

# 한국의 동북아 물류중심로드맵 투자우선순위와 개선방안

## Investment Priority and Improvements in the Northeast Asia Logistics Hub Road Map

최석범\*

### 목 차

- |                                 |                          |
|---------------------------------|--------------------------|
| I. 서론                           |                          |
| II. 선행연구분석 및 분석방법               | IV. 동북아중심지화 정책의 평가와 개선방안 |
| III. 동북아물류중심로드맵의 투자우선순위<br>설문결과 | V. 결론                    |

Key Words: Northeast Asia Logistics Hub, Logistics Road Map, Investment Priority, Northeast Economic Hub

### Abstract

Northeast Asia logistics hub strategy was undertaken by Korean Government to gain a national competitive advantage in Northeast Asia. Current Government has Northeast Asian Economic Hub Strategy including construction of SOC in Northeast Asia for promoting peace, promotion of formation of Northeast Asia Community, logistics hub, Financial hub and national innovation for R&D Cluster.

To realize Northeast Asian logistics hub, the Northeast Asia logistics hub road map has undertaken as follows: expansion of logistics infra in Incheon Airport, Busan Port and Gwangyang Port, systematic improvements such as adjustment of investment distribution, special logistics companies, transparent customs in logistics transactions, logistics manpower, improvement of system supporting global logistics and attraction of international logistics companies to the logistics center, construction of seamless and paperless logistics information network, Northeast Asia railway infra.

The purpose of this paper is to study investment priority and improvements in the Northeast Asia Logistics Hub Road Map and to contribute to gain the national competitive advantage as logistics hub in Northeast Asia

\* 중앙대 경영학부 부교수, e-mail: sbchoi@cau.ac.kr, phone:(02) 820-5574

## I. 서론

동북아중심지화전략은 동북아 주변국가의 비즈니스활동에서 창출되는 부가가치를 한국에서 창출하도록 하는 전략으로서 한국경제발전의 새로운 패러다임이라고 할 수 있는데<sup>1)</sup> 이러한 전략을 추진하게 된 계기는 기존 전통기업 중심의 한국의 수출진흥전략이 한계에 도달하였기 때문이다. 동북아 비즈니스 중심지화전략은 한국의 지경학적 입지를 최대로 활용하여 동북아지역의 물류중심지로 부상할 뿐만 아니라 제조업, 서비스 분야에서도 글로벌기업의 동북아거점화를 유도하려는 전략이라고 파악할 수 있다.

그러나 신정부의 동북아 구상은 미·소양국체제의 와해와 중국의 급부상으로 격변하고 있는 환경속에서 동북아의 평화와 공동번영을 기반으로 하는 경제활로 모색을 하기 위한 국가전략이다. 즉, 동북아 경제중심국가 건설은 평화와 공동번영의 선순환구조를 확립하는데 있어 경제적인 면에서 계기를 마련하고 그 주도적인 역할을 수행하는데 그 의의가 있다.

이러한 배경에서 동북아 물류중심지는 동북아지역내에서 세계 각 지역경제권으로 연결하는 물류시스템을 한국을 중심으로 구축하여 동북아 경제권의 주변지에 물류서비스를 제공하는 지역으로 개념화될 수 있고 글로벌물류의 동북아센터 또는 동북아 본부 또는 동북아 관문으로 이해될 수 있다.

국제적으로 급변하고 있는 물류수요에 대응하는 국제적 거점물류시설의 확보를 통하여 우리나라가 아시아지역의 물류중심지로 부상하여 글로벌경제시대에서 국제경쟁력을 확보하여야 생존할 수 있는 출발점이라는 인식에서<sup>2)</sup> 동북아 비즈니스 중심지화전략이 구상되었다고 할 수 있다. 싱가포르가 물류산업을 국가생존전략산업으로, 또한 네덜란드는 국가성장전략산업으로 각각 인식하여 국가의 총력을 집중하였다는 점에서 그 시사하는 바가 크다.<sup>3)</sup>

이러한 점에서 현재 한국에서 추진하고 있는 동북아물류중심지화 전략에 대하여 살펴보고 그 개선방안을 모색하는 것이 필요한 시점이다. 따라서, 본 연구에서는 정부의 물류중심지화정책 사업들의 투자우선순위를 묻는 설문조사를 실시하였는데 이 설문조사에서의 단순한 투자우선순위의 결과만을 본 논문에 반영하였다. 본 연구의 목적은 한국의 동북아물류중심지화정책의 개선방안을 모색함으로써 한국의 동북아물류중심지화를 촉진시키는데 있다.

- 
- 1) 한국해양수산개발원, 『동북아 비즈니스 중심지화 전략-최종보고서』, 2000.12 참조.
  - 2) 국정홍보처, 『한반도가 동북아 물류·비즈니스의 중심국가로 부상한다-물류혁명과 글로벌경제시대-』, 2001.05.04, p.48.
  - 3) 길광수, "동북아 물류중심지화전략 추진방안", 『월간해양수산』, 통권 제206호, 해양수산개발원, 2001.11, p.2.

## II. 선행연구분석 및 분석방법

### 1. 선행연구분석

동북아물류관련 선행연구들을 분석하면 다음과 같다.

진형인의 “한반도의 동북아 국제물류 중심화 전략”<sup>4)</sup>이 있는데 이는 동북아경제권의 형성과 동북아 국제물류체제의 구축, 우리나라 항만의 물류센터화에 관해 기술하고 있다.

이강빈의 “동북아 물류거점화를 위한 국제물류 경쟁력 제고방안”<sup>5)</sup>이 있는데 물류거점화의 요건 및 효과, 주요물류거점국가의 물류경쟁력, 물류거점화를 위한 국제물류 경쟁력 제고방안을 다루고 있다.

강종희·우종균의 “우리나라의 동북아물류거점화전략과 관세자유지역제도의 발전방향”<sup>6)</sup>이라는 논문은 관세자유지역제도의 주요내용, 주요국의 운영사례, 관세자유지역제도의 발전전략을 분석하고 있으며 동북아물류거점화전략은 다소 미흡하다.

최석범의 “동북아 경제중심추진상의 동북아물류중심지화정책의 문제점과 개선방안”<sup>7)</sup>이라는 논문에서는 동북아경제중심국가건설과 동북아물류중심지화정책을 언급하면서 동북아물류중심지화정책의 문제점과 개선방안을 모색하고 있다.

남금식의 “동북아 경제중심지로서의 우리나라 항만의 대응전략”<sup>8)</sup>이라는 논문의 경우에는 동북아경제환경과 동북아 경제중심국가 실현계획을 언급하면서 항만의 대응전략을 설명하고 있다.

이재기의 “동북아허브 발전전략에 대한 고찰”<sup>9)</sup>이라는 논문에서는 동북아경제협력과 경제통합의 주요이슈 등을 다루면서 동북아허브 발전전략으로서 물류허브, 경제특구, 금융허브의 필요성을 주장하고 있다.

고용기·여택동의 “동북아물류거점확보를 통한 신국제물류시스템 구축에 관한 연구-수리모형구축과 적용”<sup>10)</sup>이라는 논문은 수리모형에 근거하여 동북아지역의 국제물류네

---

4) 진형인, “한반도의 동북아 국제물류 중심화전략”, 『한국해운학회지』, 제22호, 한국해운학회, 1996.

5) 이강빈, “동북아 물류거점화를 위한 국제물류 경쟁력 제고방안”, 『국제상학』, 제17권 제1호, 한국국제상학회, 2002.05.

6) 강종희·우종균, “우리나라의 동북아물류거점화전략과 관세자유지역제도의 발전방향” 『무역상무연구』, 제16권, 한국무역상무학회, 2001.08.

7) 최석범, “동북아 경제중심추진상의 동북아물류중심지화정책의 문제점과 개선방안”. 『국제상학』, 제19권 제3호, 한국국제상학회, 2004.09.

8) 남금식, “동북아 경제중심지로서의 우리나라 항만의 대응전략”, 『한국항만경제학회지』, 제19집 제2호, 한국항만경제학회, 2004.12.

9) 이재기, “동북아허브 발전전략에 대한 고찰”, 『한국항만경제학회지』, 제19집 제3호, 한국항만경제학회, 2004.09.

10) 고용기·여택동, “동북아물류거점확보를 통한 신국제물류시스템 구축에 관한 연구-수리모형

트위크 시스템에 적용한 수리연구논문이다.

이상과 같이 동북아물류중심을 다루고 있는 논문들은 주로 동북아물류중심지화 전략차원에서 접근하거나 동북아물류중심과 관련된 제도의 효율화 방안을 분석하고 있고 동북아물류중심을 추진하기 위한 물류로드맵의 우선순위에 관련한 논문은 전무한 상태이다. 이러한 점에서 정부에서 추진하고 있는 물류로드맵상의 주요사업에 대한 우선순위에 대한 연구가 필요하다고 할 수 있다. 특히 정부는 막대한 예산이 투입되고 있는 사업에 대한 투자 우선순위 설정이 미흡하다는 점에서 이러한 투자우선순위에 대한 논의가 필요하다.

## 2. 분석방법

### 1) 설문조사의 개요

동북아물류중심 로드맵상의 주요사업의 우선순위를 조사하기 위해 2003년 12월 1일에서 30일까지 한달동안에 전국 소재의 화주를 대상으로 500개의 설문지를 배포하여 회수된 93개의 설문지 중에서 유의하다고 판단되는 82개의 설문지를 대상으로 단순통계분석을 하였다.

<표 1>에서 보는 바와 같이 응답업체중에 전기전자업종이 29개업체, 기타제조업종이 18개업체, 섬유·의류업종이 11개로 분포되어 있다.

<표 1> 응답업체의 업종별 구분

업종	화학	철강금속	전기전자	기계	섬유·의류	무역·유통	기타제조	합계
빈도수	10	5	29	5	11	4	18	82
비율(%)	12.2	6.1	35.4	6.1	13.4	4.9	21.9	100

채택된 설문지 응답업체의 분포를 보면 <표 2>에서와 같이 수도권이 22개업체로 26.8%를 차지하였고 부산/경남이 20개업체로 24.4%, 광주/전남이 11개업체로 13.4%를 차지하였다.

<표 2> 응답업체의 지역별 구분

업종	수도권	부산/경남	대구/경북	광주/전남	전북	대전/충남	충북	강원권	기타
빈도수	22	20	10	11	6	5	4	3	1
비율(%)	26.8	24.4	12.2	13.4	7.3	6.1	4.9	3.7	1.2

구축과 적용”, 『국제상학』, 제17권 제3호, 한국국제상학회, 2002.12.

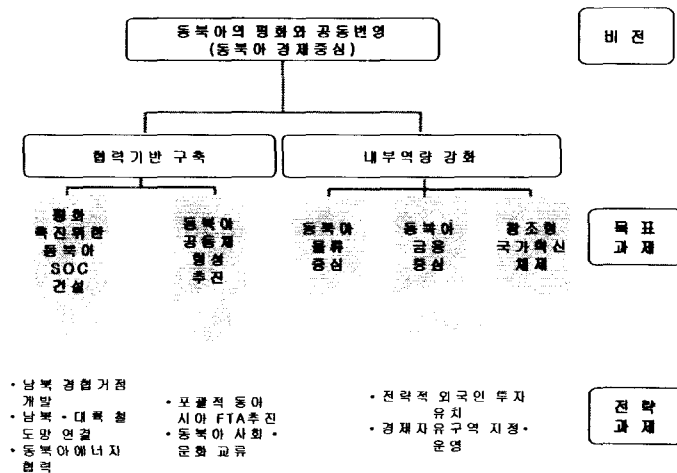
### Ⅲ. 동북아물류중심로드맵의 투자우선순위 설문결과

#### 1. 한국의 동북아물류중심의 중요성

##### 1) 동북아경제중심 구상

정부의 동북아경제중심구상은 동북아경제중심위원회가 동북아위원회로 수정되면서 근본적인 시각변화가 관측되고 있으나 평화축진을 위한 SOC건설과 동북아공동체 형성 추진을 통하여 동북아협력기반을 구축하고 동북아물류중심, 동북아금융중심, 창조적 국가혁신체제를 추진하여 내부역량을 강화하고자 하는 것이다.

<그림 1> 동북아 경제중심 구상도



자료: 동북아경제중심추진위원회, 『참여정부의 국정비전⑤-동북아 경제중심추진의 비전과 과제』, 국정홍보처, 2003.12.23, p.17.

##### 2) 동북아 경제중심국가건설의 목표과제

###### (1) 평화축진을 위한 동북아 사회간접자본(SOC) 건설

이 과제는 대외적인 과제로서 동북아를 관통하는 에너지·수송 네트워크를 건설하고, 개방적이고 역동적인 동북아시아시장을 구축하는 데 있어 핵심적인 역할을 수행하는 것이다. 에너지네트워크구축은 자원 부국인 러시아와 에너지 다소비국인 중국·일본·한국을 가스·석유 파이프라인으로 연결하는 것이다. 수송네트워크의 구축은 '철의 실크로

드' 등을 통한 포괄적인 수송네트워크를 건설하는 것이며 유라시아 대륙연계 철도망이 구축될 경우 장거리 대량화물 운송의 패러다임이 획기적으로 변화될 것이다.<sup>11)</sup>

### (2) 동북아 공동체 형성 촉진

세계경제의 블록화 현상에 대응하여 한·중·일이 중심이 되어 ASEAN을 포함하여 동아시아 경제통합을 추진하면서 이러한 역내 경제통합이 세계 경제통합의 디딤돌로 활용될 수 있도록 하는 것이다.

### (3) 물류 허브기능 강화

인천공항과 부산항과 광양항은 국제적인 간선항로에 위치하고 있을 뿐만 아니라, 인접국 도시·항만과의 연계망도 잘 발달되어 있기 때문에 인천공항과 부산항과 광양항의 수용능력을 더욱 확충하고 배후부지를 개발하여 포장·조립·가공 등 부가가치 물류활동을 촉진시켜 동북아 물류허브기능을 강화하는 것이다.

### (4) 동북아 금융허브 추진

우리나라는 금융 하부구조의 취약, 금융 전문인력의 부족 등으로 금융허브로 발전하기 위한 여건은 열악하지만 대표적인 고부가가치 산업이면서 관련 서비스업 및 실물경제 전반에 파급효과가 큰 금융산업을 중점육성한다는 것이다.<sup>12)</sup> 동북아 금융허브 추진을 위해 경쟁력 있는 제도적·환경적 인프라 구축을 통해 오는 2007년까지 기반구축, 2012년에 특화금융허브 완성, 그리고 2020년에는 아시아 3대 금융허브로 발전시켜 나갈 계획이다.

### (5) 클러스터 형성을 통한 창조형 국가혁신체제 구축

제조업을 첨단화하고 전략적 외자유치를 통해 우리나라의 취약 부분을 보완할 뿐만 아니라 클러스터(Cluster)를 형성하고 이를 국제분업 네트워크에 연결하여 혁신역량을 강화할 계획이다.

### (6) 전략적 외국인 투자유치

외국인투자 유치전략과 대책을 마련하여 외국인 투자유치 추진체제 및 원스톱 서비스 지원체제 강화, 투자인센티브 보강 등의 대책을 추진하고, 우리 경제 실태에 부합하는 전략적 외자유치 활동을 전개하는 것이다.

11) 한국컨테이너부두공단, 『한반도의 글로벌 물류중심지화 방안 및 추진전략 연구-제2권 글로벌 물류중심지화의 필요성과 가능성』, 2003.10, p.222.

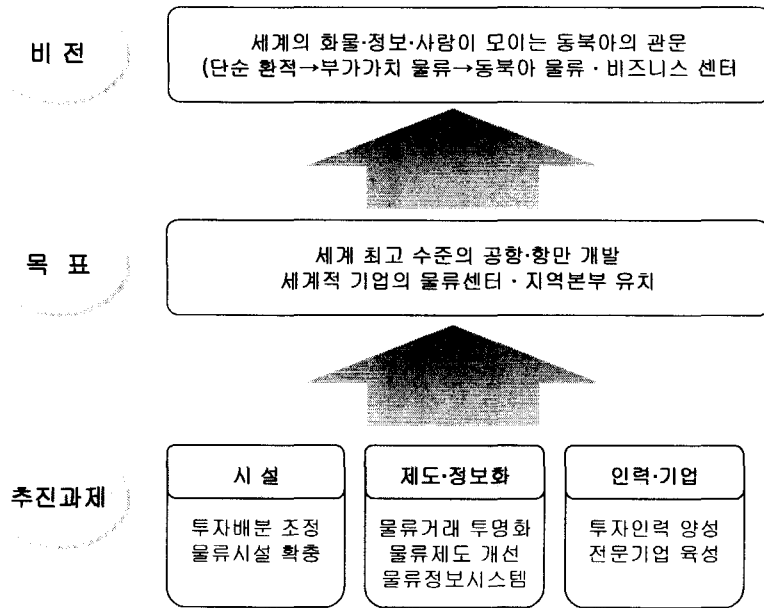
12) 재정경제부, 『동북아금융허브추진전략』, 2003.12.11 참조.

### 3) 동북아물류중심의 비전과 중요성

#### (1) 동북아물류중심의 비전

정부는 인천공항과 부산항·광양항, 그리고 그 배후지를 ‘세계의 화물과 정보, 사람이 모이는 동북아의 관문’으로 육성시켜 나갈 계획이다. 인천공항과 부산항·광양항이 동북아 관문으로 성장함으로써 공항과 항만을 통해 우리나라에 들어오는 화물은 그대로, 또는 배후지에서 조립·가공·포장 등을 통해 부가가치가 높아져 다시 동북아 각지로 배송되고, 이를 기반으로 서비스센터, 관광, 금융 등 연관 국제비즈니스도 활발하게 이루어지게 된다.

<그림 2> 물류중심의 비전



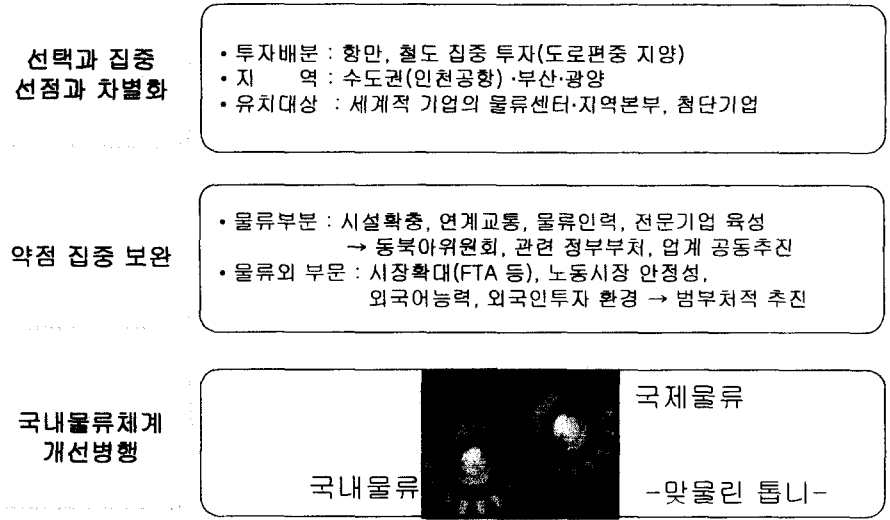
자료: 전게서 p.55.

이러한 비전을 달성하기 위해서 세계 최고수준의 공항, 항만과 배후단지를 개발하여, 세계적 기업의 물류센터와 지역본부를 유치할 뿐만 아니라 물류관련제도와 시스템을 선진화하고, 물류전문인력을 양성하고, 세계적 물류기업과 대등하게 경쟁할 수 있도록 물류전문기업도 육성할 계획이다.

한편, 이러한 물류중심 비전을 실행하기 위해서는 막대한 재원이 소요된다. 따라서 정부는 ‘선택과 집중’, ‘선점과 차별화’, ‘약점의 중점보완’, 그리고 ‘국내물류체계의 개선 병행’이라는 전략하에 세계 최고수준의 공항·항만 개발과 7대 세부 추진과제를 수

립·추진하고 있다.

<그림 3> 물류중심지로의 발전전략



자료: 전게서, p.57.

**(2) 동북아물류중심의 중요성**

인천공항을 동북아 중심공항으로 육성하기 위해서 충분한 활주로 용량을 확보하고 항공화물 처리를 위한 화물터미널을 확충하고 부산항과 광양항을 동북아 물류중심항만으로 개발하려고 하는 물류중심지<sup>13)</sup>의 목표는 직접투자의 형태로 선진외국의 자본과 기업 및 기술을 유치함으로써 해당지역의 경제성장 잠재력을 극대화하는 것이다.

인천공항은 시베리아횡단항로와 북태평양항로를 연결하고 부산·광양항의 선석을 추가적으로 개발하고 주위항만을 연결하는 종합물류거점 항만으로 개발할 필요가 있다.<sup>14)</sup> 세계최고수준의 공항과 항만으로 개발하기 위해 인천공항, 부산항, 광양항과 동북아 주요도시와 항만간의 셔틀·연계서비스를 확대하여 국내외물류네트워크를 구축하여야 한다는 점에서 한국의 국가경쟁력 확보차원에서 접근하는 국가전략이라고 할 수 있다. 이러한 국가차원에서 공항과 항만의 배후지역에 기업들이 부가가치 활동을 수행할 수 있는 충분한 공간을 조성하여 이들 기업들의 동북아지역 물류센터를 유치함으로써 새로운 부가가치를 창출할 수 있다는 점에서 상당한 의의가 있다.

13) 정부, 「동북아 비즈니스 중심국가 실현방안(정부시안)」, 2002.07.29, pp.7-11.

14) 우윤석, "물류체계 효율화 및 물류산업 경쟁력강화", 『동북아 물류중심추진관련 정부정책 합동설명회』, 한국무역협회, 2003.12.10, pp.18-20.



## 2. 동북아물류중심로드맵상의 주요사업과 설문결과

### 1) 동북아 중추공항으로 인천공항의 육성전략

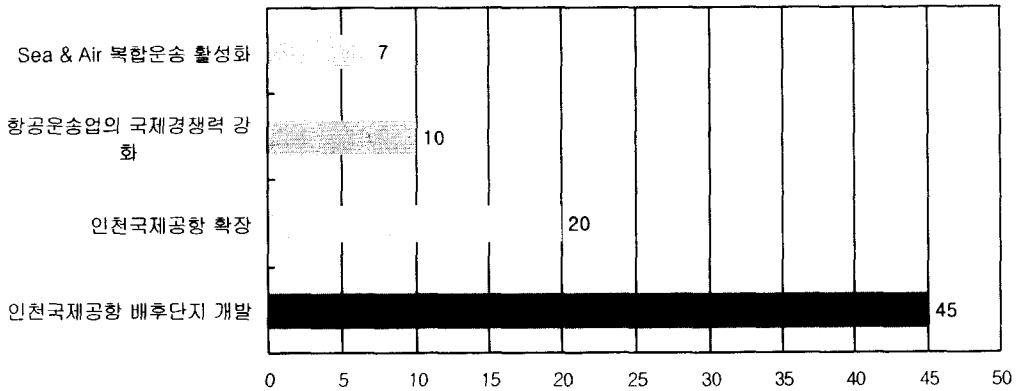
인천공항 육성전략은 인천국제공항 확장과 인천국제공항 배후단지를 개발하여 동북아 중추공항으로 육성한다는 것이다.

<표 3> 동북아 중추공항으로 인천공항 육성전략

개선전략	내 용
인천국제공항 확장	인천공항 2단계 확장-2008년까지 완공하여 동북아 중추공항화 공항접근교통다양화-2005년 공항철도 1단계완성(2008년 2단계), 제2연륙교의 조기완공
인천국제공항 배후단지 개발	관세자유지역개발-국제유통단지, 국제특송센터, 환적화물창고 등 2005년 3만 평개발(총 60만평) 제2화물터미널지역 2005년 10만평 조기개발 국제업무단지개발(2005년 15만평)-호텔, 쇼핑, 비즈니스 시설
Sea & Air 복합 운송 활성화	보세운송절차개선-인천항과 인천공항간 보세운송절차 생략 인천-중국간 해운서비스 제고-카페리선고속화, 고급크로즈화, 컨테이너선 취항확대 항만시설개선-제2연륙교 완공이전 인천항 집안시설확충
항공운송업의 국제경쟁력강화	항공자유화추진-신규노선발굴, 외국항공사 신규취항유도, 한중일3국간 항공자유화 적극추진 주요국과 국제항공화물 시장개방 적극추진-항공화물 운수권확대 양자간 항공협정개정-운임조항의 신고제 전환, 편명공유 허용범위확대, 복수항공사제, 쌍무협정 체결 전제조건 폐지 신속서비스체제 구축-대리점의 대형화, 항공종합물류정보시스템 구축

<그림 4>에서 보는 바와 같이 인천국제공항관련 전략의 우선순위 의견조사에서 인천국제공항배후단지 개발이 가장 우선순위가 높은 것으로 나타났고 인천국제공항 확장이 그 다음 순위를 보여주고 있다. 이는 인천국제공항의 경우 하드웨어인프라구축이 우선되어야 한다는 것을 보여주는 결과이다.

<그림 4> 인천국제공항관련 전략의 우선순위 의견조사 결과



2) 동북아 중심항만으로 부산·광양항의 육성전략

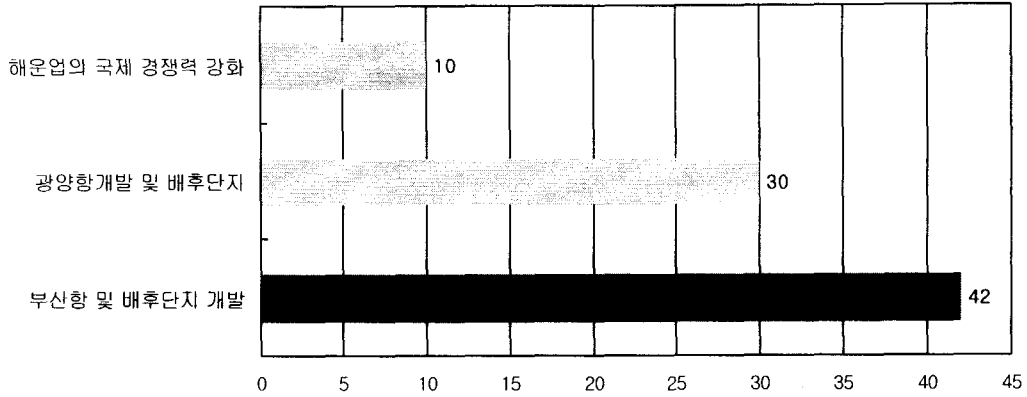
부산·광양항 육성전략은 부산항과 배후단지 개발 및 광양항과 배후단지 개발을 통하여 동북아중심항만으로 개발한다는 전략이다.

<표 4> 동북아 중심항만으로 부산·광양항의 육성전략

개선전략	내 용
부산인천광양항 개발	2011년까지 부산신항30선석, 광양항 33선석 개발(2006년까지 부산신항 6선석, 광양항 16선석 개발) 수도권화물과 대중국 교역을 위해 2011년까지 52선석 개발검토
부산광양항 배후단지 및 항만클러스터 조성	부산신항·광양항에 2013년까지 232만평 배후단지 개발 항만배후단지 국제물류클러스터로 발전
해운업의 국제경쟁력 강화	톤세제 도입-국제기준에 맞는 톤세제 도입의 해운업 경쟁력 강화, 주변국의 해외직적선박 및 외국선사의 아시아지역 본부 유치 선박투자회사제 활성화-선박투자회사법 개정 국제선박등록제도 개선-국제선박등록법 개정

<그림 5>에서 항만관련 전략의 우선순위 의견조사 결과에서는 부산항 및 배후단지 개발이 가장 우선 순위가 높고 광양항 개발 및 배후단지 개발이 그 다음 우선 순위가 있음을 보여주고 있다.

<그림 5> 항만관련 전략의 우선순위 의견조사 결과



### 3) 7대 세부 추진과제

정부는 동북아 물류중심지를 달성하기 위해 ① 교통시설 투자배분 조정, ② 국제경쟁력을 가진 물류전문기업 육성, ③ 물류거래 투명화, ④ 물류인력 양성, ⑤ 국제물류 지원제도 개선 및 물류기업 유치, ⑥ 막힘없고, 서류없는 물류정보시스템 구축, 그리고 ⑦ 동북아철도망 구축이라는 7대 세부추진과제를 선정하여 추진하고 있다.

#### (1) 교통시설 투자배분 조정

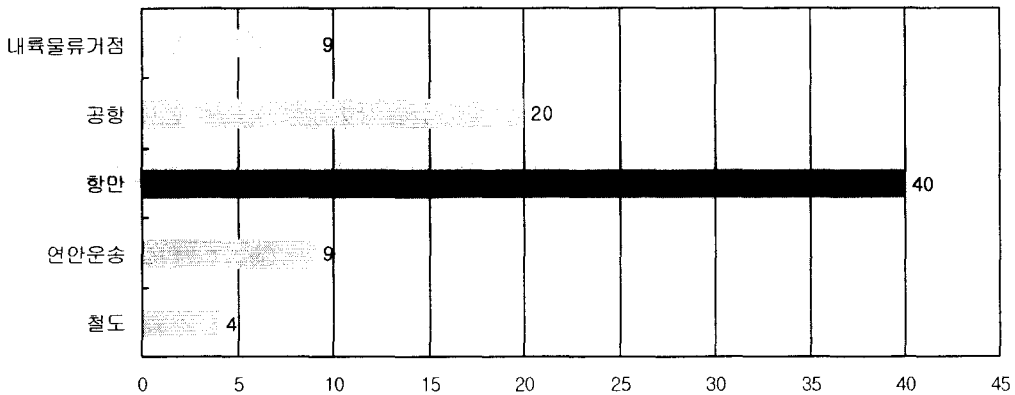
도로편중의 수송체제로 교통혼잡, 교통사고, 환경오염, 물류비 증가초래 등 많은 부작용이 발생하여 동북아 물류중심지화에 최대 관건이 바로 이 문제이다. 부족한 물류 SOC 확충을 위해서 그 동안 도로부분에 편중된 SOC 투자를 지양하고 대량교통수단인 철도와 연안해운의 수송분담율을 제고할 필요가 있다. 유럽의 예를 보더라도 철도투자액(1,885억 유로)이 도로투자액(818억 유로)의 2.3배에 달하고 있다. 따라서 교통시설 투자배분을 대폭 조정하여 항만과 철도에 대한 투자를 획기적으로 증대시킬 계획이다.

<표 5> 교통시설투자배분 조정

개선전략	내용
교통시설투자배분 조정	철도 및 연안운송제고-대량교통수단인 철도와 연안해운 수송 분담제고 거점항만조기확충-항만철도투자의 획기적 증대, 교통세 존치기간연장 등 재원확충, 교특회계법시행규칙의 시설별 교통세 배분비율 대폭조정
내륙물류거점시설 확충	물류거점시설 확충 및 기능제고-지역산업특성에 맞는 물류시설배치 유사물류시설과 단기간 연계성확보 및 중복투자방지-유사시설의 기능, 명칭 통합조정 검토

<그림 6>에서 교통시설투자배분 조정관련 의견조사결과에서는 항만에 대한 투자배분이 가장 우선 순위가 높게 나왔고 그 다음이 공항, 내륙거점과 연안운송 순으로 나타났다.

<그림 6> 교통시설투자배분 조정관련 의견조사결과



(2) 국제경쟁력을 가진 물류전문기업 육성

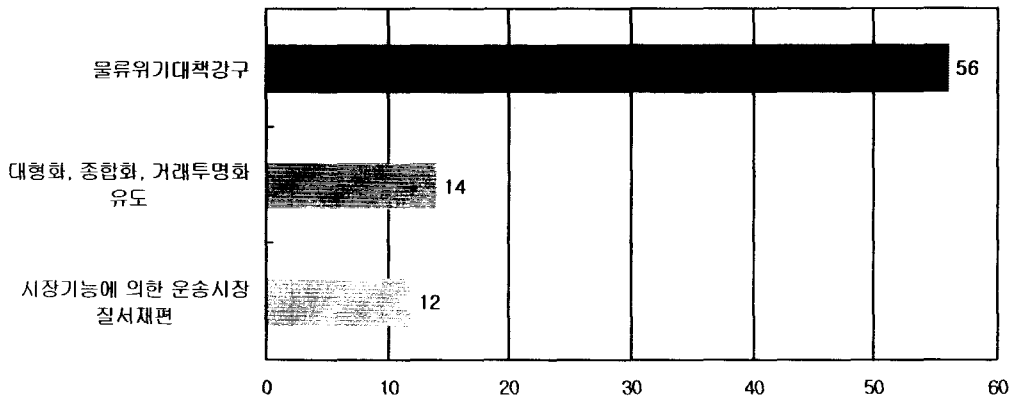
화물자동차 운송업을 선진화하는 등 국제경쟁력을 가진 물류전문기업을 육성해야 한다. 이를 위해 화물자동차 개별등록제를 조기 시행하여 지입제를 폐지하고, 공정거래 차원에서 다단계 주선에 대한 대책을 강구할 예정이다. 아울러 물류업체의 대형화와 종합화를 유도하기 위해 전경련 등을 비롯한 민간경제단체와 공동으로 물류업 발전방안을 마련할 계획이다. 또한 영세물류업체의 신뢰성을 제고하고, 개별차주의 화물확보 지원을 위하여 물류우수업체 인증제도, 적재물 배상책임제도의 도입, 화물직거래 정보화 등을 지원하고, 운송거부와 같은 물류위기에 대비하기 위하여 운송관련법에 “업무복귀 명령제”를 도입할 계획이다. 또한 대체차량확보가 어려운 컨테이너 수송차량에 대한 특별대책을 검토할 계획이다.

<표 6> 국제경쟁력을 가진 물류전문기업 육성

개선대책	내 용
시장기능에 의한 운송시장 질서재편	-개별등록제 도입
물류업체 지원강화로 대형화, 종합화, 거래투명화 유도	제조업수준지원, 복합운송업체, 관세사업 등의 종합물류기업화 유도 영세업체의 신뢰성제고, 개별차주의 화물확보 지원-우수업체 인증제도, 적재물 배상보험제도 도입, 화물직거래 촉진을 위한 정보화지원
물류위기대책강구	업무복귀명령제 도입, 컨테이너 차량의 특별대책강구

<그림 7>에서 보는 바와 같이 국제경쟁력을 가진 물류전문기업 육성의 투자우선순위에 서는 물류위기대책강구, 대형화·종합화·거래투명화 유도 순으로 조사결과가 나왔다.

<그림 7> 국제경쟁력을 가진 물류전문기업 육성의 의견조사결과



### (3) 물류거래 투명화

물류거래 투명화를 위하여 신용카드결제시 인센티브를 제공하고, 3자물류기업 이용확산을 통한 거래투명화를 유도할 계획이다. 신용카드결제를 유도하고 확산시킴으로써 물류거래의 투명성을 제고하는데 기업구매전용카드이용에 따른 인센티브 즉, 국가물류시설사용 우선권을 부여하거나 카드결제시 마일리지를 제공할 계획이다. 그리고 화물주선 직거래 온라인 모델을 확대하는 등의 물류정보망을 통한 사이버거래를 확산시킬 계획이다. 또한 제조·유통업체의 물류업무 아웃소싱 즉, 제3자 물류기업 이용확산을 통한 투명화를 유도할 계획이다.<sup>15)</sup>

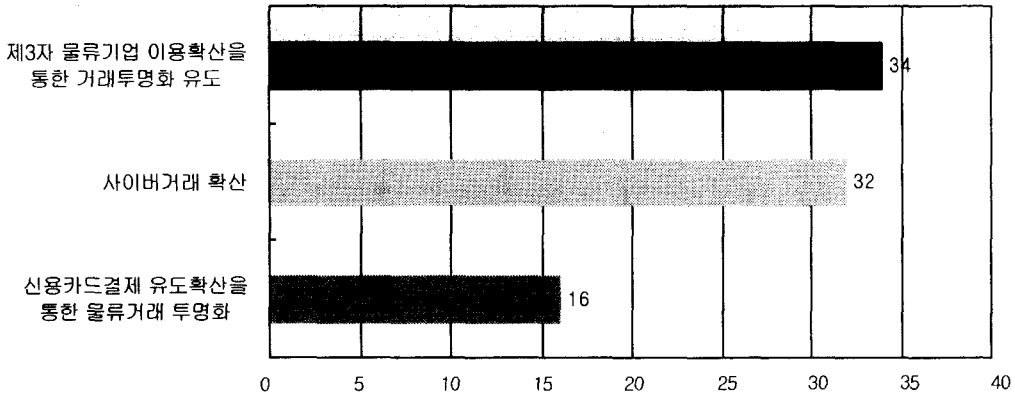
<표 7> 물류거래 투명화

개선대책	내용
신용카드결제 유도 확산을 통한 물류거래 투명화	구매전용카드 사용에 대한 세제지원 확대 시행 국가물류시설 사용 우선권부여 카드결제시 마일리지 제공
사이버거래 확산	물류정보망 등을 통한 사이버 주선 및 직거래 활성화
제3자 물류기업 이용확산을 통한 거래투명화 유도	일반화주들의 제3자 물류기업 이용제고를 통한 거래투명화

15) 동북아경제중심추진위원회, 전계서, p.84.

<그림 8>에서 보는 바와 같이 물류거래투명화의 의견조사결과는 제3자 물류기업을 이용확산을 통한 거래투명화유도가 가장 우선순위가 높은 것으로 나타났고 그 다음이 사이버거래 확산이었다.

<그림 8> 물류거래투명화의 의견조사결과



(4) 물류인력 양성

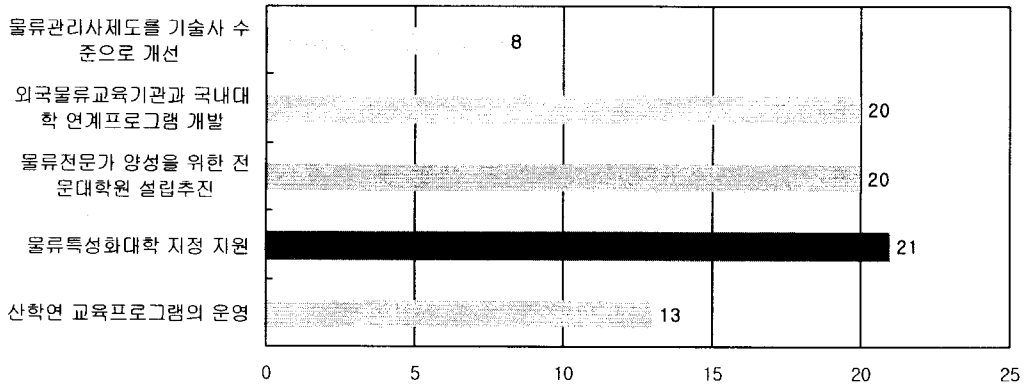
물류인력 양성을 위하여 부산·인천·광양 등 주요 물류도시의 대학들을 물류특성화 대학으로 지정하여 지원하고, 외국의 우수 물류교육기관과 연계하여 물류전문대학원을 설립하여 우리나라를 중심으로 국제물류활동을 수행할 고급 물류 전문인력을 적극 양성할 계획이다. 또한 항만연수원을 항만기능대학으로 개편하는 것을 추진하여 공항과 항만 시설의 대대적인 확충에 따라 필요한 기능인력을 적기에 양성할 계획이다.

<표 8> 물류인력양성

개선대책	내 용
고급물류전문인력양성	산학연 교육프로그램의 운영 물류특성화대학 지정 지원 물류전문가 양성을 위한 전문대학원 설립추진 외국물류교육기관과 국내대학 연계프로그램 개발 물류관리사제도를 기술사 수준으로 개선
물류기능인력양성	항만연수원을 개편하여 항만기능대학 설립 공·항만 물류기능인력에 대한 자격증 제도 신설 물류협회와 민간물류교육기관의 교육프로그램의 지원 외국인고용허가업종에 물류업 포함 추진-중소물류업체와 공항에 취업

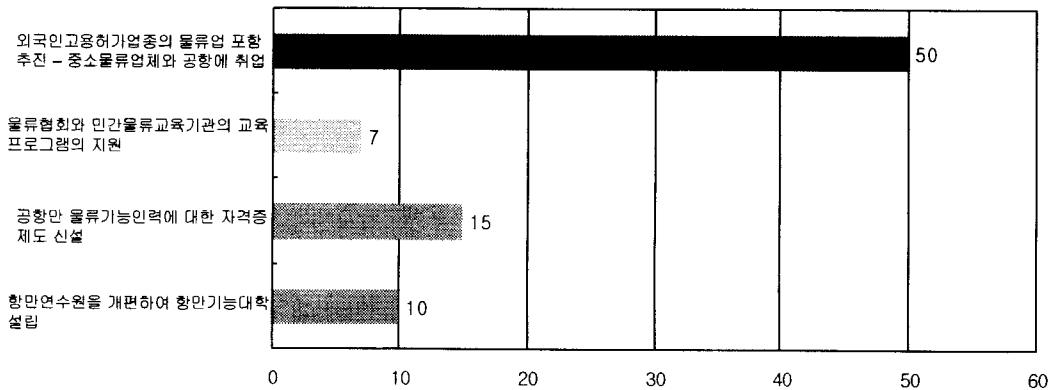
<그림 9>에서와 같이 물류특성화대학 지정지원, 외국물류기관과 국내대학연계프로그램개발, 물류전문가양성을 위한 전문대학원설립이 거의 비슷한 우선순위를 보여주고 있다.

<그림 9> 고급물류전문인력양성 의견조사결과



<그림 10>에서와 같이 물류기능인력양성 의견조사에서는 외국인고용허가업종에 물류업포함 추진이 가장 우선순위가 높고 기타의 사업은 우선순위가 매우 낮게 평가되고 있다.

<그림 10> 물류기능인력양성의 의견조사결과



**(5) 국제물류관련 지원제도 개선 및 물류기업 유치**

국제물류 관련제도를 개선하여 국제물류기업을 유치할 계획이다. 이를 위하여 관세자

유지역법과 자유무역지역법을 통합·보완하고, 통관절차를 물류흐름 위주로 전면 개편하며, 원스톱(One-stop) 단일통관창구(single window)를 구축할 계획이다. 단일통관창구 시스템은 수출업자가 단 한번의 수출입관련 자료의 제출로 수출입통관절차를 완료할 수 있는 시스템을 의미한다.<sup>16)</sup> 이와 같은 제도개선의 바탕 위에 2개 이상의 국제특송업체와 세계유수의 제조기업 및 물류기업의 동북아 물류센터를 본격적으로 유치하고, 이를 전문적으로 지원하기 위하여 “국제물류지원센터”를 설치할 계획이다. 이러한 국제물류지원센터는 물류단지 입주업체에게 원스톱서비스를 제공하고 국제물류 전문인력 양성프로그램을 개발하고 운영할 예정이다.<sup>17)</sup>

<표 9> 국제물류관련 지원제도 개선 및 물류기업 유치

개선대책	내용
국제물류지원제도 개선	관세자유지역내 가공조립업의 입주 허용 관세자유지역 예정지역도 시설투자 등에 대한 관세, 내국세 혜택부여 외국물류기업 세금감면 투자액 기준완화(500만불 수준) 국제물류지원센터 설치
통관제도의 획기적 개선	통관화물 통관서비스를 국제수준으로 혁신 환적절차 간소화 Single Window 구축 인터넷 수출입 신고체제 도입
국제적 물류기업, 물류센터 유치	물류센터 유치전략 수립 및 유치활동 인천공항 배후단지에 글로벌 특송업체 유치(세계 4대 특송업체 중 2개) 세계유수 다국적 기업의 동북아 물류센터 유치

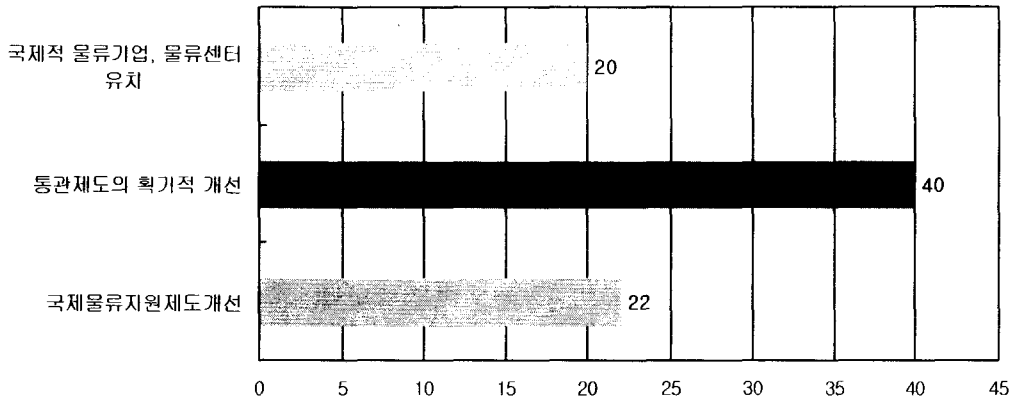
<그림 11>에서 국제물류관련 지원제도 개선 및 물류기업유치에서는 통관제도의 획기적 개선에 가장 많은 기업체가 응답하여 통관제도에 여전히 불편함을 느끼고 있는 것으로 판단된다.

16) 이태영, “초일류 세관행정을 위한 통관행정 혁신”, 『동북아 물류중심추진관련 정부정책 합동설명회』, 한국무역협회, 2003.12, p.76.

17) 강무현, “동북아 물류거점 확보를 위한 정책방향과 과제”, 『관세 및 국제물류관리의 선진화를 위한 정책토론회』, 중앙대학교부설 국제무역물류연구소, 2002.02.16, p.21.



<그림 11> 국제물류관련 지원제도 개선 및 물류기업 유치



(6) 막힘없고 서류없는 물류정보시스템 구축

기존 공항·항만 등의 물류정보망의 완성도를 제고하고, 물류거점별 주체별로 분리되어 있는 정보망을 통합하며, 금융·보험·해외물류망과의 연계도 추진할 계획이다. 항공화물 터미널과 배후단지 통합정보망 구축, 일반부두 정보화 등을 추진하고 전용망중심에서 인터넷기반으로 전환하여 정보비용을 절감함과 동시에 편의제고를 통하여 공항·항만 물류 정보화 완성도를 제고할 계획이다. 화물운송시스템의 표준화 및 정보화를 추진하고 항만, 철도, ICD 등 물류거점별, 주체별로 연계할 뿐만 아니라 금융망, 보험망, 해외물류망을 연계하여 수출입물류를 원스톱으로 처리할 계획이다. 또한 민간부문과 공공부문의 물류흐름을 주기적으로 조사하여 DB화하고 화물흐름분석, 교통시설 입지선정, 시설별 투자우선순위 설정 등의 자료로 활용하기 위한 국가기간 물류DB를 구축할 예정이다.<sup>18)</sup>

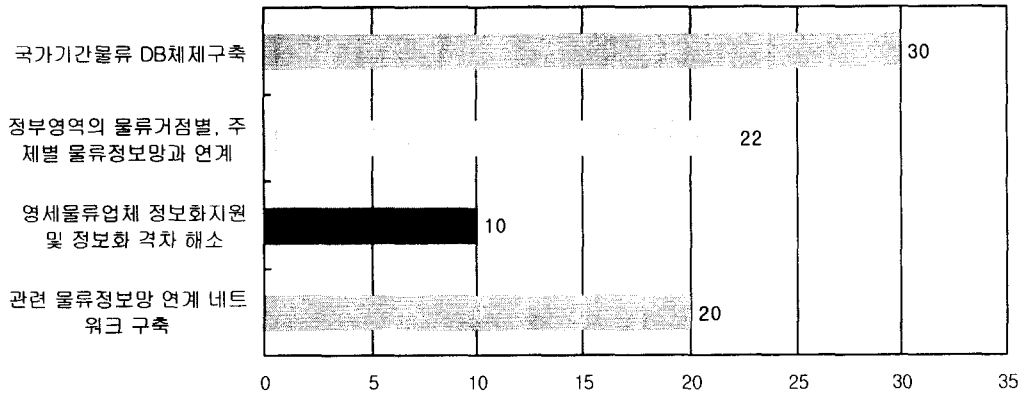
<표 10> 막힘없고 서류없는 물류정보시스템 구축

개선대책	내용
물류정보연계, 통합시스템구축	국가단위 중장기 물류정보화 Action Plan수립 관련 물류정보망 연계 네트워크 구축 영세물류업체 정보화 지원 및 정보화 격차 해소
국가기간 물류DB구축	민간영역의 물류흐름조사 및 DB화 정부영역의 물류거점별, 주체별 물류정보망과 연계 국가기간물류 DB체제구축

18) 동북아경제중심추진위원회, 전게서, p.93.

<그림 12>에서는 막힘없고 서류없는 물류정보시스템 구축의 의견조사결과에서 국가 기간물류 DB체제구축에 가장 많은 기업체가 응답하여 국가기간물류에 대한 기대가 많은 것으로 나타났다.

<그림 12> 막힘없고 서류없는 물류정보시스템 구축의 의견조사결과



(7) 동북아 철도망 구축

향후 북한 핵문제가 해결되고 남북관계가 급진전될 경우에 대비하여 동북아철도망 구축사업도 동북아 국가간에 공감대를 형성하면서 단계적으로 추진할 계획이다. 또한 남북한 철도망의 개통을 통한 TSR, TCR과의 복합운송망을 연계할 계획이다.<sup>19)</sup> 특히 TSR을 통하여 유럽과 연결되고 중국의 간선철도망과 연결되어 부산, 광양항과 동북아시아 내륙, 유럽간의 효과적인 연결망이 구축될 수 있다.<sup>20)</sup> 대륙횡단철도의 연계로 컨테이너화물의 철도운송이 가능하게 됨에 따라서 해상운송과의 경쟁체제로 돌입할 뿐만 아니라 상호보완적인 관계로 변할 수 있을 것이다.<sup>21)</sup> 대륙횡단철도의 연계를 위하여 동북아국가 공동으로 “동북아 철도구축 타당성조사”를 추진하고, 각국의 철도 건설·운영·연구기관이 참여하는 “동북아 철도협의체”를 구성한 후 동북아 철도장관회의 개최를 추진할 계획이다. 앞으로 동북아 철도망이 구축되면 우리 경제의 배후권역이 동북아·유라시아로 확대될 것이다.

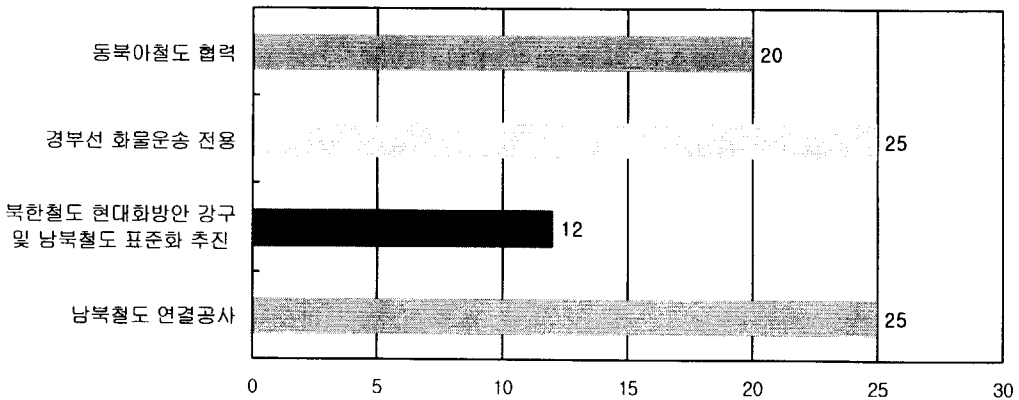
19) 한국해양수산개발원, 『동북아 물류중심지 구축을 위한 세부추진전략』, 2004.4.28, p.28.  
 20) 진형인, “한반도의 동북아 국제물류 중심화전략”, 『한국해운학회지』, 제22호, 한국해운학회, 1996, p.156.  
 21) 한국컨테이너부두공단, 『한반도의 글로벌 물류중심지화 방안 및 추진전략 연구-제3권 글로벌 물류중심지화 실천방안』, 2003.10, p.243.

<표 11> 동북아 철도망 구축

개선대책	내 용
남북한 철도연결운행	남북철도 연결공사 가급적 조기완료 북한철도 현대화방안 강구 및 남북철도 표준화 추진 경부고속철도 완공(2단계, 2010)후 기존 경부선은 화물운송 위주로 운영
남북한 철도와 대륙 철도 연계 운행	동북아 국가간 국제적 협조체제 구축-동북아철도협의체 구성, 동북아철도장관회의 개최추진 동북아 국가간 협력을 바탕으로 북한철도 현대화 사업 추진

<그림 13>에서 보는 바와 같이 동북아 철도망 구축의 의견조사결과에서는 경부선 화물운송전용, 남북철도연결공사에 각각 25개업체가 응답하여 경부선 화물운송과 남북철도연결에 큰 관심을 보이고 있다는 것을 알 수 있다.

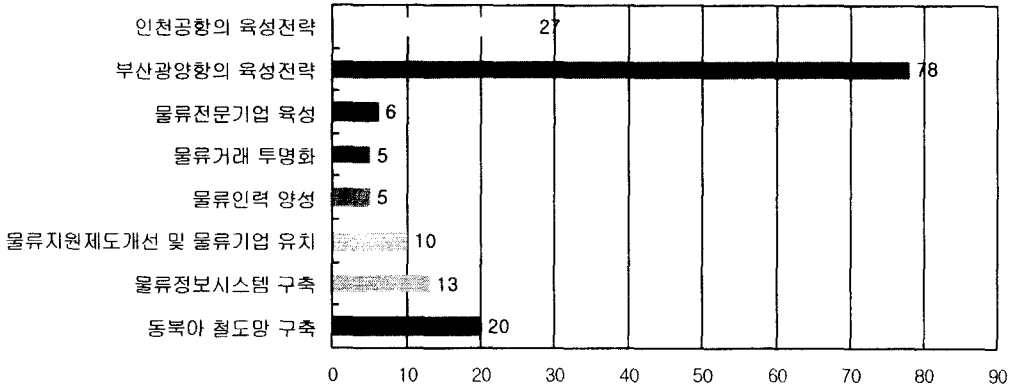
<그림 13> 동북아 철도망 구축의 의견조사결과



#### 4) 종합우선순위 설문조사 및 결과의 시사점

상기의 설문조사외에 전체적인 사업의 우선 순위를 묻기 위해 2개의 핵심과제와 7개의 세부과제에서 교통시설투자배분조정을 제외한 8개의 사업에 대해 2가지 사업을 선택하도록 하는 우선순위 설문조사를 하였다. 그 결과는 <표 14>에서 보는 바와 같이 부산·광양항의 육성전략에 78개업체가 응답하여 가장 많은 빈도를 보여주고 있고 그 다음이 인천공항의 육성전략(27개업체), 동북아철도망(20개업체), 물류정보시스템구축(13개업체), 물류지원제도개선 및 물류기업 유치(10개업체) 순으로 나타나고 있다.

<그림 14> 종합 우선순위 설문조사결과



본 투자우선순위에 대한 설문지조사 결과 소프트웨어적 사업보다는 하드웨어적 사업에 대한 의견이 우세한 것으로 나타나고 있다. 이와 같은 사실은 현재의 물류하드인프라가 제대로 구축되지 않았다고 보고 있기 때문에 나타난 결과라고 판단된다. 화주들의 입장에서 물류시설 및 운송인프라를 이용하는데 많은 불편을 느끼는 데에서 하드웨어적 사업을 선호하고 있는 것으로 유추할 수 있다.

이러한 점에서 정부는 물류하드인프라구축에 더 많은 관심을 가지고 사업을 전개할 필요가 있을 것으로 판단된다.

#### IV. 동북아중심지화 정책의 평가와 개선방안

##### 1. 동북아중심지화 정책의 평가

###### 1) 정책기조에 대한 평가

우선, 동북아지역에 대한 접근방식상의 문제점을 들 수 있다. 즉, 동북아 비즈니스 중심에서 동북아 경제중심으로 전략적 시각이 전환되었다는 점이 크게 우려되는 점이다. 전략적 기본시각이 전환됨에 따라서 그 범위가 더욱 확대됨으로써 선택과 집중에 의한 전략적 접근이 다소 어렵게 되었다. 그리고 경제력측면에서 한국이 동북아중심으로서의 접근방식이 과연 적합한 것인지의 의구심이 생기기도 한다. 경제중심보다는 기존에 경쟁력측면에서 가장 우위에 설 수 있는 물류중심에 집중하여 그 영향력을 타 분야로 확대하는 전략이 더욱 필요하다고 판단된다.<sup>22)</sup>

둘째, 다자간 협력방식보다는 양국간 협력방식체제로 전환하는 것이 바람직하다. 동북아 경제중심국가 건설에 대한 주위국가의 부정적인 견해가 많은 만큼 동북아공동체 형성추진과 평화축진을 위한 동북아 SOC건설의 경우에도 주위국가의 부정적인 견해가 많을 것으로 판단된다. <표 1>에서 보는 바와 같이 동북아위원회로 전환된 것도 이러한 배경에 기인한 것이라고 할 수 있다.

동북아 경제중심국가건설에서 동북아 물류중심과제에 대한 최우선 정책을 수립할 필요가 있다. 현재 동북아에서 한국이 물류거점으로서의 역할을 수행하고 있는 비중을 생각할 때 다른 여타의 우선과제보다도 정책의 수행에 있어서 최우선을 두어야 하고 이에 따른 예산도 최우선적으로 배정하여 시행할 필요가 있다.

다른 정책들은 가시적인 성과가 나오기까지 상당한 시간이 소요되지만 물류중심과제의 경우는 인천공항, 부산항, 광양항이 동북아에서의 제위치를 찾아가고 있는 실정이기 때문에 선두주자로서 제대로 정착될 수 있는 과감한 정책이 필요하다고 할 수 있다. 한국이 가질 수 있는 최대강점으로서 동북아 물류중심기능에 한국의 핵심역량을 집중할 필요가 있다.

## 2) 부산항 지향적인 정책기조

### (1) 부산항만의 물동량 처리실적

<표 11>에서 보는 바와 같이 3년 연속 세계 3위의 위치를 지켜오던 부산항은 두 차례에 걸친 화물연대 운송거부 사태와 태풍 “매미” 등의 영향에도 불구하고 관계기관, 업·단체의 노력에 힘입어 1,000만 TEU는 돌파하였으나 중국의 상하이항, 심천항에 밀려 세계 5위 컨테이너항만으로 추락하였다.

이는 중국의 경제규모의 차이에서 오는 자연적인 현상으로 보이나, 주목할만한 현상은 환적화물의 경우 1996년 이후 2002년까지 연평균 증가율이 30% 가까이 된 반면에, 2003년 9.3%에 그침으로서 그 동안 지리적 이점과 비교적 저렴한 항만사용료를 큰 강점으로 작용하였던 부산항으로서는 선택의 기로에 서있다. 이러한 점에서 최근 급격히 변화하고 있는 아시아 항만의 판도변화에 따라 부산항이 동북아물류중심항만으로 도약하기 위해서는 당면과제인 선석 통합운영을 통한 터미널 생산성 제고, 환적화물 유치를 위한 획기적인 대안 마련, 항만시설의 적기개발, 적극적인 항만세일즈 전개 등이 필요하다.

22) 최석범, “동북아 경제중심추진상의 동북아 물류중심지화 정책의 문제점과 개선방안”, 전제서, p.136.

<표 11> 세계 주요 항만별 물동량 추이(1999~2003)

(단위:천TEU)

항만별	1999	2000	2001	2002	2003	연평균 증가율(%)
홍 콩	16,211 (1)	18,098 (1)	17,826 (1)	19,144 (1)	20,449 (1)	4.8
싱가포르	15,945 (2)	17,087 (2)	15,571 (2)	16,941 (2)	18,411 (2)	2.9
상 해	4,216 (7)	5,613 (6)	6,334 (5)	8,620 (4)	11,280 (3)	21.8
심 천	2,986 (11)	3,993 (11)	5,076 (8)	7,614 (6)	10,650 (4)	29.0
부산항	6,440 (4)	7,540 (3)	8,073 (3)	9,453 (3)	10,408 (5)	10.1
카오슝	6,985 (3)	7,426 (4)	7,541 (4)	8,493 (5)	8,840 (6)	4.8
L·A	3,829 (8)	4,879 (7)	5,184 (7)	6,106 (8)	7,179 (7)	17.3
로테르담	6,342 (5)	6,275 (5)	6,096 (6)	6,506 (7)	7,107 (8)	2.3
함부르크	3,738 (9)	4,248 (9)	4,689 (9)	5,374 (9)	6,138 (9)	10.4
앤티워프	3,614 (10)	4,082 (10)	4,218 (11)	4,777 (10)	5,445 (10)	8.5
두 바 이	2,845 (13)	3,058 (15)	3,502 (13)	4,194 (13)	5,152 (11)	12.6
포트클랑	2,550 (15)	3,207 (12)	3,760 (12)	4,533 (11)	4,841 (12)	13.7

※ ( )는 처리실적 순위임

자료: 한국컨테이너부두공단, "세계주요항만 2004년 상반기 물동량 현황 및 분석", 2004.8.16, p.1

<표 12> 2004 상반기 세계 주요항만 물동량 현황

(단위:천TEU)

순위	항만별	물동량			전년동기 대비(%)
		계	1/4분기	2/4분기	
1 (1)	홍콩	10,932	5,202	5,730	11.7
2 (2)	싱가폴	10,196	4,838	5,358	16.3
3 (3)	상하이	6,752	3,095	3,657	29.4
4 (4)	센젠	6,032	2,791	3,241	32.3
5 (5)	부산항	5,560	2,643	2,917	5.7
6 (6)	카오슝	4,812	2,309	2,503	9.7
7 (8)	로테르담	3,924	1,852	2,072	12.0
8 (7)	L·A	3,600	1,710	1,890	5.0
9 (9)	함부르크	3,373	1,624	1,749	15.9
10(10)	앤티워프	3,066	1,424	1,642	14.9
11(11)	두바이	2,945	1,385	1,560	22.0
12(12)	포트클랑	2,610	1,244	1,366	11.0
13(13)	롱비치	2,543	1,140	1,403	16.2
14(14)	칭다오	2,438	1,143	1,295	16.7
15(16)	탄중펠레파스	2,011	958	1,053	25.3

※ ( )안은 2003년도 순위임, 각 항만별 항만국 홈페이지 참조  
 자료: 전계서, p.2.

2004년 상반기 부산항은 5.7%의 낮은 증가율을 기록하며, 90년도(3%) 이후 가장 낮은 상승율을 기록하고 있는데 이는 중국발 화물이 부산항에서 환적되지 않고 직기항 횡수가 점차 증가함에 따른 것으로 판단되며, 특히 환적화물의 경우 1998-2002년 사이 연평균 34%의 급격한 증가율을 보이다가 2003년 9.4%, 2004년 상반기 3.7%의 낮은 증가율을 기록하고 있어 이에 대한 대책이 시급하다.

2003년도 425만TEU의 환적화물 중 60% 이상이 중국발 환적화물로서 향후 중국항만, 특히 북중국의 심수항을 중심으로 대대적인 개발이 이루어질 경우, 직기항 서비스가 확대될 것으로 예상됨에 따라 항만당국은 환적화물 감소추세를 면밀히 분석, 다양한 유인책 등을 개발하여 추진하여야 한다. 23)

**(2) 부산항 컨테이너화물 집중도분석**

컨테이너화물의 부산항처리 점유율은 1999년 83.8%에서 2002년도 79.5%, 2003년도에는 78.9%로 점차 낮아지고 있는 반면에 광양항은 98년 7월 개장이래 물동량이 점차적으로 증가하여 2002년 점유율이 9.1%로 2003년도에는 9.0%로 나타났으며 앞으로 점유

23) 한국컨테이너부두공단, “세계주요항만 2004년 상반기 물동량 현황 및 분석”, 2004.8.16, p.5

비중이 증가할 것으로 전망되고 있고 우리나라 컨테이너화물이 점차 분산처리되고 있다는 것을 시사하고 있지만 광양항의 위상제고측면에서는 보다 점유율확대가 요구된다.

<표 13> 컨테이너화물 집중도

(단위: TEU, %)

구분	전국	부산항	광양항	인천항	울산항	기타항
1998	6,677,565	5,891,168	33,768	514,847	125,829	111,953
(비중)	(100.0)	(88.2)	(0.5)	(7.7)	(1.9%)	(1.7%)
1999	7,687,871	6,439,589	417,344	574,656	149,493	106,789
(비중)	(100.0)	(83.8)	(5.4)	(7.5)	(1.9)	(1.4)
2000	9,116,448	7,540,387	642,230	611,261	236,296	86,274
(비중)	(100.0)	(82.7)	(7.0)	(6.7)	(2.6)	(1.0)
2001	9,990,111	8072,814	855,310	663,042	258,468	140,477
(비중)	(100.0)	(80.8)	(8.6)	(6.6)	(2.6)	(1.4)
2002	11,889,798	9,453,356	1,080,333	769,791	276,537	309,781
(비중)	(100.0)	(79.5)	(9.1)	(6.5)	(2.3)	(2.6)
2003	13,185,867	10,407,809	1,184,842	821,071	318,279	453,866
(비중)	(100)	(78.9)	(9.0)	(6.2)	(2.4)	(3.4)

자료: 한국컨테이너부두공단, "2002년도 컨테이너유통추이 및 분석", 2003.

한국컨테이너부두공단, "2003년도 컨테이너유통추이 및 분석", 2004.

부산항의 경우 부두별 컨테이너화물처리실적은 균형있다고 볼 수 있으나 특히 감만부두의 경우에는 1998년에 278,692TEU에서 2002년에 2,261,484TEU를 처리하여 부산항 처리물량의 23.9%를 처리하고 있어 화물집중도가 증가하고 있는 추세에 있다. 부산항의 신감만부두의 처리실적이 증가할 것으로 예측되어 전체적으로 균형있는 컨테이너화물처리실적으로 유지할 것으로 예측될 수 있다.

### (3) 부산항과 광양항의 균형적인 발전을 도모

부산항에 대한 컨테이너화물의 집중도가 점차적으로 개선되고는 있으나 부산항과 광양항의 2-port system으로 정착시키기에는 부산항에 대한 집중도가 아직까지 여전히 높기 때문에 이러한 부산항의 편향성을 개선시킬 수 있는 획기적인 발전안과 정부의 강력한 정책이 필요할 것으로 판단된다. 광양항에 대하여 국가적인 관점에서 전략적인 접근과 투자가 요구된다.

## 2. 동북아 물류중심지화 전략의 개선방안

### 1) 막대한 자금소요에 따른 자금조달계획에 대한 마스터플랜

동북아물류중심지화 전략을 수행하기 위해서는 막대한 자금수요가 발생하게 된다. 정



한국의 동북아 물류중심로드맵 투자우선순위와 개선방안 / 최석범

부의 동북아 물류중심추진을 위한 로드맵(roadmap)을 이행하기 위한 방대한 자금을 어떤 식으로 조달할 것인지에 대해 구체적인 방안이 제시되지 않고 있어 그 실현가능성에 의문이 제기된다. 즉, 인천경제자유구역에 소요되는 총비용은 14조 7,610억원으로 여기에 공항철도, 제2연육교 등 경제자유구역내에 있는 지상구조물들을 총체적으로 고려할 때 240조 440억원에 달하는 거대한 프로젝트비용을 조달하기가 그렇게 쉽지는 않을 것이기 때문이다.<sup>24)</sup> 그리고 국내항만개발에 소요되는 자금규모도 적지 않고 부족자금을 어떤 식으로 조달할 것인지에 대해 마스터플랜이 필요하다.

<표 14> 항만개발투자소요 및 규모 추산 총괄

구분	시설별 투자소요규모			현행투자수준 (×10) (B)	과부족 (B)-(A)	
	합계 (A)	기본시설	수익시설			
계	33조원	18조원	15조원	19.7조원	△13.3조원	
재 정	23.7조원	18조원	5.7조원(지원)	14.7조원	△9조원	
비재정	9.3조원	-	민간	4.6조원	5조원	△4.3조원
			권공단	4.7조원		

주 : 비재정사업의 재정지원금은 평균 38%가정  
 자료: 한국컨테이너부두공간, 「한반도의 글로벌물류 중심지화 방안 및 추진전략 연구-제3권 글로벌 물류중심지화 실천방안」, 2003.10,p.17.

2) 단순한 항만투자보다는 항만별 특성에 맞는 투자규모와 역량강화

물류중심지화정책에서는 2011년까지 부산신항 30선석, 광양항 33선석을 건설할 것이라는 계획이 세워져 있는데 항만별 특성에 맞는 투자전략이 다소 미흡하다고 볼 수 있다. 즉, 항만별 특성화를 최대한 살린 항만투자전략이 필요하다고 판단된다.<sup>25)</sup>

<표 19> 주요항만의 기능별 항만 특성화

구분	중심항만	피더서비스항만	다목적 부두항만
항만	부산항, 광양항	인천항, 울산항, 마산항, 포항항	목포항, 평택항, 동해항, 대산항, 군장항
주요기능	컨테이너 모선 기항지 및 환적중심항	중심항만 지원기능 및 연근해 수출입 화물처리 항만	중심항만과 피더항만 지원기능 및 연근해 수출입 화물처리 항만

자료: 한국해양수산개발원, “동북아 물류중심기지 구축을 위한 세부추진전략”, 2004.28, p.17.

24) 대외경제정책연구원, “동북아 물류중심로드맵: 주요내용과 향후 과제”, 「KIEP 오늘의 세계경제」, 제03-33호, 2003.09.04, p.10.  
 25) 최석범, “국내물류체계와 물류거점 실증분석을 통한 우리나라 동북아물류중심지화전략의 실행방안에 관한 연구”, 「무역학회지」, 제29권 제5호, 한국무역학회, 2004.10, p.262.

인천항은 연안운송과 중국항만을 연결하기 위한 피더항으로 개발하고 부산항의 경우에는 주로 내륙운송화물이나 환적화물을 최대한 처리할 수 있는 환적화물 중심항으로 육성하고 광양항은 내륙화물을 주로 처리하는 내륙운송용 중심항으로 개발하는 것이 바람직하다. 특히 야간의 호남고속도로의 교통량이 많지 않기 때문에 경기 및 수도권지역으로 운송되는 화물의 경우에는 광양항을 통하여 내륙으로 운송되도록 하는 물류체계가 적합하다고 판단된다.

**3) 소프트웨어적 정책보다 하드웨어적 정책의 우선**

설문조사의 결과에서 보듯이 화주들은 소프트웨어적 사업을 하드웨어적 사업보다 우선하고 있는 반면에 정부의 정책을 보면 소프트웨어적 정책이 하드웨어적 정책에 우선하고 있다는 점이다. 한국의 경우에는 지정학적 위치를 제외하고 하드웨어적 인프라가 잘 구비되어 있다고 판단되지 않으므로 먼저 하드웨어적 인프라를 확충하는 정책을 최우선으로 시행하고 여기에 병행하여 소프트웨어적 정책을 수립하여 나가는 정책이 필요하다고 판단된다.

**<표 13> 물류중심지화 위한 기준**

구분	항목	평가요소
입지적 조건	·배후 소비시장의 존재	·대규모 배후시장의 존재, 주요시장과의 접근용이
	·양호한 지정학적 여건	·주요 국제노선상의 위치 ·서비스 항만, 공항 수
H/W인프라	·적정수준이상의 항만인프라	·수요, 선박의 대형화에 대비할 수 있는 시설능력
	·적정수준이상의 공항인프라	·수요, 장래의 확장성 및 시설능력
	·양호한 배후연계수단	·복합운송을 위한 도로와 철도인프라
	·우수한 정보통신 인프라	·컴퓨터, 인터넷, 핸드폰, 국제통화 등
S/W인프라	·양호한 항만서비스	·항만의 비용, 운영체제, 서비스
	·양호한 공항서비스	·공항사용료, 운영, 관리, 서비스
	·물류산업의 경쟁력	·국제화된 전문물류업체 육성 및 유치
	·양호한 물류정보화수준	·물류정보시스템의 활용, 효율성
	·정부의 효율적인 정책	·행정과 정책의 효율성 및 인센티브
	·안정적인 금융환경	·은행의 평가, 주식시장
	·저렴한 투자비용	·인건비, 배후부지 임대료
	·노동의 유연성	·최소임금, 고용/해고·근로규정, 노사관계
	·우수한 인적자원	·외국어 구사능력, 전문 물류지식
	·안정적인 삶의 질	·자녀교육, 주거환경, 문화시설 등의 생활 여건

하드웨어적 정책들은 주로 인천국제공항 확장 및 배후단지개발, 부산항 및 배후단지개발, 광양항 및 배후단지개발, 내륙물류거점시설확충, 물류정보망 네트워크구축, 남북

철도연결 등으로 살펴볼 수 있다.

소프트웨어적 정책들은 Sea & Air 복합운송활성화, 항공운송업의 국제경쟁력 강화, 해운업의 국제경쟁력강화, 시장기능에 의한 운송시장 질서재편, 물류업의 대형화·종합화, 물류위기대책강구, 물류거래투명화, 사이버거래확산, 제3자 물류기업이용확산, 고급 물류전문인력양성, 물류기능인력양성, 국제물류지원제도 개선, 통관제도의 획기적 개선, 국제물류기업, 물류센터 유치, 물류정보화지원 및 정보화격차해소, 국가기간 물류DB구축, 남북철도현대화 및 표준화, 동북아철도 국제협력체제구축 등이다.

이와 같이 주위국과의 물류경쟁력에서 우위를 차지하기 위해서는 소프트웨어적 강점도 있어야 하지만 소프트웨어적 강점을 향유할 수 있는 하드웨어적 강점을 최우선으로 키워야 하는데 이러한 하드웨어적 강점을 부각시킬 수 있는 집중적인 정책대안이 부재하다고 할 수 있다. 특히 한국과 같이 국토적 특성으로 볼 때 Sea & Air복합운송보다는 Inland Sea & Road복합운송이 보다 적절한 정책적 대안이 아닐까 생각한다.

특히, 항만시설, 항만배후단지, 배후 수송망 등의 하드웨어 인프라가 체계적으로 이루어지고 나서 이러한 하드웨어를 최대한 이용할 수 있는 소프트웨어를 구축하는 방향으로 모색되어야 할 것으로 판단된다.

소프트웨어 인프라구축상의 문제로서 물류업체의 대형화를 유도한다고 하면서 영세 물류업체의 정보화지원과 정보화격차 해소사업의 수행은 정책간의 대립관계에 있는 정책들이다.

**4) 처리능력 및 시설면에서 충분한 경쟁력을 신속하게 구비할 수 있는 인프라구축**

<표 14>에서 보는 바와 같이 전국항만 컨테이너부두의 시설 확보가 매우 시급한 것으로 나타나고 있는데 이러한 시설확보차원에서의 개선정책이 수반되어야 할 것으로 판단된다.

<표 14> 전국항만 컨테이너부두 시설확보를 추이

(단위 : 천TEU, %)

구 분	1980	1995	1998	1999	2000	2001	2002	연평균 증가율
총물동량	963	4,918	6,682	7,766	9,116	9,990	11,890	13.8
하역능력	970	2,420	5,348	5,478	5,478	5,638	8,828	10.6
과부족	277	△2,498	△1,334	△2,288	△3,638	△4,352	△3,062	-
시설확보율	140.0	49.2	80.0	70.5	60.1	56.4	74.2	

자료 : 해양수산부, 『해양수산통계연보』, 각년호.

기존의 컨테이너항만으로서의 부산항의 위치가 흔들리고 있는데 이는 부산항에서 체선 현상과 부산지역 도로교통 체증과 경부고속도로를 통한 물품운송의 한계 등으로 부산항으로 반입되는 국내물량을 획기적으로 운송될 수 있도록 하는 체제를 구축할 필요가 있다. 그리고 부산항의 경우에는 부산항 감만부두와 신선대 부두를 제외하고는 대형 선박이 언제든 접안할 수 있는 충분한 수심 확보도 안된 상황이다. 이러한 점에서 부산신항의 개발이 필수적이라고 할 수 있지만 대형선박을 광양항으로 유도하는 정책도 바람직하다.

<표 15> 부산항 컨테이너 입항·대기·체선현황

구 분	'99년	2000년	2001년	2002년	2003년
입항척수	9,305	10,199	10,760	11,625	12,654
(증가율)	(8.1)	(9.6)	(5.5)	(8.0)	(8.9)
대기척수	207	162	165	249	357
(대기율)	(2.2)	(1.6)	(1.5)	(2.1)	(2.8)
체선척수	85	77	69	172	222
(체선율)	(0.9)	(0.8)	(0.6)	(1.4)	(1.8)

자료: 한국컨테이너부두공단, "2003년 기타컨테이너화물처리실적현황", 2004.

2003년도 부산항의 체선현상은 2차례의 화물연대운송거부와 태풍 매미의 영향으로 선박대기율 및 체선율은 지난해에 비해 다소 증가하였다고 하지만 외항에서의 대기시간이 증가하고 체선율이 발생한다는 점에서는 경쟁항만간의 경쟁력 차원에서 불리하다.

## V. 결론

글로벌 무한경쟁체제속에서 동북아지역이 세계경제에서 차지하는 비중이 커짐에 따라 한반도의 지정학적 위치를 최대한 이용하여 국가경쟁력을 구축하기 위한 노력을 경주하여 왔다. 즉, 동북아 비즈니스중심지화 전략을 수립하였으나 현재에는 동북아 경제중심국가건설이라는 국정과제를 수립하여 그 세부계획이 실행되고 있다. 이와 같이 본 연구는 동북아 경제중심추진위원회가 추진하고 있는 동북아 경제중심국가건설이라는 국정과제속에서 동북아 물류중심지화정책들을 물류로드맵을 중심으로 정리하고 이러한 정책상의 개선방안을 제시하였다.

우선, 투자우선순위의 설문조사결과로서 인천공제공항관련전략에서는 인천공항배후단지개발이 우선순위가 가장 높았고 항만관련전략에서는 부산항 및 배후단지 개발이 우선순위가 가장 높았다. 교통시설투자배분조정에서는 항만이 우선순위가 가장 높았고 물

류전문기업의 육성에서는 물류위기대책장구, 물류거래투명화에서는 제3자물류기업 이용 확산을 통한 거래투명화 유도, 고급물류전문인력양성에서 물류특성화대학 지정지원, 물류기능인력양성에서는 외국인고용허가업종의 물류업포함추진이 각각 가장 우선순위가 높은 것으로 조사되었다.

그리고 물류관련지원제도 및 물류기업유치에서는 통관제도의 획기적 개선, 물류정보시스템구축에서는 국가기간물류DB체제구축, 동북아철도망구축에서는 경부선화물운송전용과 남북철도연결공사가 각각 가장 우선순위가 높은 것으로 조사되었다. 그리고 전체 사업과제의 투자우선순위 설문조사에서는 부산·광양항의 육성전략이 가장 우선시되었고 그 다음이 인천공항의 육성전략, 동북아철도망, 물류정보시스템구축, 물류지원제도개선 및 물류기업 유치 순으로 나타났다. 즉, 본 투자우선순위에 대한 설문지조사 결과 소프트웨어적 사업보다는 하드웨어적 사업에 대한 의견이 우세한 것으로 나타나고 있다.

동북아 물류중심지화 정책 기조와 관련하여 국정과제의 기본구성에서의 최대강점인 물류부문의 비중이 상당히 축소되었다는 점이다. 기존의 동북아 비즈니스중심지화 전략 상에서 물류중심지화 전략은 그 비중이 50%이상을 차지하였다고 볼 수 있으나 동북아 경제중심국가건설에서는 20%의 비중으로 축소됨으로써 최대강점을 살리는 국가의 핵심역량을 집중적으로 투입하기 어렵다. 부산항 중심의 정책비전보다는 광양항을 보다 활성화할 수 있는 정책차원의 배려가 필요하다.

그리고 소프트웨어적 정책보다는 하드웨어적 정책을 보다 배려하는 것이 필요할 것으로 판단된다. 단순한 항만투자보다는 항만별 특성에 맞는 투자규모와 역량강화가 필요하고 처리능력 및 시설면에서 충분한 경쟁력을 신속하게 구비될 수 있는 인프라를 구축하여야 할 것이다.

## 참고문헌

- 강무현, “동북아 물류거점 확보를 위한 정책방향과 과제”, 「관세 및 국제물류관리의 선진화를 위한 정책토론회」, 중앙대학교부설 국제무역물류연구소, 2002.02.16.
- 강종희·우종균, “우리나라의 동북아물류거점화전략과 관세자유지역제도의 발전방향” 「무역상무연구」, 제16권, 한국무역상무학회, 2001.08.
- 고용기·여택동, “동북아물류거점확보를 통한 신국제물류시스템 구축에 관한 연구-수리모형구축과 적용”, 「국제상학」, 제17권 제3호, 한국국제상학회, 2002.12.
- 국정홍보처, 「한반도가 동북아 물류·비즈니스의 중심국가로 부상한다 -물류혁명과 글로벌경제시대-」, 2001.05.04.
- 길광수, “동북아 물류중심지화전략 추진방안”, 「월간해양수산」, 통권 제206호, 해양수산개발원, 2001.11.
- 남금식, “동북아 경제중심지로서의 우리나라 항만의 대응전략”, 「한국항만경제학회지」, 제19집 제2호, 한국항만경제학회, 2004.12.
- 대외경제정책연구원, “동북아 물류중심로드맵: 주요내용과 향후 과제”, 「KIEP 오늘의 세계경

한국항만경제학회지 제20집 제2호 (2004.12)

- 제」, 제03-33호, 2003.09.04.
- 동북아경제중심추진위원회, 「참여정부의 국정비전⑤-동북아 경제중심추진의 비전과 과제」, 국정홍보처, 2003.12.23.
- 우윤석, “물류체계 효율화 및 물류산업 경쟁력강화”, 「동북아 물류중심추진관련 정부정책 합동설명회」, 한국무역협회, 2003.12.10.
- 이강빈, “동북아 물류거점화를 위한 국제물류 경쟁력 제고방안”, 「국제상학」, 제17권 제1호, 한국국제상학회, 2002.05.
- 이재기, “동북아허브 발전전략에 대한 고찰”, 「한국항만경제학회지」, 제19집 제3호, 한국항만경제학회, 2004.09.
- 이태영, “초일류 세관행정을 위한 통관행정 혁신”, 「동북아 물류중심추진관련 정부정책 합동설명회」, 한국무역협회, 2003.12.
- 재정경제부, 「동북아금융허브추진전략」, 2003.12.11.
- 정부, 「동북아 비즈니스 중심국가 실현방안(정부시안)」, 2002.07.29.
- 진형인, “한반도의 동북아 국제물류 중심화전략”, 「한국해운학회지」, 제22호, 한국해운학회, 1996.
- 최석범, “동북아 경제중심추진상의 동북아물류중심지화정책의 문제점과 개선방안”. 「국제상학」, 제19권 제3호, 한국국제상학회, 2004.09.
- \_\_\_\_\_, “국내물류체계와 물류거점 실증분석을 통한 우리나라 동북아물류중심지화전략의 실행방안에 관한 연구”, 「무역학회지」, 제29권 제5호, 한국무역학회, 2004.10.
- 한국컨테이너부두공간, 「한반도의 글로벌물류 중심지화 방안 및 추진전략 연구-제3권 글로벌물류중심지화 실천방안」, 2003.10.
- \_\_\_\_\_, 「한반도의 글로벌 물류중심지화 방안 및 추진전략 연구-제2권 글로벌물류중심지화의 필요성과 가능성」, 2003.10.
- \_\_\_\_\_, “2002년도 컨테이너유통추이 및 분석”, 2003.
- \_\_\_\_\_, “2003년 기타컨테이너화물처리실적현황”, 2004.
- \_\_\_\_\_, “세계주요항만 2004년 상반기 물동량 현황 및 분석”, 2004.8.16.
- \_\_\_\_\_, “2003년도 컨테이너유통추이 및 분석”, 2004.
- 한국해양수산개발원, “동북아 물류중심기지 구축을 위한 세부추진전략”, 2004.4.28.
- \_\_\_\_\_, 동북아 비즈니스 중심지화 전략-최종보고서」, 2000.12.
- 해양수산부, 「해양수산통계연보」, 각년호.