

중국의 부상과 우리나라의 물류중심화 전략



동북아경제중심추진위원회와 해양수산부, 한국해양수산개발원이 공동 주최한 '중국의 부상과 우리나라의 물류중심화 전략' 세미나가 지난 12월 18일 삼성동 그랜드 인터컨티넨탈호텔에서 산학연관의 물류관계자 300여명이 참석한 가운데 열렸다.

- 국내 항만의 개발 및 운영 방향에 대한 전면 재검토 필요

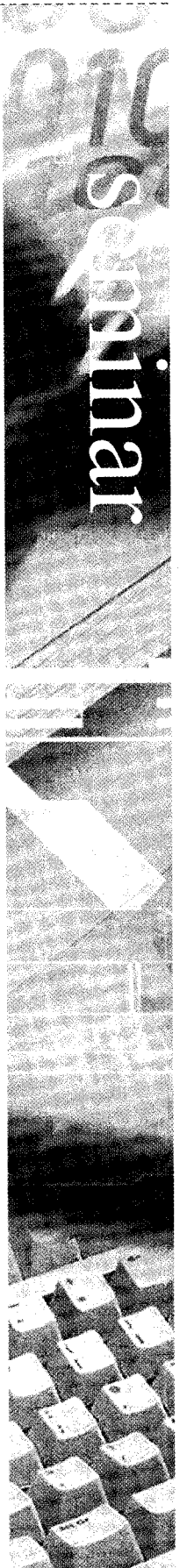
배순훈 동북아 경제중심위원회 위원장은 축사를 통해 "동북아 경제중심전략은 대내적으로 물류와 금융 및 R&D허브 구축을 통해 우리나라는 물론 동북아 각국 경제의 효율성을 제고를 위한 지속적인 기술혁신기반 마련과 새로운 성장동력을 창출할 수 있도록 내부역량을 강화하고, 대외적으로 지정학적 위치를 적극 활용하여 여내 국가간 경제협력 기반 구축을 통해 평화와 번영의 동북아 건설에 핵심적인 역할을 수행하는 것이다."라고 전제하고 "대외환경의 변화에 따라, 중국의 부족한 항만시설에서 발생하는 환적화물을 유치하여 물류중심지로 발전하겠다는 환적항 중심의 기존 전략을 수정

하여 지리적 장점을 충분히 활용한 제조·가공·조립 등의 고부가가치 물류서비스를 제공할 수 있도록 국내 항만의 개발 및 운영 방향을 수정하고, 물류전문기업을 적극 육성하고 대형화하여 중국물류시장에 우리 물류기업들이 진출할 수 있도록 보다 적극적인 정책을 펼쳐야 할 시점이다."라고 말했다.

'동북아 물류로드맵'이라는 주제로 기조연설에 나선 이재희 동북아경제중심추진위원회 물류분과위원장은 동북아 경제중심정책의 궁극적 목적이 '평화와 번영의 동북아 건설'이라고 전제한 후 그 실현수단들로는 북핵문제의 해결을 통한 한반도 평화체제 구축을 통한 동북아 평화협력체 형성과, 동북아 경제협력네트워크 구축을 통한 동북아 경제협력체 형성을 들었다.

한편 동북아 물류중심이란 세계 최고 수준의 공항만 개발과 세계적 기업의 물류센터와 지역본부 유치를 통해 우리나라를 세계의 화물과 정보 및 사람이 모이는 관문으로 만드는 것이라고 재차 밝혔다.

그러나 이위원장은 부연설명을 통해 "현재 동북아 물류중심항만으로 육성하기 위한 외자유치시 두 항구간의 차별성 부각이 곤란하다"며 부산항과 광양항을 대상으로 한 투포트시스템정책의 전환을 시사하기도 했다. 즉, 이는 항만개발 및 운영방향의 세계적 추세가 규모의 경제효과 추구를 위한 집중임에 비추어 국토균형개발을 염두에 둔 우리의 투포트 분산 개발전략의 타당성에 의문



점을 표명한 것으로 차후 해당 정책의 방향 전환을 시사한 것으로 봐도 무방할 듯 하다.

이위원장은 이와 함께 핵심추진사항으로 물류업의 영세성 극복과 더불어 M&A 등을 통한 세계유수의 3PL업체 육성을 들기도 했다.

참고로 로드맵의 7대과제는 △교통시설에 대한 투자배분조정 △국제경쟁력을 가진 물류전문기업 육성 △물류거래의 투명화 △물류인력 양성 △국제물류지원제도 개선 및 물류기업 유치 △막힘없고, 서류없는 물류정보시스템 구축 △동북아 철도망 구축 등이다.

이위원장은 결론적으로 인천공항은 동북아 물류중심으로서의 성공을 확신하며, 부산항은 2006년에 어느 정도 성과가 가시화되고, 2010년경에 절반쯤의 성공을 거둘 것으로 전망했다. 단 광양항 개발은 배후단지 등 범광양권 개발과의 연계가 필요하다고 시기적으로 연기될 가능성이 있다고 전망했다.

'제조업의 중국 이전에 따른 동북아 물류구조 변화와 대응전략'의 제1주제 발표를 한 구정모 범한종합물류 상무는 대형 물류전문기업, 즉 3PL업체의 육성을 위해 물류시설에 대한 투자세액 공제범위 확대와 세제지원 등등 물류업에 대한 제조업 수준의 정책적 배려와 함께, 화주기업의 물류 아웃소싱 장려 등의 정책개선안을 제시했다.

- 중국의 실질적 물류정보 수집 통한 실용적 정책입안의 필요성 대두

또 최건식 한진해운 상무도 '중국의 부상과 해운·항만 분야의 대응전략'이라는 주제 하에 우리가 가지고 있는 중국 통계 자료에 대한 신뢰도가 낮아, 경쟁 항만 전략 및 관련업계 동향을 고려한 적기 대응방안 수집이 어려워 '중국 해운항만 물류정보 수집체계 구축'이 시급하다고 주장했다. 현지 네트

워크 구축을 통한 실질 정보를 획득하고, 정부기관, 연구기관 및 민간 업체를 포함한 정보 수집/분석체계를 구축한 후 이를 통해 우리의 정책방향을 설정해야 한다는 설명이다.

또 우리 항만의 낮은 생산성과 실수요자가 배제된 항만운영사 배정실태 및 그 개선의 필요성을 지적하고 국내 연안해송의 개발 가능성에 대해서도 재검토를 주장했다.

UPS Korea 정명수 사장은 항공·공항 분야의 예를 들어 허브의 개념을 정리한 후 인천공항의 허브화전략에 대해 자유공항 역할과 아시아 공급창고역할, 부가 생산기지 역할 등의 세가지 방향을 제시했다.

더불어 인천항이 동북아 물류허브가 되기 위해서는 해상운송과 육상운송 및 철도운송 그리고 항공운송이 결합된 허브여야 한다며 연계수송망 확충의 시급성을 지적하고, 중국과의 경쟁보다는 중국과의 협력이 필요하다고 설명했다. 또 구체적 구현수단으로는 다국적 기업의 아시아지역 SCM창고 유치를 들었다. 즉, 공항 외 공항단지를 관세자유 지역화하여 아시아로 수입하는 제품의 중간 조립 생산기지화 해야 한다고 주장했다.

- 물류 관련 정책부처간 이해조정역할의 필요성 강조

지정토론자로는 문해남 해양수산부 정책과장, 이성환 전경련 동북아 허브팀장, 홍순만, 건설교통부 물류개선기획팀장, 최원종 허치슨 코리아 사장, 김종욱 파스코리아 사장, 김수호 현대상선 상무, 강태신 아시아나 항공 상무가 참여하였으며, 이들은 우리 항만의 생산성 제고의 필요성을 주장하는 한편, 국가경쟁력 강화를 위해 정부 부처간 산재해 있는 물류담당 기능의 이해조정자로서 청와대 산하 동북아경제중심위원회가 나서야 한다고 한 목소리를 냈다. **물류**