



동북아물류중심지화 전략 성공을 위한 과제

연구
인하대학교 아태지역학부 교수

참여정부 들어서 국정과제로 추진하고 있는 “동북아경제중심화 전략”의 개념은 동북아시아의 생산, 무역, 물류, 금융, 그리고 관광 등의 중심지로서 다국적 기업들의 물류센터, 지역본부, 정보센터 등을 유치하여 부가가치와 고용창출을 유도함으로써 급격히 성장하고 있는 중국경제가 창출하는 부가가치를 흡수하고자 하는 전략이다. 이러한 전략의 선택은 우리나라의 새로운 경제성장 엔진 구축은 물론 실질적인 선진국으로 진입하고자 하는 전략이라고 이해될 수 있을 것이다.

이러한 전략은 국가운영의 근본적인 틀을 바꾸는 것을 전제로 하기 때문에 그 실행이 결코 쉽지만은 않다는 것을 명심하여야 할 것이다. 그럼에도 불구하고 이러한 전략을 실천해야만 하는 이유는 2008년 북경올림픽을 계기로 미주 및 구라파와 더불어 세계3대 경제권으로 부상이 예상되는 중국과의 경쟁에서 앞서는 것은 물론, 중국을 최대한 활용해야만 우리나라가 살아남을 수 있다는 절박함 때문이다. 거대한 내수시장을 배경으로 외국기업의 블랙홀 역할을 하고 있는 중국은 동북아 경제권을 겨냥해서 이미 도로, 철도, 항만 및 공항 등 사회간접자본시설을 대폭 확충해 나가고 있으며, 국제화와 개방화를 위해 각종 법규와 제도를 획기적으로 개선해 나가고 있다.

이러한 중국과의 경쟁에서 이기거나, 중국의 부상을 활용하기 위한 전략의 실천을 위한 방안으로서, 현재 인천, 광양, 부산·진해경제자유구역을 지정하여 이를 동북아시아의 물류 및 비즈니스의 중심지로 발전시키고자 하는 방안이 작년부턴 적극적으로 추진되고 있는 상황이다. 경제자유구역의 추진을 위한 체계로서는 재정경제부 산하의 경제자유구역추진위원회와 경제자유구역추진기획단과 경제자유구역별 행정조직으로서 경제자유구역청이 있고, 정책총괄기구인 대통령 자문기구로서 동북아경제중심추진위원회 1)가 있다.

이러한 경제자유구역을 동북아의 물류중심지로 개발하기 위한 정책의 성과를 평가해 보면, 초기의 계획에 비하여 미흡한 것이 사실이다. 먼저, 인천, 광양, 부산·진해경제자유구역들의 경우 목적이 세계적인 다국적기업들의 동북아물류센터, 지역본부 등을 외국인직접투자(FDI) 형태로 유치하는 것이었다. 인천경제자유구역의 경우, DHL의 동북아허브 유치, AMEC의 투자, 제일사의 투자 등 일부 성과가 있는 것으로 홍보되고 있으나, 근본적인 성과는 아직 부족하다는 것이 일반적인 평가이다. 둘째로, 추진체계와 관련하여 경제자유구역과 관련한 모든 사항에 대하여 원스톱서비스(one-stop service)를 표방하고 있는 경제자유구역청의 경우, 진정한 의미의 원스톱 서비스를 제공하지 못하고 있어서 경제중심을 추진하는 또 하나의 행정조직으로서 밖에 역할을 못하고 있는 실정이다.

셋째로, 경제자유구역의 기업활동 환경 조성을 위한 각종 규제완화 정책들이 건의되고 계획되고 있으나, 아직까지도 실천되지 못하고 있다. 넷째, 인천을 비롯한 경제자유구역들이 사전적인 연구·분석 및 준비의 소홀로 인하여, 모두 다 물류, 비즈니스, 금융, 레저, R&D허브를 비슷하게 동시에 추진하고 있어서, 실현가능성에 있어서 의문이 제기되고 있는 실정이다. 또한 각 경제자유구역들이 막대한 인프라시설 투자를 계획하고 있는데, 인천 15조원, 부산·진해 62조원, 광양 66조원 등 총 140조원의 막대한 투자재원의 조달방안은 불명확한 상황이다.

그러면, 이러한 문제 상황을 극복하고, 경제자유구역을 동북아물류 및 비즈니스중심지로 성장시켜서 동북아경제중심화 전략을 성공적으로 이끌기 위한 과제는 무엇일까?

1) 얼마 전에 동북아경제중심추진위원회는 위원장의 교체와 더불어 동북아시아위원회로 확대 개편되었다.



먼저, 현재 이원적으로 구성되어 있는 중앙정부의 추진조직을 강력하고 효율적인 하나의 조직으로 통합 개편하는 것이다. 우리가 벤치마킹 대상으로 삼았던, 네덜란드, 아일랜드 등 물류 비즈니스 중심지화 전략을 성공시킨 국가들에서는 외국인투자에 대한 전권을 가진 Champion Agency가 존재하고, 이들이 외국인 투자와 관련한 실질적인 원스톱서비스를 제공하고 있음을 우리는 알아야 한다. 중앙정부내의 관련 부처간에, 또는 중앙정부와 관련 지방자치단체간에 발생하는 이해관계의 충돌에서 발생하는 비효율성을 최소화하기 위해서는 경제자유구역과 관련해서 강력한 정책기획·조정기능을 소유하는 조직과, 이를 대통령이 직접 챙기는 추진방식이 절대적으로 필요한 것이다. 이러한 효율적이고 강력한 조직이 없이는 경제자유구역의 성공은 희망사항에 불과한 것이다. 또한 경제자유구역청의 경우에도 관련되는 권한과 의무를 명확히 하는 한편, 관련 공무원들이 비즈니스 마인드를 가질 수 있도록 근본적인 업그레이드가 필요하다.

둘째, 각 경제자유구역별로, 중국 및 세계적인 차원에서 물류 및 산업의 발전 패턴과 전망 등에 대한 엄밀한 분석을 통하여 목표로 하는 산업, 기업을 선정하고, 이를 바탕으로 각 경제자유구역에 적합하고 실현가능한, 보다 분명하고 확실한 외국인투자유치 계획을 근거로 꾸준히 추진해 나가야 할 것이다. 즉 엄밀한 사전적인 분석을 토대로 유치 목표로 하는 기업을 선정하고, 이들에 대한 파격적 혜택 제공 등 전략적 마케팅을 수행하여야 경제자유구역의 근본적인 목적의 달성이 가능할 것이다.

셋째, 규제의 철폐를 통한 동북아 최고수준의 기업활동 여건 제공이 급선무이다. 경제자유구역의 도입은 우리나라의 경제사회적 여건 상 노동시장의 유연성 확보를 포함한 기업활동에 대한 장애요인을 빠른 시일 내에 획기적으로 업그레이드하는 것이 어렵다는 판단에서 출발한 것이었다. 이에 따라 특정지역(경제자유구역)에 대해서 만이라도 우리나라의 일반적인 여건과는 차별화되는 기업환경을 제공하고자 하는 의도에서 경제자유구역이 설정된 것이다. 그런데, 경제자유구역이 본래의 목적대로 시행되고 있는 가에는 많은 의문이 제기되고 있다. 따라서, 경제자유구역에서만이라도 가능한 빨리 기업활동에 대한 유·무형의 규제를 철폐하는 것이 경제자유구역의 성공을 위한 전제조건이다.

넷째, 경제자유구역별 대규모의 투자계획에 대한 우선순위를 시급성을 기준으로 설정하고, 이를 근거로 집중적인 투자가 필요하다. 인프라에 대한 투자계획 우선순위 설정과 더불어 규제철폐 등 각종 소프트웨어 업그레이드에 대한 우선순위 설정도 시급한 것이 자명하다.

이상에서 언급한 경제자유구역의 성공을 통한 동북아물류 및 경제중심화 전략의 실천방안은 한 정권차원의 문제가 아니며 단순한 행정행위가 아닌 국내적인 반발계층의 설득 등 고도의 정치행위로 인식되어야 한다. 동북아 물류중심지화의 성공을 위해서는 국가최고지도자로부터 국민전체가 환골탈태의 심경으로 국가 업그레이드를 위하여 노력하여야 한다. 이를 위해서는 국가 리딩그룹 및 전문가 그룹 등 모든 분들의 지속적인 노력으로 21세기 국가생존전략 차원에서 추진되어야 할 동북아물류중심지화를 위한 국민적인 바람을 일으켜야 할 것이다.

즉 국가지도자의 결단, 국민적 컨센서스의 형성, 지도자와 국민전체의 지속적인 관심 등의 전제조건 하에서 10~20년 이후의 비전과 생존전략을 설정하고 국민전체가 고통을 감내하는 지속적인 노력이 필요한 것이다. 

