

국가경쟁력 강화를 위한 동북아 물류허브 구축 전략과 과제

- 「비전2030」에서는 50개의 핵심과제를 제시하고 있으며, 그중 48번째 과제로서 “동북아 금융·물류허브 구축”이 중요한 장기전략으로 다루어지고 있음

【 동북아 금융·물류허브 구축 】

- 동북아 금융허브 구축으로 시장 중심의 금융시스템, 금융시장의 투명성·국제화 및 경쟁촉진을 위한 기반을 마련
 - 금융규제·외환제도·감독시스템 등 금융제도의 개혁을 추진하고, 금융인력의 네트워크 구축 및 산학협동을 강화
- 물류산업 경쟁력 강화로 동북아 물류허브 실현
 - 물류기업 전문화와 글로벌화, 전문인력 양성 추진, 물류정보화 등 소프트웨어적인 경쟁력도 제고
 - ※ 국가물류부가가치 비중 : ('05) 8% → ('20) 11% 수준 확대

출처: 정부·민간합동작업반. 2006. 「함께가는 희망한국 VISION2030」. p137

- 「비전2030」의 48번째 핵심과제 내용 중 동북아 물류허브의 성공적 구축을 위한 전략을 제시하고자 함

1. 문제의 제기

● 동북아 물류허브 전략의 추진 배경

- 90년대 초 중국의 물동량 증가와 일본의 경쟁력 둔화, 우리나라 교통물류 인프라의 경쟁력 신장 등 기회요인이 발생함에 따라 물류허브로의 발전 기대감이 확산되었으며, 이에 따라 동북아 물류허브전략의 추진로드맵이 수립되었음(2003년 8월)
 - 동북아 물류허브전략을 새로운 국부창출을 위한 국정과제로 선정
- 국제물류거점인 부산항, 광양항, 인천공항의 물류허브육성 전략 및 물류산업 발전방안, 물류정보화 등을 추진하고 있으나 단기적인 성과 미흡에 회의적인 시각 확산
 - 국가 장기전략 및 단기사책 간의 견해차, 평가체계의 불안정성, 정책 추진의지 미흡 등 폭넓은 경험부족과 종합적인 시장 투자환경, 복합적인 세계경제구조에 대한 이해부족 등이 주요 원인

● 동북아 물류허브 달성 가능성 검토

- 주변 동북아 물류환경의 급격한 변화와 기대보다 낮은 성과로 추진의지가 다소 퇴색
 - 세계적 선사의 대형모선이 중국으로 직기향함에 따른 한국 항만 물동량 처리순위 하락과 중국항만의 급부상으로 폭넓은 위기감 조성
 - 부산항, 광양항, 인천공항의 배후부지 개발 및 물류서비스 수준 미흡으로 외국기업 유치와 부가가치 물류서비스 제공을 통한 물류허브 실현이 어려운 실정

【 표 】 컨테이너항만 세계 순위

(단위, 천 TEU)

순위	항만별	1999	2000	2001	2002	2003	2004	연평균 증가율
1	홍 콩	16,211	18,098	17,826	19,144	20,449	21,932	4.8%
2	싱가포르	15,945	17,087	15,571	16,941	18,411	21,329	2.9%
3	상 해	4,216	5,613	6,334	8,620	11,280	14,567	21.8%
4	선 전	2,986	3,993	5,076	7,614	10,650	13,625	29.0%
5	부 산	6,440	7,540	8,073	9,453	10,408	11,442	10.1%

자료: 한국컨테이너부두공단 조사기획팀

- 국내 물류산업의 후진성, 기업의 영세성, 강성 노조 등으로 국내외 화주기업에게 보다 경쟁력 있고 고도화된 물류서비스 제공에 한계 발생

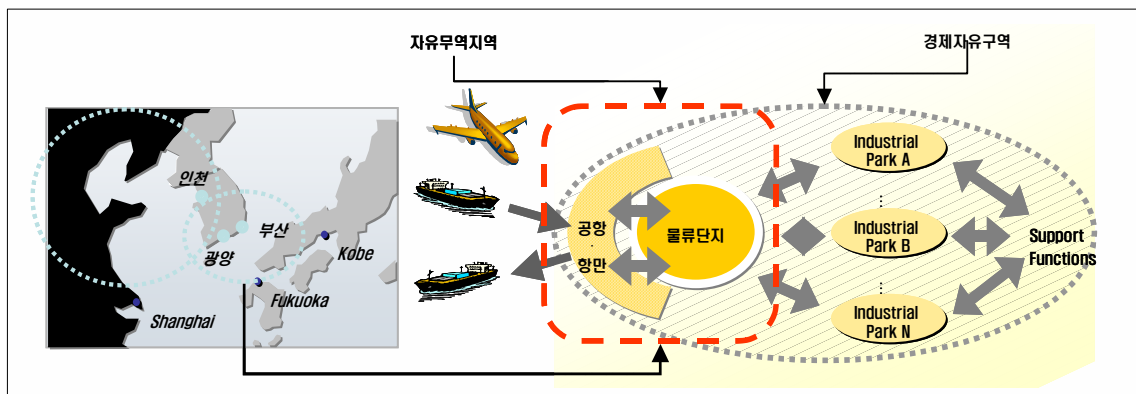
● 기존 물류전략에 대한 재점검 필요

- 중국의 급성장에 따른 위기요인 재점검
 - 중국경제의 급부상은 우리에게 위협과 기회요인을 동시에 제공
- 주변 환경 변화에 따른 추진전략 수정
 - 기존 수립된 물류관련 정책 및 전략에 대한 점검과 확인
 - 주변 물류환경 변화의 전문적·체계적 분석 및 국가적인 종합발전전략 모색

2. 물류허브 구축의 기본방향

- 글로벌 수송인프라 확대
 - 고부가가치 물류허브의 구축 적지인 공항·항만 시설을 개발하고 고부가가치 물류 활동을 수행하기 위하여 항공물류 인프라와 부산 신항 및 광양항을 확충하고 대륙 철도 연계기반을 구축하는 등 글로벌 수송 인프라 확대 필요
- 글로벌 물류허브단지 조성
 - 단순 환적 이외에 부가가치 물류서비스 활성화를 위해 경제자유구역을 개발하고 공항·항만의 배후단지 조성 및 내륙화물기지 구축 필요

【그림 1】 글로벌 물류허브단지



○ 글로벌 물류경쟁력 지원시스템 강화

- 수요창출형 모델 개발, One-stop 통관정보시스템 및 종합물류정보망 구축
- 물류전문기업·인력 육성 및 협력체계 강화

3. 추진전략

● 국제 물류네트워크 강화 및 고부가가치 물류서비스 거점 육성

- 물류허브는 세계적인 간선항로(해운, 항공, 대륙간선철도, 도로)에 위치한 여러 거점 중 하나로 조립·가공 등의 물류활동을 통해 물류비뿐만 아니라 고부가가치 물류서비스를 역내기업에 제공하는 지역임
- 우리나라의 인천공항, 부산항, 광양항 등은 동북아경제권을 연결하는 국제 물류 네트워크상에 위치하므로 주변지역에 고부가가치 물류서비스를 제공하는 거점으로 발전 잠재력이 큼
 - 부산항 환적물량 40%, 인천공항 46%가 역내화물을 전 세계와 연결하는 역할 담당
- 내륙수송비용 절감 서비스 등을 주변국에 제공하여 홍콩, 싱가포르와 같은 지역 물류 거점으로 육성하고 물류 비즈니스 모델을 개발하여 신규수요 창출

【그림 2】 물류 비즈니스 모델



● 배후물류단지 개발 및 물류산업의 경쟁력 향상

- 물류허브의 구축 적지인 공항 및 항만시설의 배후단지 등을 장기계획하에 개발
 - 실질적인 부가가치 물류서비스 활성화를 위해 공항 및 항만 배후단지 개발
 - 우리나라 항만배후단지 이용시 물류비 절감 및 신속한 물류서비스 제공의 이점을 활용하는 등의 항만배후단지 활성화 방안 마련
- 배후단지 내에서 고부가가치형 물류클러스터 육성 및 물류전문 인력 양성
 - 물류시설 및 네트워크를 기반으로 국내 첨단산업과 배후물류단지를 활용한 고부가가치 첨단물류클러스터 형성 노력 필요
 - 물류산업 발전을 위한 물류전문인력 양성의 시급성을 인식하고 우수한 인력 배출을 위해 기존 교육여건 및 수요지와의 인접성 등을 고려하여 물류전문 대학 설립

● 국가간 협력과제 추진, 국가품격 향상

- 시설과잉투자 방지 및 공동번영을 위해 동북아지역의 효율적인 지역운송체계 구축

● 합리성에 기반을 둔 강력한 추진체계 확립

- 정부 각 부처의 물류정책 기능을 일원화하여 체계적인 물류정책을 추진하고 대고객서비스 향상을 목표로 전담기구에 정책·세제·재정지원 등 서비스 향상 재량권 부여

4. 향후 추진과제

● 정부와 시장의 역할 분담

- 정부는 부족한 인프라 구축, 물류제도의 합리적 개선, 민간물류 주체의 경쟁력 확보를 위한 전략수립, 물적·제도적기반 조성 등의 역할 수행

- 시장은 세계 거대시장에 진출하는 등의 경쟁력 배양 및 국내외 시장에서의 화물처리실적 제고 노력 등의 역할 수행

● 글로벌 비즈니스모델 개발 및 지원방안 마련

- 공항·항만배후단지를 활용한 비즈니스 모델 및 특송 네트워크를 활용한 비즈니스 모델을 개발하고 해외물류시장 동향의 모니터링 및 R&D 기능을 도입하는 방안 마련

● 국제 및 국내 통합물류체계 구축 기반 조성

- 수출입 물류체계와 내륙물류체계를 통합하는 글로벌 SCM모델을 구축하고 지역간·국가간 교통-물류-산업-정보-도시를 통합하는 '신물류축' 개념 도입
- 마케팅, 정보, 언어, 교역 능력을 갖춘 전문물류인력 양성 및 BESETO Corridor 등 한·중·일 간 실용성 높은 국가간 물류협력기반 구축 마련

● 국토연구원 교통연구실 류재영 실장 (031-380-0334, jyryu@krihs.re.kr)

「비전2030」과 관련된 주제는 향후 국토정책브리프 시리즈로 계속 소개될 예정입니다

※ 「국토정책Brief」 보관용 바인더를 배포할 예정입니다. 아래 양식을 작성하여 Fax 또는 이메일로 신청해 주시기 바랍니다.

- Fax _ 031-380-0474 / eMail _ yjhan@krihs.re.kr
- 마감 : 2007년 1월 26일 (금)
- 문의 _ 국토연구원 문헌출판팀 한여정 (031-380-0439)

이름				소속	
주소	(-)				
연락처	Tel :		eMail :		