

유럽의 新동방견문록, 마르코폴로 프로그램

- 유럽연합의 교통·에너지 부문에서 주목할 만한 프로그램인 ‘마르코폴로 프로그램(Marco Polo Programmes)’은 한마디로 친환경적 복합연계 물류수송체계(intermodal freight transport)로 요약됨
 - 종래의 도로중심 화물수송체계를 해운, 철도 및 내륙수운 등으로 전환하기 위해 마련된 재정지원 프로그램임
 - 이 프로그램은 '97~'01년까지 운영된 PACT(복합물류운송 시범사업)를 시초로 하여 '03~'06년까지 1차 프로그램을 실시하였고, 현재는 '07~'13년까지의 2차 프로그램을 운영 중임
- 친환경적·지속가능한 교통물류를 위한 유럽의 노력을 단적으로 보여주는 마르코폴로 프로그램이 우리에게 주는 시사점을 요약하면 다음과 같음
 - 각 교통부문 간 연계수송에 대한 지속적 투자, 인접 또는 연계국가와의 협력과 공조, 민간주도 및 단기 서비스 중심의 실용적 접근, 친환경적 교통정책으로의 전환에 대한 전 지구적(Global) 요구에 대비 등
 - 단, 투자여건 및 화물의 특성, 복합연계 수송체계 정비에 대한 종합적 검토가 선행되어야 할 것임
- 13세기 후반 『동방견문록』을 저술해 동양의 문물을 처음으로 유럽인에게 소개한 마르코폴로와 이름이 같은 이 프로그램이 기존의 물류체계에 대한 새 지평을 열 수 있기를 기대함

1. 논의 배경

- 1980년대 후반 유럽연합(EU)은 회원국 간 ‘단일시장’을 위해 범유럽 네트워크[이하 ‘TEN’(Trans-European Networks)]의 개념을 마련하게 됨
- 이는 유럽연합의 경제성장과 고용창출을 위해 중요할 뿐만 아니라 내수시장 창출, 경제적·사회적 결속의 강화를 위한 핵심요소로 부각되어 유럽연합 회원국 간 조약체결을 통해 법적 기반을 마련함
- TEN은 회원국 간 관심프로젝트의 목적, 우선순위, 효과측정 등에 대한 가이드라인을 규정하고 있는데, 크게 세 개 부문(교통부문의 TEN-T, 에너지부문의 TEN-E, 통신부문의 eTEN)에서 진행됨
- 각 부문별로 작성된 프로젝트는 유럽연합의 구조기금(Structural Funds)과 유대기금(Cohesion Fund)뿐만 아니라 별도의 TEN예산과 유럽투자은행(EIB: European Investment Bank)의 대출금 등에서 재정적 지원을 받음
- 이러한 TEN 개념에 기초하여 교통부문과 에너지부문의 융합, 즉 친환경적 운송체계에 관한 시도가 바로 마르코폴로 프로그램의 주요한 태생 배경이 됨

2. 마르코폴로 프로그램(Marco Polo Programmes)¹⁾

● 개요

- 유럽연합의 교통·에너지부문에서 주목할 만한 프로그램인 마르코폴로 프로그램을 한마디로 요약하면 ‘친환경적 복합연계 물류수송체계(intermodal freight transport)’임
- 다시 말해서, 화물수송체계를 종래의 도로중심에서 해운, 철도 및 내륙수운으로의 전환을 모색하고자 마련된 재정지원 프로그램임
- “도로혼잡 완화-깨끗한 대기(FREE ROADS - CLEAN AIR)”라는 표어처럼 그간의 도로중심 운송체제로 인한 교통혼잡 및 대기오염 심화 등에 대한 반성과 개선의지를 담고 있음

1) http://ec.europa.eu/transport/marcopolo/index_en.htm

- 이에 연간 600억 톤킬로미터(ton-kilometer)씩 증가할 것으로 예상되는 도로화물수송량(유럽연합 15개국 기준)을 연간 12억 톤킬로미터씩 타 운송수단으로 전환하는 것을 목표로 하고 있음
- 마르코폴로 프로그램은 '97~'01년까지 운영된 'PACT(복합물류운송 시범사업, Pilot Actions for Combined Transport)'라는 물류운송개선 프로그램에서 시작되었다고 볼 수 있으며, '03~'06년까지의 마르코폴로 1차 프로그램에 이어 현재는 '07~'13년까지의 2차 프로그램을 진행하고 있음
 - PACT는 '97~'01년 기간 동안 약 3500만 유로가 투자되었고, 운송수단 전환을 통해 대기오염, 교통사고, 교통혼잡과 같은 외부비용을 절감하기 위해 추진되었음

● 예산 및 지원활동

- 마르코폴로 1차 및 2차 프로그램은 예산지원 등을 위한 법적 근거(No.1382/2003, No.1692/2006)를 가지고 있으며 1차 프로그램은 약 7500만 유로(약 1100억 원)가 집행되었고, 2차 프로그램은 약 4억 유로(약 6000억 원)의 예산을 계획하고 있음
 - 프로그램에서 지원하는 구체적 활동(action)들은 크게 다섯 가지이며, 주요 내용은 <표>와 같음
- 마르코폴로 프로그램은 매년 정기적으로 프로젝트 공모를 하는데, 두 개 이상의 회원국 또는 회원국과 인접한 제3국(close third country) 소속 민간회사가 1개 이상 참여해야 하는 조건이 있음

[표] 마르코폴로 프로그램에서 지원하는 활동 다섯 가지

활동	주요 내용	지원최소액	지원기간	비고
운송수단의 전환 (Modal Shift actions)	도로 이외의 수단전환 및 복합물류운송방식	50만 유로	최대 3년	1, 2차
촉매활동 (Catalyst actions)	물류운송시장의 구조적 장애를 극복한 혁신적 활동	200만 유로	최대 5년	1, 2차
공동학습활동 (Common Learning actions)	정보의 공유 및 노하우 교환, 공조체제	25만 유로	최대 2년	1, 2차
해상고속도로 (Motorways of the Sea actions)	단거리 해운수송 또는 이와 연계된 복합수송체계	250만 유로	최대 5년	2차
교통량 감소 (Traffic Avoidance actions)	수송강도 증가 등으로 물동량 자체를 감소시킴	100만 유로	최대 5년	2차

3. 시사점

- 친환경적 복합연계 물류수송체제로 요약할 수 있는 마르코폴로 프로그램이 우리에게 주는 시사점을 정리하면 다음과 같음
- 첫째, 유럽에서는 물류수송에 있어서 폭증하는 도로운송의 한계 및 부작용에 대비하기 위해 친환경 수단으로 전환 또는 친환경 수단과의 연계수송에 노력을 기울이고 있음
 - 이는 각 교통부문 간 연계수송(intermodal) 및 효율적이고 종합적인 교통체계 구축을 위해 지속적인 관심과 투자가 필요함을 뒷받침한다고 할 수 있음
- 둘째, 물류 및 환경문제는 개별 국가에 국한된 문제가 아니라 인접 또는 연계국가와의 협력과 공조가 필요함
 - 두 개 이상의 회원국, 또는 회원국과 인접한 제3국 소속 민간회사가 1개 이상 참여해야만 하는 지원 프로젝트의 공모조건이 바로 그것임
- 셋째, 국가 주도의 강제적 수단전환보다는 기업과 민간의 창의적인 제안에 대해 지원 하는 방식을 취하고 있다는 점과 단기 서비스 중심의 실용적 프로그램임
- 넷째, 우리나라가 'Post-2012체제'에의 편입이 예상되는 시점과 마르코폴로 프로그램의 종료시점이 거의 일치하는 점은 시사하는 바가 큼
 - 기후변화 등 환경적 이슈가 어떠한 형태로든 교통분야에도 크게 영향을 미쳐 이에 따른 친환경적 교통정책 전환에 대한 전 지구적(Global) 요구와 압력이 예상되며 이에 대해 철저한 대비가 필요함
- 다만, 이러한 프로그램을 우리나라에 적용하기 위해서는 재정투자 여건, 물동량 수송실적 및 화물의 특성, 지리적 특성과 이에 부합하는 복합연계 수송체계의 정비 등에 대한 종합적이고 면밀한 검토가 선행되어야 할 것임

● 국토연구원 교통연구실 고용석 책임연구원 (031-380-0363, ysko@krihs.re.kr)