

## 서해안축 중심의 동북아 물류허브 건설



- 충남발전연구원 등 서해연안 5개 시·도연구원은 중국의 경제·물류분야 급성장에 따른 우리나라 서해안축의 역할증대와 관련 서해안축 중심의 동북아 물류허브 건설을 주제로 제3회 서해안포럼을 8월 24일 오후 2시 전북 군산 리츠플라자관광호텔에서 공동 개최하였다.
- 포럼은 서해안시대의 중국교역패턴과 동북아물류중심전략을 주제로 중앙대 방희석 교수의 기조연설과 함께 ▲동북아 물류의 여건변화와 서해안축의 역할 ▲참여정부의 동북아 물류허브정책의 평가와 대안 ▲서해안물류철도망구축 방안 등 총 3개의 주제로 나뉘어 진행되었다.
- 충남대 이철식 교수는 '동북아 물류의 여건변화와 서해안축의 역할'이라는 첫번째 주제발표에서
  - 동북아 물류여건변화를 경제패러다임의 변화, 선박대형화 경향, 항만운영·물류 정보화 발전,

선사간 전략적 제휴 확산, 동북아의 해운·항만사업 성장, 중국 항만의 발전으로 특징짓고 특히 중국 컨테이너항만의 급성장을 큰 변화로 지적하였다.

- 이러한 여건변화에 대응한 서해안축의 향후 역할과 관련 이 교수는 서해안축 물류시설의 SWOT분석을 통해 서해안축이 무한한 개발잠재력, 중국항만과의 가까운 거리의 강점을 최대한 살리고 열악한 배후경제권, 부족한 수송수요, 전반적인 저수심의 약점을 극복하는 것이 우선과제라고 지적하였다.
- 또한 이 교수는 서해안축의 개발방향과 관련 사전적인 배후경제권의 형성 및 중앙과 지방정부의 강력한 의지, 중심항 보다는 중국항만과 국제물류전략으로 연계된 물류센터로서의 물류시설개발, 항만으로 주변에 화물에 대한 충분한 수송수요를 갖는 산업단지가 존재하느냐 여부가 성공의 관건이라고 하였다.
- 참여정부의 동북아 물류허브정책의 평가와 대안이라는 제2주제에서 하헌구 인하대 교수는 발제를 통해
  - 참여정부의 동북아 물류허브정책의 평가에서 경제자유구역별 전략적 차별성 부재, 행정서비스의 효율성 미흡, 노선·연계교통망, 배후단지 등 주변 경제활동 활성화 미흡, 세계적 물류전문기업 육성 요원, 다양한 스펙트럼의 물류전문인력 양성 미흡 등을 지적하였다.
  - 우리나라가 동북아 물류허브로서의 기능을 제대로 발휘하기 위해서는 경제자유구역의 활성화 적극 추진, 공항의 허브화와 배후단지의 항공물류 부가가치 활동 활성화, 부산·광양항의 동북아 항만물류허브화 적극 추진, 소수의 세계적 물류전문기업 육성, 다양한 물류전문인력의 육성 및 수요증대 정책 추진, 물류기업에 대한 세제 및 지원 강화 등이 요구된다고 주장하였다.
- 한편, 한국교통연구원 연구위원인 이재훈 박사는 '서해안물류철도망구축 방안'이라는 주제발표

를 통해

- 전국적으로 균등한 간선철도망을 구축하기 위해서는 경부축 중심으로 이루어진 철도망을 서해축 등으로 분산하여야 하며, 이는 현재 선로용량 한계에 도달하고 있는 경부선 서울-대전 구간의 선로용량 부족을 해결하기 위한 대안으로서도 필수적이라고 주장하였다.
- 또한 물류수송체계의 효율화를 위해서도 광양항의 배후노선 기능을 담당하는 전라선의 수송 능력증대 및 서해축의 개발이 필요하며, 향후 남북 및 대륙철도와의 연계를 위한 수도권 서측 우회노선의 확보가 동시에 요구된다고 지적하였다.
- 서해안 철도망 구축 주요 대상사업으로는 전라선의 익산-순천 복선전철화, 순천-여수 복선전철화, 장항선 천안-온양온천 복선전철화, 온양온천-대야 복선전철화, 군산선 익산-대야 복선전철화, 둔대-예산 복선전철, 부곡-곡산 복선전철, 수인선 인천-수원 복선전철을 제시하였다.
- 이 박사는 서해안 철도망이 계획대로 구축된다면 경제·사회적으로 커다란 효과를 유발할 것이라고 예상하면서 특히 서해축 철도망 구축에 따른 효과를 2020년을 기준으로 분석하면, 통행시간 절감효과 연간 6,425억원 규모, 차량운행비 절감효과 연간 2,666억원 규모, 교통사고 저감효과 연간 484억원 규모, 환경비용 저감효과 연간 277억원 규모에 이를 것이라고 내다봤다. 또한 서해안 철도망 구축에 따른 생산유발효과는 총 3,025억원, 임금유발효과는 459억원, 고용창출효과는 25만명 정도로 분석되었다.

## 서해안시대의 중국교역패턴과 동북아물류중심전략

방희석 | 중앙대학교 상경학부 교수, 한국무역학회 명예회장

기존의 동북아 물류중심화 정책은 우리나라 주도의 폐쇄적 모델을 지양하고 한·중·일 3국이 공동으로 물류체계를 구축하는 협력적 물류패러다임으로 변화시켜 Win-Win 할 수 있는 방안 모색. 이를 통한 기대효과는 다음과 같다.

- 단기적으로 3국의 기업물류비절감과 고용과 부가가치창출에 기여
- 중기적으로 3국간 항만시설 투자 등에 대한 과당경쟁을 예방할 수 있어 물류인프라 재원의 효율적 배분이 가능
- 장기적으로 동북아 FTA 체결을 앞당기고 역외 경제블럭에 효과적으로 대응할 수 있는 동북아 경제공동체를 형성해 나갈.

이에 따라 동북아 물류중심정책을 추진하는 관련 부처는 한국과 일본, 중국 등 동북아 물류시장이 기존의 독자생존을 위한 폐쇄적 패러다임에서 경쟁과 협력에 바탕을 둔 개방적인 통합물류시스템으로의 전환을 통해 우리 물류의 실질적인 성장기반을 확보해 나갈 전략이 필요하다고 보고 이를 위한 동북아 3국간 물류협력 비즈니스 모델을 제시하였음.

이는 항만에 있어서 최근 대두되고 있는 코퍼티션(Co-opetition) 전략적 접근으로 볼 수 있음.

일반적으로 전통적인 산업의 관계는 협력과 경쟁이라는 한정된 시각으로만 접근되어져 왔으나 한편적이고 협의적인 접근은 최근 기업간 혹은 산업간 네트워크 관점에서 보다 확장되는 추세임. '협력적 경쟁', '협조적 경쟁', '경쟁속의 협력'이라 불리어지고 있는 코퍼티션(Co-opetition)은 협력(Cooperation)과 경쟁(Competition)의 합성어로서 1996년 Brandenburger와 Nalebuff에 의해 창안된 개념임.

코퍼티션은 Win-Lose 상황보다는 Win-Win 상황임과 동시에 경쟁하기 위한 협력수단이며 전략적 제휴를 통해 참가자들의 결속을 강화할 수 있는데 최근 들어 물류환경의 변화와 더불어 항만산업에 있어서도 코퍼티션의 개념이 도입되고 있음.

아래 표에서 제시하는 바와 같이 각국의 항만간 코퍼티션전략 구축사례는 협력의 초기 단계인 협정 및 공동 참여수준에서 항만의 통합단계까지 다양하

며 서로 인접하면서 국가를 초월하여 협력체계를 구축하고 있음. 덴마크의 코펜하겐항과 스웨덴의 말뫼항의 경우 CMP(Copenhagen Malmoe Port)를 2001년 1월 1일 출범시켜 컨테이너 개발과 운영을 담당하고 있는데 이러한 국가간 항만의 협력사례는 국내 항만과 환황해권의 중국항만 및 일본과의 물류협력 모델을 가능케 해주는 하나의 사례라고 할 수 있을 것임.

해외 주요 항만의 코퍼티션 구축사례

구 분		목적	협력분야	협력형태
항만간 협력	시에틀/타코마	지역 교역증대와 항만 활성화	-항만인프라 공동구축 -배후운송계획 공동 수립	-프로젝트공동참여 -위원회 구성
	코펜하겐/말뫼	통합서비스와 경쟁력 제고, 항만산업화	-인력배치 -배후수송연계 -항만자원공유	-항만단일화 -CMP(Copenhagen Malmoe Port) 설립
	타우랑가/브리스베인	네트워크구축과 경쟁력 확보	-항만기술이전 및 교육 -항만마케팅 -정보시스템구축	-항만간 협정체결
	함부르크/브레멘	경쟁력제고, 서비스확대, 항만효율성 제고	-터미널개발 -화물공동처리 -신기술 및 노하우 교환	-터미널운영업체가 항만협력에 주도적역할 -터미널단일화, Eurogate사 설립
	홍콩/선전	네트워크 구축 경쟁력 확보	-터미널 자원공유	-합작투자 -터미널 간 지분참여

자료 : 방희석외 2인, "항만관리의 지방분권화와 코퍼티션 전략 연구, 『2005년 한국항만경제학회 국제학술대회 발표논문집, 2005. 6.24, p119.

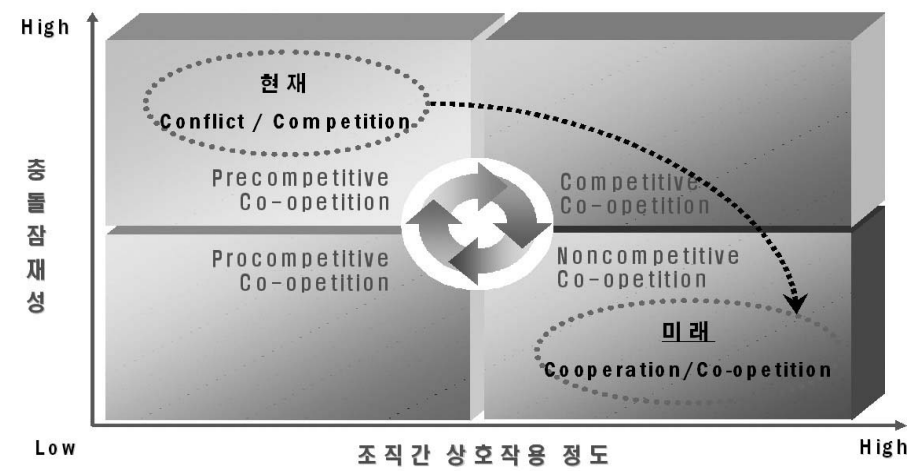
Yoshino & Rangan이 제시한 코퍼티션 유형분류에서 한·중·일 3국간 물류협력 관계는 현재는 협력보다는 경쟁관계에 집중되어 있는 'Precompetitive Co-opetition'으로 볼 수 있으나 이는 삼국간의 경쟁적 요소가 강하므로 상호관계의 유지와 상대방 경쟁력 학습으로 한·중·일 3국간 핵심역량을 제고시킴으로써 향후에는 'Noncompetitive Co-opetition'의 형태를 지향해

야 함. 3국간 항만의 충돌잠재성을 줄이고 조직간 상호작용 정도를 강화하여 국내항만과 중국, 일본이 서로 Win-Win할 수 있는 경쟁력을 구축하여야 할 것이며 이를 위하여는 몇 가지 사항이 선결되어야 할 것임.

첫째, 한·중·일 3국의 협력 및 제휴, 네트워크 구축의 필요성에 대한 인식 및 공감대 형성과 이를

구체화하기 위한 실현방안이 모색되어야 함. 우선, 한·중·일 3국간 협력을 모색하기에 앞서 국내 항만간 협력체계를 구축해야 할 것임. 부산항과 광양항은 국제간선항로상 입지로 인하여 북미 및 유럽

등 다양한 항로를 구축하고 있으므로 이들 항만과의 집적 연계체계를 구축하여 중국, 일본 그리고 해외로 연결하는 환황해 국제물류네트워크를 확립하여야 할 것임.



한·중·일 3국간 코퍼티션 전략에 근거한 물류협력 모델의 운영방향

동북아지역간 협력과 제휴에 대한 필요성을 인식하고 이를 통한 효과가 무엇인지에 대한 확신이 있어야 함. 상호협력은 상호이익을 전제로 하여야 하며, 이러한 확신을 모든 관련 당사자가 공유하도록 해야 함. 이러한 공감대 형성을 위해 국내에서는 우선 서해안권 항만의 물류협의를체를 결성하고 더 나아가 국내항만간, 한중일 삼국간 관련담당자의 물류협의체 결성이 요구되며 민간측면에서도 협력기반 조성을 위한 포럼 및 설명회 개최 등이 필요함.

둘째, 물류패러다임 정착을 위한 인프라 및 여건

조성에 대한 정책방향을 제시함. 우선, 동북아 역내 물류교류를 체계적으로 발전시키기 위하여 한·중·일 공동물류센터를 설립하고, 배후부지개발과 동북아 역내 피더 네트워크 구축이 추진되어야 함.

삼국의 물류흐름을 지원하기 위해 한·중·일 공동물류센터를 건립하고 물류산업이 취약한 중국은 보관·분류, 한국은 가공·포장, 일본은 유통·판매 등을 중심으로 역할분담을 추진함. 이를 통해 한국은 항만 부가가치 창출, 중국은 상품가치 제고, 일본은 기업의 물류비 절감을 도모함.

국내 항만의 배후부지 개발에 있어서는 일본의 수

입축진지역(FAZ), 한국의 자유무역지역(FTZ) 및 경제자유구역(FEZ), 중국의 경제특구(FEZ) 등 소위 관세혜택과 자유무역이 이루어지는 지역과의 연계를 통한 공동물류시스템을 구축해야 할 것임.

대중국 교역항으로서 서해안권 항만의 역할을 고려할 때 항만배후부지 확보는 매우 시급하다 할 수 있음. 대중국 물동량의 지속적 증가가 유지되더라도 가공 및 포장, 라벨링과 같은 부가가치 물류서비스 기능을 지원하지 못한다면 항만의 고객유지를 보장 받을 수 없으며 이는 동북아 물류중심지 실현이라는 국가비전에 걸림돌이 될 것임.

한·중·일 3국간 물류협력 모델이 성공하기 위해서는 3국간 피더항로의 효율적 운영 및 확충이 필요함. 특히 한중피더항로의 경우 부산항과 광양항 중심으로 20여개의 피더네트워크가 형성되어 있으나 이중에 10여개 항만은 대륙간 수송의 주기항지로 발전하여 한·중항로의 환적네트워크를 위하여 추가적인 개설이 요구됨.

셋째, 한·중·일 3국간의 물류협력 모델은 기본적으로 3PL기업의 활성화가 전제가 되어야 할 것임.

한·중간의 물류협력 모델은 기본적으로 3PL기업의 활성화가 전제가 되어야 할 것임. 이는 한·중 내륙에서 내륙기지, 대표항만, 공항간을 연결해주는 중개자로서 3PL 기업이 중요할 것임.

우리나라가 소위 대륙중계항만의 역할을 수행하

고 대중국권역 및 일본권역을 하나의 물류네트워크로 간주한다면 국내(또는 중국 및 일본)의 3PL 기업이 국내영업을 확장하여 중국 및 일본 물류시장(또는 3국의 물류시장)을 국내시장의 확대개념으로 파악하고 사업을 수행해야 할 것임.

현재 중국 3PL 제공자는 전통적인 물류서비스 중심으로 서비스를 제공하고 있으며, 서해안권 지역 역시 물류서비스 기능에 있어서 매우 취약함. 특히 중국 3PL시장은 발전초기단계이나 향후 20%이상의 성장률을 나타낼 것으로 전망되고 향후 중국산업이 의류나 직물 같은 노동집약적 산업에서 전자제품, 가전제품, 소비자재 등 첨단 산업분야나 신속한 유통을 필요로 하는 산업분야의 수요가 증가할 것으로 예상되어 3PL 기업의 중요성 및 역할 증대가 예상된다.

마지막으로 물류협력의 가장 중요한 요소인 인적네트워크와 물류정보망을 확충하기 위하여 해운항만 교육기관의 기능을 강화하고 국제 물류인력 인턴제도를 도입하며, 국제물류 관련 데이터베이스를 구축하도록 함.

해외 물류관련 투자 및 협력 지원 업무를 전담할 수 있는 추진체제를 정립하여 협력적 물류패러다임이 조기에 정착할 수 있도록 인프라와 여건을 조성할 것임.

## 서해안 철도망 구축방향

이재훈 | 한국교통연구원 연구위원

**서해안 철도망 구축의 방향은 다음과 같이 요약할 수 있다.**

### 1) 국가균형발전 추진으로 국토공간구조의 다변화

국가균형발전특별법, 지방분권특별법 등 국가균형발전을 위한 특별법의 제정으로 국토의 균형발전을 위한 토대가 마련되었다. 국가균형발전정책의 추진에 따라 국토개발축은 기존의 경부축과 더불어 서해축, 동해축, 남해축 등으로 다변화될 것으로 예상된다. 따라서 철도부문에서도 다핵 국토개발을 촉진시켜 국토의 공간구조 변화와 지역균형발전에 기여하는 투자의 시행이 필요하게 되었다.

### 2) 고속철도 개통에 따른 국가교통체계의 변화

고속철도 개통은 국토공간구조와 국가교통체계를 변화시키는 요인이 되고 있다. 특히 고속철도 개통은 교통부문에 많은 영향을 미쳐 중장거리 통행

에서 철도의 수송분담율이 크게 증가하는 등 지역간 교통체계가 고속철도 중심으로 전환되고 있다. 그러나 고속철도가 서비스되는 지역은 호남축의 익산, 광주, 목포 등 지역에 한정되므로 고속철도 수해지역의 확대를 위해서는 고속철도와 연계가 가능한 전라선(익산-순천) 복선전철화 사업이 보다 활발히 추진할 필요가 있다.

### 3) 국가물류체계의 효율화 추진

정부는 2004년 3월 동북아 물류중심 국가의 건설을 목표로 국가물류체계 개선을 위한 대책을 발표하였다. 이 대책의 주요 골자는 현재 도로중심의 화물수송체계를 대량수송이 가능하고 수송효율성이 높은 철도로 전환한다는 것이다. 이 대책에 따라 철도를 통한 물류체계를 효율화하기 위해서는 경전선, 전라선 등 기존선에 대한 투자확대와 함께 수송구조 다변화, 국토균형발전, 국제철도수송체계 변화 등에 대비할 수 있도록 국토연안축에서의 간선철도인 서해축에 대한 투자의 필요성이 증대되고

있다. 또한 화물의 일괄수송체계 구축을 위하여 간선철도망과 항만, 산업단지, 화물터미널 등을 연계하는 지선 또는 인입선의 건설이 함께 추진될 필요가 있다.

#### 4) 남북한 교류협력 증진 및 남북교류확대의 가속화

2000년 6월 15일 남북정상회담을 계기로 남북간에 새로운 교류협력이 구체적으로 추진되고 있다. 철도부문에서는 경의선, 동해선 등 남북한을 연결하는 교통망의 복원을 눈앞에 두고 있다. 따라서 남북한 공동번영을 실현하고 궁극적으로 한반도와 유라시아 대륙과의 연결을 위한 전략적 투자의 필요성이 증대되고 있다.

#### 5) 글로벌화에 따른 국제철도수송체계의 상호 연결 및 통합운영 추진

현재 동북아 국가간에는 교통시설의 상호연결 및 통합운영이 진행되고 있는데, 특히 러시아는 국가발전전략 차원에서 한반도 종단철도(TKR)와 시베리아 횡단철도(ISR)의 연결을 추진하고 있다. 이로 인해 국제철도수송체계에 있어서 한반도 철도망의 전략적 중요성이 증대되고 있다. 따라서 한반도가 아시아·유럽대륙의 Gateway로 역할을 할 수 있

도록 국제철도와의 상호연결 및 통합운영을 위한 국제철도수송의 기반을 구축할 필요성이 증대되고 있다.

#### 6) 친환경적인 교통체계 구축의 필요성 증대

2005년 2월 온실가스 배출을 규제하기 위한 교토의정서가 발효되었고, 1차 의무 감축대상국인 36개 국가는 2008년부터 2012년까지 온실가스 배출량을 1990년 대비 5.2% 감축해야 한다. 우리나라는 1차 감축대상국에 포함되지 않았지만 2차 의무 감축(2013~2017년) 대상국에 포함될 가능성이 매우 높으며, 이에 따라 친환경적 교통체계의 구축의 필요성이 증대되고 있다.

서해안 철도망 구축의 방향은 21세기 국가철도망 구축의 전체적인 비전과 일치하는 방향으로 구축되어야 한다. 『21세기 국가철도망 구축 기본계획 수립 연구(2004. 12)』에서는 21세기 국가철도망의 비전을 다음과 같이 선정하였다.

글로벌 교통(G-transportation)에 부응하고 다  
핵·분산형 국토발전, 친환경적 교통체계 구축,  
고속형 국토형성, 산업활동에 기여하는 철도 건  
설

이를 구체화하면 다음의 5가지로 정리될 수 있으며, 서해안 철도망도 이러한 비전을 실현하기 위한 방향으로 구축되어야 한다.

- (1) 전국적으로 균등한 간선철도망 구축: 국토공간의 균형개발 추진을 위한 지역간 접근시간의 균등화 추진
- (2) 간선철도망의 수송능력 증대: 간선철도의 복선화 비율을 제고하여 수송애로 구간 완전 해소
- (3) 고속철도 수혜지역 확대: 고속철도와 일반철도의 연계운영, 고속철도 정차역과의 접근성 제고
- (4) 물류체계의 효율화: 산업단지, 항만, 화물터미널과 연결철도망 구축으로 화물의 일괄수송체계 추진 및 물류비용 절감
- (5) 남북 및 대륙철도 연결노선 완비: 수도권지역 우회노선 및 대륙철도와의 연결 노선 확보

전국적으로 균등한 간선철도망을 구축하기 위해서는 경부축 중심으로 이루어진 철도망을 서해축 등으로 분산하여야 하며, 이는 현재 선로용량 한계에 도달하고 있는 경부선 서울-대전구간의 선로용량 부족을 해결하기 위한 대안으로서도 필수적이다.

또한, 시설수준이 낙후하고 선로사용률이 높은 전라선, 장항선, 군산선 등에 대한 복선전철화 사업을 조속히 마무리하여 간선철도망의 수송능력을 증대하여야 하며, 이를 통해 고속철도 수혜지역의 확대를 꾀할 수 있다.

물류수송체계의 효율화를 위해서도 광양항의 배후노선 기능을 담당하는 전라선의 수송능력증대 및 서해축의 개발이 필요하며, 향후 남북 및 대륙철도와의 연계를 위한 수도권 서측 우회노선의 확보가 동시에 요구된다.