

동북아시아의 物流體系化와 제주도의 國際物流基地化

吳 勇 錫*

目 次

- I. 序 論
- II. 동북아시아 물류체계화의 目標와 제주도의 位置
- III. 동북아시아 물류체계화의 方向과 제주도의 役割
- IV. 제주도의 國際物流基地化의 基本 틀
- V. 期待 效果
- VI. 結 論

I. 序 論

지금 세계경제는 외적으로는 지역적 밀착관계가 형성되고 내적으로는 급속한 기술진보에 의한 질적 변화기에 있다. 韓半島와 그 주변 국가들도 과거와 같이 정치 이념이나 체제적 상이성을 초월하여 상호 정치 경제적 연계성과 유대성을 강화하기에 이르렀다. 이들 국가들은 앞으로 交易 확대 뿐만 아니라 직접투자 등을 통한 산업간 또는 工程內分業의 발전으로 상호 의존관계를 강화해 나갈 전망이다. 이러한 경제적 관계 강화는 東北亞經濟圈의 형성 가능성을 한층 높여준다. 그동안 주로 민간차원에서 논의되던 동북아경제권에 관한 논의가 정부차원으로 옮겨지고 있다. 이러한 움직임으로서 두만강지역 개발을 위한 UNDP의 구상이 관계 국가 정부간 협력사업으로 구체화되어 가고 있으며, 최근 서울의 PBEC 회의를 전후하여 서울과 도꼬를 방문한 錢其琛 중국 외교부장은 한·중·일 3국이 주축이 되는 東北亞經濟共同體의 창설을 구체적으로 논의한 것으로 알려졌다.

특히 최근 첨단기술에 의한 산업의 情報化(informationalization)와 軟性化(softization) 추세는 종전의 제2차산업에 포함되던 부문을 제3차산업으로 전환시키는 근본적 산업구조의 再編을

* 경성대 무역학과 교수

촉진하면서 경제 전반에 걸친 logistics의 확산과 서비스의 高度化로 국내외 시장에서 物流가 중심적 과제로 부각되었다. 더욱이 물류활동이 경제순환과정에서 생산과 소비를 연결하는 商的流通(제조→도매→소매), 物資流通(포장, 보관, 하역, 운송) 및 정보유통뿐만 아니라 유형, 무형의 모든 재화의 폐기와 환원까지 포함하는 効用創出 행위라고 광범위하게 정의될 때 환경문제도 물류의 문제로 다루어지지 않을 수 없게 된다.

또한 물류의 급속한 國際化로 국경을 초월한 확대된 영역에서 원료조달, 생산가공, 제조판매가 이루어지고, 국내물류와 다른 運送經路와 방법, 貿易 通關節次를 수반하기 때문에 한 나라의 힘만으로 합리적인 물류관리가 용이하지 않다. 각국 기업들의 物流費用은 매년 증가추세를 나타내어 그 증가율이 매출액 증가율을 상회함으로써 새로운 原價負擔 요인으로 작용하고 있다. 앞으로 항만, 철도, 도로, 공항 등 物流基幹이 되는 사회간접자본의 대대적인 확충이 없는 한, 기업들은 기하급수적으로 증가하는 물류비용을 감당하기 어려울 것이다. 우리 나라의 기업들도 물류비용의 부담으로 국제경쟁력이 약화될 초래하고 있다.

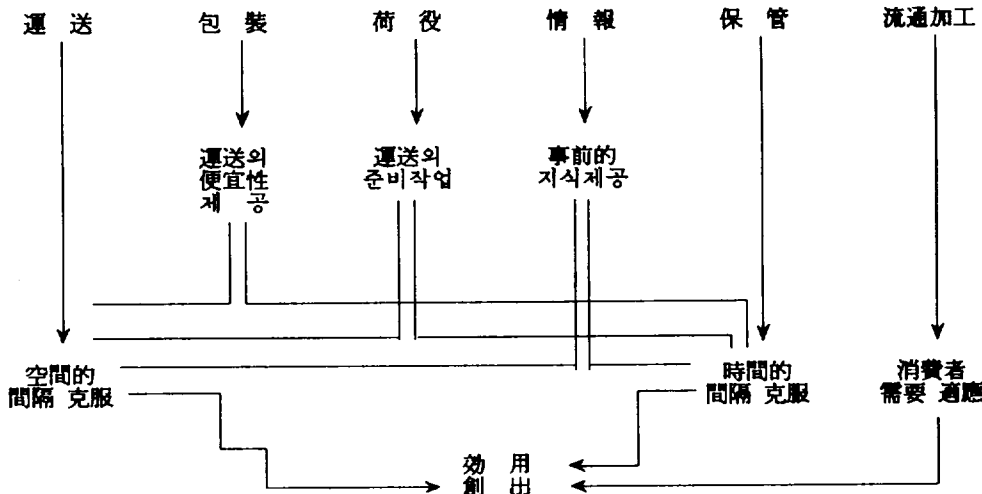
따라서 국내적으로 물류시설의 현대화를 추진하고 국제적으로 인접 국가들 간의 물류설비의 공동이용과 공동투자과 같은 협력체제의 구축으로 물류비용을 최소화하고 서비스의 질을 높이는 방안의 모색이 절실하다. 우리 나라는 1996년 유통시장의 전면 개방을 앞두고 新經濟 5개년계획 기간중 유통산업의 대형화를 유도하기 위해 30대 재벌기업의 물류시설 및 점포용 부동산 취득규제를 완화하고 공업단지개발에 비해 복잡한 유통단지개발 절차를 간소화하여 전국 주요 거점에 대규모 물류단지 조성을 촉진시키기로 하였다. 우리 나라의 이러한 물류여건의 개선은 국내적으로 뿐만 아니라 동북아경제권 형성 가능성의 대두와 함께 국제적으로도 매우 중요한 의미를 갖는다.

물류의 국내외적 중요성 대두와 함께 지리적으로 海運과 空運을 통해 동북아의 주요지역을 연결하는 중심적 위치에 있는 제주도는 이제 새로운 국제물류거점으로서 관심의 대상이 되고 있다. 앞으로 동북아경제권의 형성에 절대적으로 필요한 것이 域內 국가들의 물류체계화라고 볼 때, 제주도는 거기에 부응하는 하나의 중요한 물류거점이 될 수 있다는 것이다. 그러므로 제주도는 21세기 동북아의 국제물류 중심지가 될 수 있다는 비전을 국내외적으로 적극 홍보하고 新經濟 5개년계획에 따른 물류단지의 유치와 함께 물류 기반조성을 위한 합리적 방안의 모색이 절실히 요청된다. 이 글은 동북아지역 물류체계화의 목표와 방향에 입각하여 제주도의 물류거점화 당위성과 아울러 제주도의 동북아지역 국제물류기지화 또는 센터화를 위한 기본 틀을 제시하고자 하는 데 목적이 있다.

II. 동북아시아 物류체계화 目標과 제주도의 位置

國際的 物流體系化의 目標은 ① 국제협력을 통한 物류 서비스의 고급화, ② 국제간 物류비용의 최소화, ③ 外部不經濟 발생의 최소화 및 ④ 域內 국가의 수출경쟁력 강화이다. 物류를 狹義로 物자의 운송, 포장, 하역, 상품정보 전달, 보관 및 유통가공이라고 定義할 때, 物류의 경제적 目標은 다음 [그림 1]에서 보는 바와 같이 시간적, 공간적(지리적) 및 제도적 간격을 극복함으로써 最終 需要者의 效用을 창출하는 것이다.

[그림 1] 국제 物류체계화 目標 계통도



동북아시아의 物류체계화 역시 이 지역에 존재하는 국가 또는 都市간의 간격을 최소화하여 效用極大化를 도모하려는 데 目的이 있다. 동북아시아 국가 간의 交易物量이 급증하는 상황에서 시간적, 공간적 및 제도적 비용의 최소화와 효율성의 극대화를 目標로 하는 物류체계화는 무엇보다 시급하다. 동북아시아 物류체계화의 우선적 과제는 物流基礎設備인 이 지역의 사회간접자본 즉, 도로, 철도, 항만, 공항, 유통센터 등 운송, 보관 및 상품정보전달 기능의 상호 연계성을 강화하고 국가간에 상이한 通商 法制와 政策 상의 마찰 제거 및 複合運送書類와 같은 문서의 표준화로 物流環境을 개선하는 것이다.

總費用分析方法에 의한 동북아 지역 국가들의 物流費用은 서유럽과 북미 국가들에 비해서

크고 매년 증가추세를 나타내는 가운데 동북아 지역과 서방 선진 지역 간의 차이는 더욱 확대되고 있다. 이러한 현상은 동북아 지역 국가간의 물류체계화 수준이 서유럽과 북미 국가들에 비해 낮은 상황에서 개별 국가들의 물류여건이 계속 악화되고 있기 때문이다.

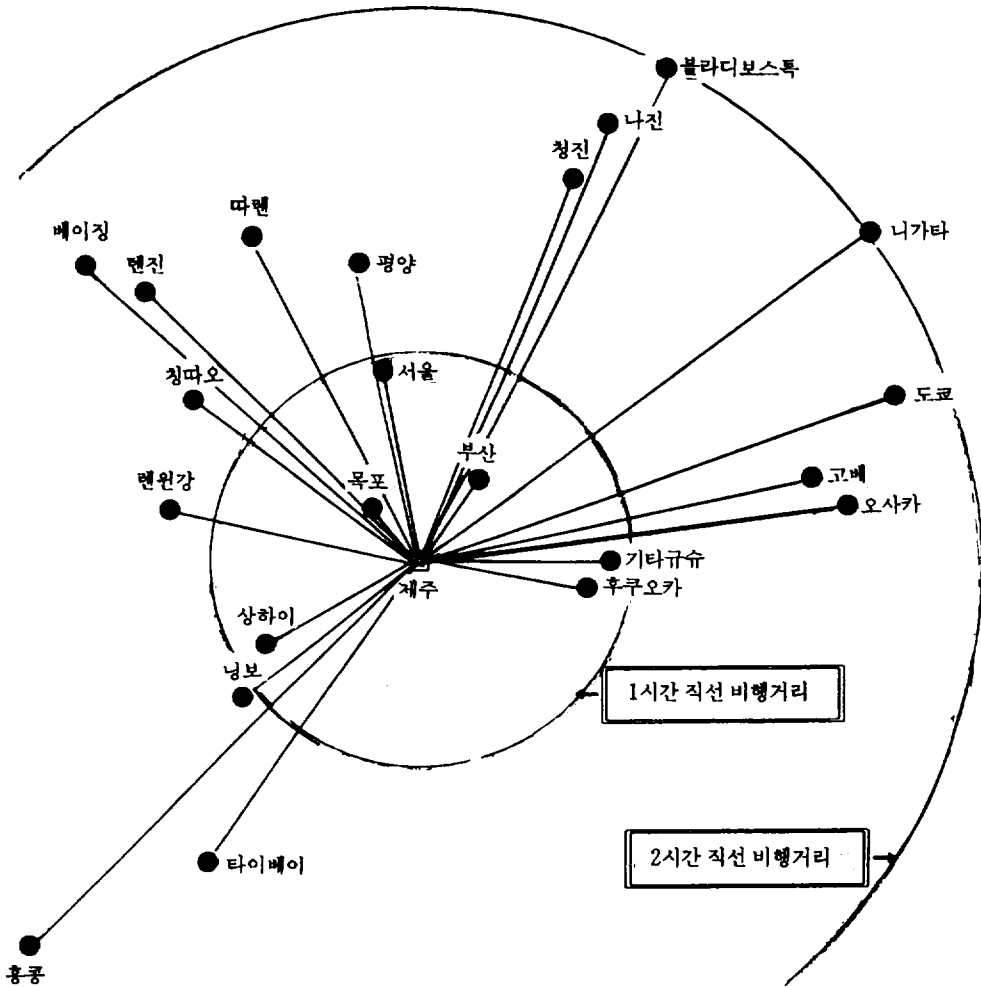
여기서 잠깐 우리 나라의 경우를 보자. 한국은행이 조사한 1991년 국내 제조업체의 물류비용은 연간 연구개발비의 약 6.5배에 해당하는 2조 9,403억 원으로 전년도의 1조 9,746억 원에 비해 무려 48.9%나 증가하였다. 이러한 증가로 매출액에 대한 물류비용의 비율은 1990년 7.4%에서 14.7%로 2배나 커지게 되었다. 서울로부터 거리가 먼 지방기업의 물류비용을 기준으로 한 서울과 미국의 거리가 거의 비슷하다고 할 만큼 기업의 물류비용 부담은 심각하다. 예를 들면, 포항제철이 생산지로부터 서울까지 육로로 철강제품을 운송하는 데 소요되는 비용은 톤당 2만원 선인데 비해 포항에서 미국 서부까지 해운을 이용하면 약 30달러로서 포항-서울과 포항-미국 서부간의 운송비는 큰 차이가 없다. 또한 포항에서 일본 도쿄까지 비용은 포항-서울간 비용의 50%도 안되는 13달러에 불과하다. 이것은 우리 나라 육로 운송여건의 악화와 국제 해상 운송의 효율성에서 基因한다는 데 재론의 여지가 없다.

우리 나라의 경우 뿐만 아니라 동북아지역 대부분 국가들의 물류비용의 약 60%는 운송비이고 그 다음으로 하역비와 보관비로서 이 3가지 비용이 전체 물류비용의 80%를 차지한다. 따라서 물류의 효율화는 1차적으로 운송비의 절감에 달려 있고 그 다음으로는 하역비와 보관비를 줄이는 일이다. 그러므로 물자의 보관지까지만이라도 운송방법 가운데서 가장 효율성이 큰 해운을 전적으로 이용할 경우에 물류비용을 크게 줄일 수 있다. 이런 점에서 동북아의 주요 상품 생산지로부터 海上空間적으로 중심적 위치에 있는 제주도는 상품의 보관, 진열 등 중계적 기능을 갖는 새로운 동북아 物流基地로서 매우 적합하다.

제주도는 주지하는 바와 같이 한반도에서는 남서단에 위치하고 있으나 국제성이 매우 강한 곳이다. 북으로는 목포와 141.6km, 북동쪽으로 부산과 286.5km의 거리를 두고 있어 호남공업지역 및 남동공업지역과 이어진다. 동쪽으로 대한해협을 사이에 두고 255.1km 거리의 일본 쓰시마섬과 남동쪽으로 동지나해를 건너 규슈(九州)의 나가사키(長崎)縣, 서쪽으로 동지나해를 사이에 두고 중국 上海와 마주하고 남쪽으로는 동지나해에 면해 있다. 이와 같이 제주도는 남북한, 중국, 일본 등 동북아지역의 중앙부에 위치하고 있어 이들 국가의 주요 도시로부터의 직선 항공거리는 1~2시간이다. 따라서 최근 지역화(regionalization)의 대두와 함께 제주도의 地政學 및 地經學

的으로 중요성이 더욱 부각되고 있다. 그러므로 제주도는 이러한 중요성을 충분히 이용하여 필요한 물류기반을 조성한다면 동북아시아의 물류체계화의 틀 속에서 기능적으로 자연히 그 중심적 위치를 확보할 수 있을 것이다.

[그림 2] 제주도와 동북아 주요 도시간의 직선 비행거리

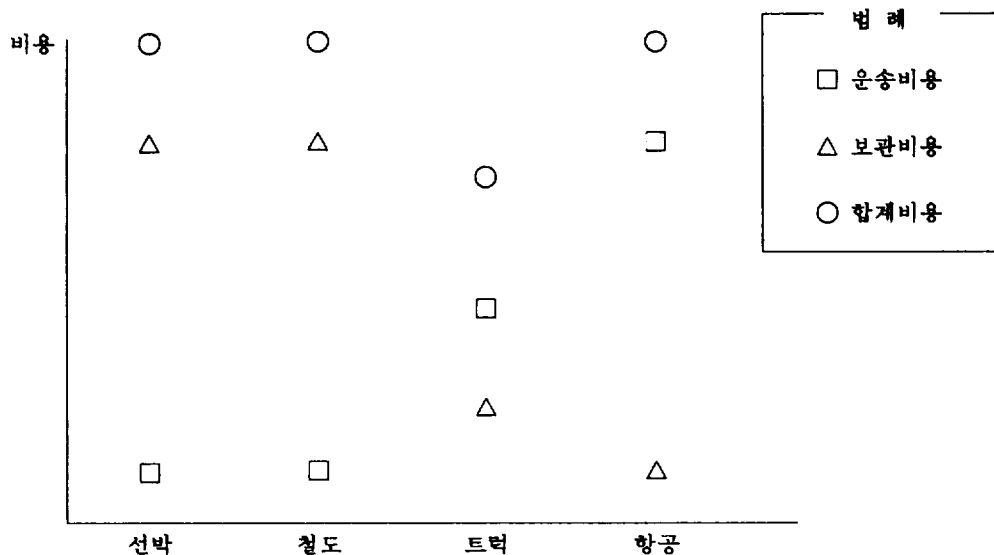


Ⅲ. 동북아지역 물류체계화의 方向과 제주도의 役割

가) 一括運送體系化

물류비용의 대부분은 운송비이고, 운송수단은 선박, 철도, 트럭 및 항공이다. 이들 운송수단의 비용구성은 다음 (그림 3)에서 보는 바와 같이 각기 다르다. 이러한 비용 구성의 차이 때문에 특히 효율적인 運送體系의 구축이 요구된다. 해운에서는 선박이 독점적 위치에 있기 때문에 운송체계화 문제는 주로 내륙운송에서 제기된다. 그것은 내륙운송에서 트럭(컨테이너), 철도 및 항공은 代替的 운송수단으로서 상호 경쟁관계에 있기 때문이다. 운송체계가 구축되지 않은 상황에서 이러한 경쟁관계는 중복투자로 인한 자원의 낭비를 유발하게 된다. 그러나 一括運送體系가 이루어지면 내륙에서 장거리 운송은 철도가 맡고 단거리와 서틀운송은 트럭과 항공이 담당하는 補完關係가 강화되며 거기에 해운과의 연계에 의해 시간적 및 공간적 비용은 크게 감소한다. 동북아지역 물류체계화의 핵심은 바로 運送體系化이며, 그 논거는 域內 국가간 화물운송에서의 상호 불필요한 경쟁관계를 止揚하고 합리적 보완관계를 구축하는 것이다.

[그림 3] 운송 수단별 비용의 비교



선박, 트럭, 및 항공은 고정설비의 건설영역이 한정적으로 고정비용의 크기가 대개 일정하지만

운송량 증가에 따른 가변비용의 빠른 증가로 인해 限界費用이 遞增하여 평균비용은 증가추세를 나타낸다. 여기에 비해서 철도는 막대한 施設投資로 인하여 고정비용이 큰 반면에 운송량 증가에 따른 가변비용의 증가율은 매우 낮기 때문에 限界費用은 遞減하여 평균비용 즉, 단위운송량당 비용은 운송량이 크고 장거리일수록 가속적으로 낮아진다. 그러므로 동북아시아의 효율적인 一括 運送體系化를 위해서 선박, 트럭 및 항공은 국별 운송체계에 따르고, 철도는 동북아시아 철도망 구축계획을 수립하여 기존의 시베리아횡단철도(TSR)와 중국횡단철도(TCR)의 현대화와 함께 한반도종단철도(TKR) 건설 및 일본종단철도(TJR)와의 연계를 통하여 운송거리의 장거리화와 운송량의 대량화를 추구하는 것이 바람직하다.

제주도가 동북아의 일괄운송체계에 포함되는 경우에 제주도의 위치 및 지형상 선박, 트럭 및 항공에 의해 연계될 수 밖에 없다. 그런데 비용구조상 선박, 트럭 및 항공에 의한 가변비용은 운송량의 증가에 따라 빠르게 증가하기 때문에 제주도는 운송량이 일정한 물류기능을 담당하는 것이 좋을 것이다. 이러한 관점에서 제주도에 적합한 물류기능은 운송량이 거의 일정한 상품의 보관 및 진열과 관련된 부문이다. 이들 부문의 기능은 비용구조적 이유뿐만 아니라 제주도의 지리환경적 여건에 비추어 볼 때 매우 적합한 것으로 판단된다. 특히 TKR이 건설이 남북한 관계개선을 전제로 하기 때문에 적지 않은 시간이 걸릴 것이고, 뒤에서 다시 거론되겠지만, 현재 TSR보다 TCR의 효율성이 크기 때문에 제주도는 일본, 대만 및 동남아 상품의 TCR 중계지로서의 역할이 가능하다.

나) 海-空複合一貫運送體系化

海上運送體系의 국별 위임이 이루어진다 하더라도 過當競爭에 의한 낭비를 막기 위하여 동북아 지역의 협력체계 구축은 필요하다. 왜냐하면, 港灣環境이 内部的으로는 설비 현대화와 대형화가 가속되고 外部的으로는 船社들의 國際複合運送과 더불어 경영전략의 강화로 경쟁이 날로 격화되고 있기 때문이다. 더욱이 船社들이 Logistic Services의 도입으로 運送과 流通의 한계가 불분명해지고 그 규모가 광범위해짐에 따라 港灣은 入港水路 확장과 水深의 확보, 전용 터미널 수요의 증가에 대응하면서 컨테이너 積換港 기능을 수행하기 위하여 大型 船社들과의 협력이 절대적으로 필요하게 되었다. 동북아시아의 해상운송체계는 域內 港灣 운영의 효율화와 最低費用을 보장하는 장치여야 한다는 것은 더 말할 필요가 없다.

동북아시아의 複合一貫運送은 해상운송과 항공운송을 결합한 海-空運送體系化가 바람직하다. 이 운송체계는 海上運送이나 航空運送에 비해서 매우 경제적이기 때문이다. 海-空運送 일수는

해상운송 일수의 약 1/2이고 운임은 항공운임의 약 1/3이다. 앞으로 컨테이너船의 발달과 초대형 항공기의 출현이 예상되는 상황에서 동북아경제권의 형성으로 훨씬 용이해질 공간의 확보와 荷役合理化가 이루어지고 域内 晝類統一化로 海-空운송이 체계화되면 複合-貫運送의 비용은 엄청나게 절감될 것이다. 제주도는 해상운송과 항공운송이 가능하기 때문에 海-空運送體系에서 中繼地의 역할을 담당할 수 있다.

다) 連繫荷役體系化

동북아지역의 물류에서 중요한 부분은 에너지자원의 운송이 차지하게 될 것이다. 예를 들어 시베리아 자원의 한국, 일본 지역까지 파이프라인에 의한 운송을 전제로 할 때, 연속하역체계의 구축이 요망된다. 러시아의 극동지역 야쿠트와 사할린의 가스를 파이프라인을 통해 한반도와 일본에 공급한다는 Vostok Plan이 발표된 바 있다. 그러나 이 계획의 실현가능성 여부에 상관없이 연속하역체계화는 필요하다.

석유, LNG, LPG, 液化 처리된 아스팔트, 유황, 암모니아, 가성소다 등과 액체와 고체의 混相 화물에 쓰이는 펌프하역과 고체와 기체의 혼상 화물하역방식인 Pneumatic Conveyer는 모두 연속하역체계이다. 이 연속하역체계는 荷役效率性이 높고 많은 인력이 필요치 않으며 에너지 절약효과가 클 뿐만 아니라 에너지 생산에 따르는 공해를 크게 줄일 수 있는 利點을 가지고 있다.

이러한 하역체계가 이루어지는 경우에 제주도의 에너지 공급원 부족문제는 자동적으로 해결됨으로써 에너지 소모가 비교적 많은 물류센터 설립의 여건이 더욱 강화될 것이다. 특히 앞으로 Vostok Plan이 실현되는 경우에, 동북아지역의 에너지 공급체계는 과거와는 완전히 달라지게 될 것이 틀림없다. 동북아경제권에서의 제주도의 기능과 역할의 강화를 위해서 이러한 대규모 계획의 현실화에 대한 충분한 연구와 아울러 필요한 대비책을 미리 강구하는 것은 매우 바람직하다.

라) 物流基地의 체계화

물류체계의 구성요소는 運送經路(link), 運送手段(carrier), 物流基地 또는 物流據點(node)이다. 물류체계화 또는 합리화는 이 요소를 어떻게 효과적으로 연결하느냐에 달려 있다. 물류기지는 하역, 보관, 포장, 정보전달, 유통가공 기능을 집결하는 지리적 공간으로서 항만, 공항,

트럭터미널 등을 포함한다.

현재의 여건을 고려한 동북아시아의 물류기지는 國際港의 기능을 가지고 物動量이 많은 도시들을 고려해 볼 수 있다. 한국의 釜山-仁川, 일본의 후쿠오카(福岡)-고베(神戸)-요코하마(横浜)-니가타(新潟), 중국의 上海-寧波-天津-大連-連雲港, 러시아 극동의 Vladivostok 및 북한의 南浦-清津-羅津-先鋒(雄基)가 여기에 포함된다. 이 밖에 전용 물류기지로서 한국의 浦項, 일본의 기타규슈(北九州), 중국의 營口, 러시아 극동의 Vostochny 및 북한의 元山을 활용하는 방안을 강구할 수도 있을 것이다.

여기서 미래적 관심의 대상이 될 수 있는 도시는 우리 나라의 포항, 일본의 후쿠오카와 기타규슈, 중국의 上海와 寧波, 북한의 청진과 나진 및 선봉이다. 이 가운데서 후쿠오카, 기타규슈 및 上海는 이미 미래의 기능을 겨냥하여 개발에 착수하였고, 포항과 寧波는 계획 단계이며, 청진, 나진 및 선봉은 국제적 개발계획에 포함되어 각기 개발과 계획의 양상은 다르다.

포항은 포항제철에 의해서 2000년대를 겨냥하여 개발이 계획되고 있다. 포항제철은 제철설비 확장을 끝냄에 따라 포항과 주변에 Technopolis를 건설하여 2000년대에 이곳을 기타규슈, 니가타, Vladivostok 및 북한 선봉을 잇는 環東海圈의 국제교역거점도시로 육성할 프로젝트를 수립중에 있다.

일본의 후쿠오카는 아시아 상업거점 도시로 변화를 추구하면서 가중되는 운송부담을 줄이기 위해 西日本 최대 프로젝트인 후쿠오카 부두 재개발 사업을 추진중이다. 여기에는 Teleport 등 초첨단 정보거점과 Convention Zone 등 국제교류센터, 그리고 대규모 레포츠단지가 포함되어 있다. 기타규슈는 과거 일본 최대 중공업지대로 일본 공업의 상징이었던 것을 되살리려는 '北九州市 르네상스' 계획에 따라 AIM(Asia Inport Mart)라는 국제 유통, 정보서비스 및 비즈니스 센터를 건설 하는 등 국제도시로 발돋움하고 있다.

중국의 上海 浦東은 上海를 동양의 New York이 되게 한다는 구상 아래 개발이 한창이며, 浙江省 寧波는 금년 3월에 中國國際信託投資公司(CITIC)는 寧波市の 北倫港을 1급 국제화물항으로 하는 寧波自由貿易地帶를 향후 15년에 걸쳐 건설하여 上海의 浦東과 함께 揚子江 유역 국제경제중심지로 개발하기로 확정하였다. 浙江省은 寧波, 丹山, 温州, 椒江 등의 항구를 가지고 1992년 해상 물동량이 5,891만 톤에 달하는 중국의 4대해운 省이다.

북한의 나진, 선봉 및 청진은 북한이 1991년 12월 28일 정무원 결정 제78호로 나진과 선봉을 자유경제무역지대로 지정하고 청진항을 자유무역항으로 지정하여 개항한다는 데서 관심의 대상이 되었다. 북한의 이 계획은 중국 吉林省의 琿春과 延吉 및 러시아 극동의 Pos'et와 Vladivostok을 연결하여 개발을 시도하고 있는 아래 보인 바와 같이 UNDP의 "두만강지역 개발계획"

(TRADP)에 대응하여 나온 것이다. 그러므로 다른 나라들의 도시와 달리 나진, 선봉 및 청진은 북한에 의해 독자적으로 개발될 가능성은 없다.

[표 1] UNDP의 두만강지역 개발계획(TRADP) 지역 범위

두만강 경제구역(Tumen River Economic Zone : TREZ)	羅津(북한)－琿春(중국)－Pos'et(러시아)를 잇는 小三角(면적 : 1,000㎢)
두만강 경제개발지구(Tumen Economic Development Area : TEDA)	淸津(북한)－延吉(중국)－Vladivostok(러시아)를 잇는 大三角(면적 : 10,000㎢)
동북아시아 지역 개발지구(Northeast Asia Regional Development Area : NEARDA)	두만강지역 개발의 효과가 미치는 동북아시아 내륙지역 전역(한반도, 몽골, 중국 동북 3성 및 러시아 극동지역)

앞으로 남북한 관계가 개선되고 한국, 일본 및 중국의 연안 도시개발이 활발해지는 가운데 북한-중국-시베리아를 통해 유럽으로 연결되는 유라시아대륙철도의 건설과 중국 연안지역의 경제력 확대가 이루어질 것이 틀림없다. 그에 따라 유라시아철도를 이용하게 되는 한국과 일본의 상품 물동량이 급증하고, 한국과 일본으로 들어오는 중국 및 동남아의 상품 물동량 또한 크게 증가할 것이다.

이와 같은 상황에서 동북아의 여러 물류기지를 연결하는 보관, 전시 및 정보기능을 가진 物流中心港(pivot port)이 반드시 필요하게 된다. 그것은 일본과 대륙을 가장 쉽게 연결하고 국제간의 운송비가 가장 저렴한 해운의 중심지로서의 여건을 갖추어야 하며 동북아시아의 산업 중심국인 한국, 일본 및 중국의 상호 교역 대상품을 보관, 전시하고 산업정보를 전달하는 데 따른 거리상의 중심적 위치가 확보되는 곳이어야 한다.

현재 이용되고 있는 대형 컨테이너 전용선단을 주축으로 하는 국제 정기선 항로망은 일본의 고베(神戸)와 도쿄(東京), 우리 나라의 부산, 타이완의 가오슝(高雄), 홍콩 및 싱가포르를 主寄港地로 이루어진다. 국제항로 여건상 우리 나라 컨테이너 물동량의 97%를 차지하는 부산이 물류 중심항으로 적합하지만 부산항은 이미 포화상태에 있고 육로교통이 거의 마비상태에 있어 외국 船社들이 부산에 寄港하는 것을 기피하고 있는 상황이다.

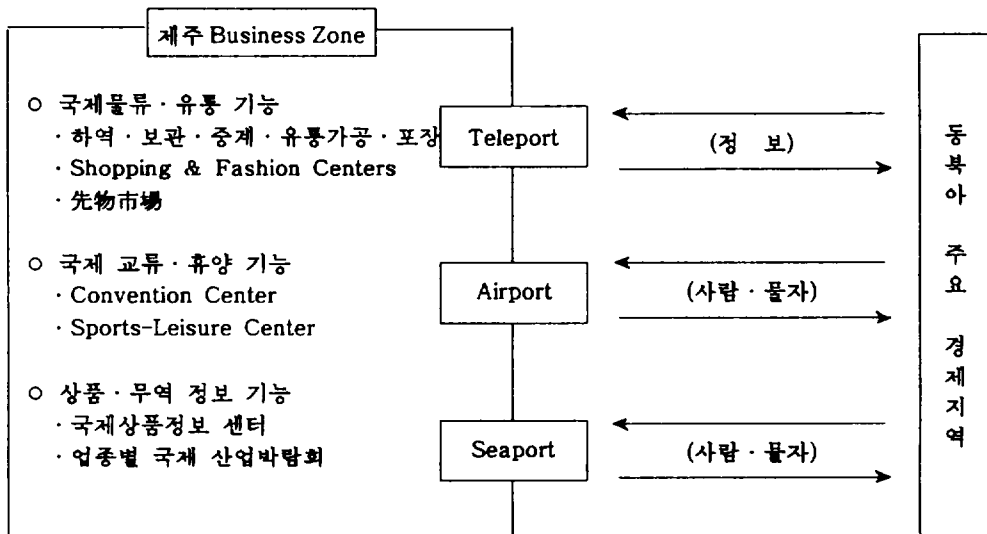
현재 건설되고 있는 광양항이 부산항의 代替港으로 거론되고 있고, 일본에서는 큐슈(九州)항이 대형 항만시설이 추진되고 있다. 그러나 이들 항구는 지리적으로 본토에 위치하여 해상교통의

四通八達性을 가진 섬보다 불편한 점이 많다. 홍콩이 과거 폐쇄된 중국에 접해 있으면서도 세계 최대의 컨테이너항으로 발전한 것은 영국의 홍콩섬의 특성을 잘 이용했기 때문이다. 이런 여러가지 관점에서 濟州島가 동북아경제권의 형성과 더불어 이 지역 물류 중심지가 되겠다는 의지를 가지고 도전한다면, 제주도는 동북아의 새로운 국제물류중심항의 위치까지도 내다볼 수 있다.

IV. 제주도의 國際物流基地化의 기본 틀

동북아시아의 물류체계화에서 제주도는 지리적 여건의 측면에서 物流中心地로서의 最適 위치에 있음은 앞에서 거론된 바이다. 그러면 제주도가 국제물류거점이 되기 위한 방안은 무엇인가? 그것은 다름아닌 物流基幹施設의 확충과 건설이다. 물류기간시설은 앞의 국제물류체계화 목표에서 거론된 운송, 포장, 하역, 정보, 보관 및 유통가공에 필요한 하드웨어들이다. 제주도의 국제물류 거점화를 위한 기본 틀을 물류관련 하드웨어를 중심으로 나타내면 다음 그림과 같다.

[그림 4] 제주도 국제물류기지화의 기본 틀



가) 국제 교통기능의 강화

제주도의 국제물류중심 기반조성에서 제1차적 과업은 동북아의 주요 경제지역과 직접 연결되는

국제항만과 국제공항의 건설 또는 확충이다. 항만과 공항은 자체 지원기능인 터미널, CIQ, 쇼핑 센터, 레스토랑, 사무원 및 종업원 숙소시설, 선내 및 기내식 서비스 기능뿐만 아니라, 국제 비즈니스, 국제회의, 전시, 수출입 촉진, 관광, 호텔, 국제물류, 국제정보 등 활용기능이 적지 않다.

해안선이 단조로와 内港 조건이 불량한 제주도에 국제적 규모의 항만을 건설한다는 것은 결코 쉬운 일은 아니다. 그러나 최신 항만건설공법을 이용하면 가능성이 전혀 없지는 않다. 예를 들면, 성산포에서 구좌면 중달리에 이르는 지역과 우도 사시의 해역을 항만으로 조성하고 제주항과 서귀포항의 기능에 따른 효율성 제고 방안을 모색하면 충분히 그 가능성을 찾을 수 있을 것이다. 이제 국제항만은 기존의 부두개념에서 정보·문화·관광 등의 다기능적 Water-front 방식을 도입하고 있다. 그러므로 제주도의 항만도 과거의 부두개념에서 벗어나 새로운 개념에 의한 항만 건설의 여건을 타진하고 연구해야 한다.

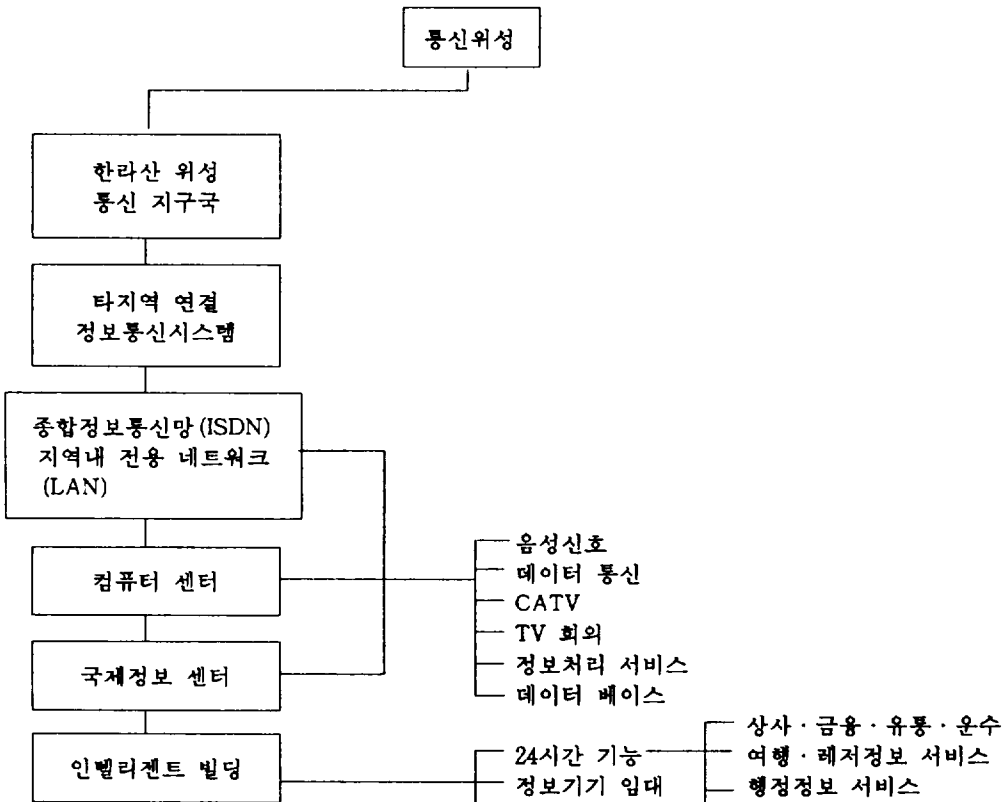
현재 제주도의 항공로선은 국내선 9개, 국제선 2개로서 숫자로만 본다면, 제주도는 우리나라에서 서울 다음으로 많은 항공로선을 가지고 있다는 점에서 그 나름대로의 比較優位를 확보하고 있는 셈이다. 앞으로 제주도가 동북아의 국제물류센터가 되기 위해서는 일본 도쿄와 오사카 항로 밖에 없는 국제선을 적어도 일본 후쿠오카, 중국 上海, 홍콩, 대만 및 러시아 하바로프스크로 계속 늘려 나가야 한다. 이러한 항공로선의 확장은 단·중기적으로는 제주공항을 확충으로 대응하고, 장기적으로는 신국제공항을 건설해야 할 것이다. 앞으로 다가오는 항공교통은 초음속운송(SST)시대를 예고하고 있으며, 공항도 中樞(hub)형 내지 超中樞(Super-hub)형을 요구하기에 이르렀다. 제주도가 국제물류기지 또는 센터가 되기 위해서는 제주공항도 24시간 가동력을 가진 중추형 공항의 기능을 갖추지 않으면 안된다.

나) 텔리포트의 건설

국제물류거점화는 과거와 같은 海港(Seaport)과 空港(Airport)의 개념에 그치지 않고 종합적 정보기능을 갖는 情報港(Teleport)을 요구한다. 제주도의 국제물류기지화 주장의 要諦는 바로 텔리포트의 건설이다. 텔리포트는 현대 정보산업의 핵심시설로서 부가가치 생산이 크기 때문에 적지 않은 국가와 도시들에서 경쟁적으로 그 건설이 추진되고 있다. 가까이는 일본의 후쿠오카, 우리 나라의 포항이 텔리포트 개발을 추진하고 있는 것으로 알려지고 있다.

텔레포트는 Inteligent Building과 같은 施設型과 정보산업과 관련된 복합기능을 갖춘 團地型 이 있다. 제주도에 텔레포트가 건설된다면, 그것은 일정지역에 국한된 시설형뿐만 아니라 團地型 을 모두 포함하는 광역개념을 추구해야 할 것이다. 왜냐하면, 제주도는 위성통신지구국 및 국제 장거리 전송시설을 설치하기에 적합한 한라산이 중앙에 우뚝 솟아 있어 정보통신산업 개발이 가능하고, 연근해역의 수산 및 해양자원의 연구개발, 관광자원과 쾌적한 환경을 이용한 휴식과 주거 기능을 복합적으로 개발할 수 있는 여건을 두루 갖추고 있기 때문이다. 특히 미래의 물류기 능에서 '판매시점 정보관리시스템'(POS)를 비롯한 다른 지역과의 정보통신시스템에 의한 종합정보 통신망(ISDN)이 더욱 중요시될 것이다. 따라서 제주도에 일단 정보산업의 하부구조적 기초인 텔레포트건설은 궁극적으로 제주도의 정보산업중심지로서의 확실한 발전을 기약하는 계기를 마련해 줄 것이다.

[그림 5] 제주 TELEPORT 모형



V. 期待 效果

동북아지역의 물류체계화는 바로 동북아 경제협력의 핵심이라고 할 수 있을 만큼 그 기대효과는 크다. 이제 동북아지역 물류체계화의 효과와 제주도의 동북아지역 국제물류센터화에 따른 기대효과를 정리해 본다.

가) 국내외 運送能力提高 효과

동북아지역의 運送體系化가 이루어질 경우, 가장 뚜렷하게 나타날 것으로 보이는 효과는 이 지역 철도망의 운송능력 제고 효과이다. 운송거리 상의 절대적 優位를 가지고 있는 TSR(총연장 9,296km)은 극동-유럽간 전체 화물의 50% 이상 담당할 수 있게 될 것이다. TSR은 集荷, 貨物追跡, 貨物情報 제공 등의 기능을 갖춘다면 극동-유럽간의 운송시간을 25~40일에서 19일 정도로 단축시킬 수 있다. TSR이 동북아의 운송체계에 편입된다고 하면, 域內 국가들은 기존의 海上運送路에 비해 저렴한 運賃부담 효과를 얻게 될 것이다. TSR은 스웨즈運河 경유 해상운송로보다 7,147km 짧고, 希望峰을 경유하는 노선에 비해서는 14,000km나 짧다. 運賃 면에서는 과거 소련의 독점적이고 관료적인 SOTRA에 의해서 TSR이 운영될 때의 유럽행 TSR운임을 기준으로 하더라도 해상운임에 비해 10% 정도 저렴하였다.

동북아지역에서 특히 중요한 것은 중국횡단철도(TCR: 총연장 4,018km)이다. 한국, 일본, 홍콩, 대만, 중국 여타지방 및 동남아로부터 TCR의 황해 기점인 江蘇省 連雲港까지 해상으로 운송된 화물들은 TCR을 통해 중국 內陸과 시베리아를 거쳐 유럽의 주요지역으로 수송된다. 이 TCR은 TSR과 상호 補完性和 競爭性을 가지고 있다. TCR이 TSR과 함께 동북아지역의 운송체계에 편입되는 경우에 두 철도는 경쟁성보다 보완성이 더 커지게 될 것이다. TCR은 TSR보다 緯度 상으로 낮은 위치에 있어서 겨울철 酷寒期에 TSR 이용이 곤란한 화물을 운송할 수 있고, 거리상으로도 TSR보다 2~3천km가 짧아서 유럽까지 7일정도의 운송일수를 줄일 수 있기 때문에 納期日이 빠른 화물은 TCR을 이용하고 그것이 비교적 긴 화물은 TSR을 이용함으로써 효율성을 높일 수 있다. 동북아지역의 運送體系化에 의해서 두 철도의 상호 보완성이 강화되고 統一運賃體系가 이루어지면 철도 이용국뿐만 아니라 철도 보유국의 입장에서도 경제적 수익성을 크게 높일 수 있을 것이다.

다음으로는 한반도를 남북으로 관통하는 철도인 TKR건설의 효과이다. 한국이 이 TKR을 이용하게 될 경우, 釜山과 仁川으로부터 유럽으로 운송되는 화물은 TCR을 이용하는 것보다 각각

4%와 7%의 費用節減效果가 발생하고, TSR을 이용하는 것보다는 각각 18%와 25%의 비용절감효과가 나타날 것으로 추정된다.

특히 한국은 현재 운송수단 간의 역할분담이 제대로 되지 못하여 航空路에 대한 편중이 심하다. 한국의 국내화물 운송분담율은 항공 72.5%, 철도 23.8%이고 나머지는 도로와 해운이 차지한다. 장거리 운송에 적합한 철도의 낮은 운송부담율과 더욱이 10%에 불과한 수출입 컨테이너의 철도이용율은 기업의 物流費用 부담을 크게 가중시키고 있다. 이러한 현상은 京釜고속도로의 한계용량 도달, 여객운송에 편중된 철도의 화물운송 부대시설 부족, 해운의 영세성 등과 운송수단 간의 연계체계가 갖추어져 있지 않다는 데서 기인한다.

따라서 동북아시아의 운송체계의 일환으로 TKR이 건설될 때 한국의 國內物流費用 절감효과는 매우 클 것으로 예상된다. 또한 국제적으로 일본화물의 TKR 이용과 TCR 및 TSR과의 연계성 확보로 複合—貫運送體系의 획기적인 발전이 이루어질 것이다.

끝으로 제주도의 물류기지화의 효과이다. 제주도가 非需期에 동북아의 주요 화물들, 즉 한국, 중국 및 동남아로부터 일본으로 갈 화물과 일본에서 한국, 중국 및 유럽으로 운송될 화물의 전문적 보관기능을 가지게 될 경우에 盛需期에 운송시간과 비용을 크게 줄일 수 있게 되어 복합 일관운송체계의 효율성은 더욱 커질 것이 확실하다. 더욱이 앞에서 지적된 바와 같이, 단기적으로 TKR 건설의 가능성이 크지 않은 상황에서 비성수기 동안 제주도에 운송되어 보관된 화물을 성수기에 해상으로 중국 連雲港까지 수송하여 TCR로 직결시킬 경우에 운송체계의 효율성은 크게 높아질 것이다.

나) 地域經濟 發展 효과

동북아시아의 물류체계화는 域內 각국의 국민경제면에서 그 효과가 크게 나타날 것이다. 첫째, 사회간접자본 투자비용의 절감과 運送設備의 대형화, 고속화 및 전문화의 촉진으로 효율성을 높이고, 둘째는 기업경영상의 효율적인 생산 판매 시스템의 구축과 소비자 욕구에 적합한 서비스의 제공능력 향상 및 물류비용 절감효과에 의해 輸出競爭力을 강화시킬 것이며, 셋째는 物流據點 都市 간의 均衡의 발전이 촉진될 것이다.

특히 제주도가 동북아의 물류센터로서의 기능을 가질 때, 항만, 공항 등의 시설 확충에 의한 부가가치 증가뿐만 아니라 운송, 포장, 하역, 보관 및 유통가공에 의한 부가가치도 엄청나게 커지게 될 것이다. 또한 주변 물류거점 도시들과의 연계성 강화와 우리 나라의 새로운 국제경제의 중심지로서 浮上함으로서 제주도의 발전의 속도는 크게 가속화될 것이다.

제주도의 상설 국제물류센터화는 Teleport의 건설을 수반함으로써 각국 상품정보센터화를 촉진하는 효과를 나타내게 될 것이다. 특히 21세기에는 동북아경제권의 형성으로 域內 경제협력이 상당히 진전된 상태에 있을 것으로 예상된다. 따라서 인접 국가간의 불필요한 경쟁을 피하기 위한 산업구조조정 노력이 매우 활발히 진행될 것은 분명하다. 그 때 제주도에 국제물류센터와 함께 컨벤션센터가 설립된 상황을 가정한다면, 인접 국가간의 산업구조조정을 위한 각종 국제회의는 산업정보가 집결되고 국제물류센터와 컨벤션센터가 있는 제주도에서 열리게 될 것이다. 이것은 최근 미국, 캐나다 및 멕시코 간의 NAFTA 회의가 자유무역지대로서 물류센터 기능을 가지고 “라틴아메리카의 홍콩”으로 불리는 멕시코의 Mexicali에서 개최되고 있는 것과 같은 이유이다.

제주도에 국제물류센터가 세워진다면, 현재 홍콩이 가지고 있는 적지 않은 물류기능이 제주도로 옮겨올 것이다. 현재 홍콩의 물류처리 효율성이 이미 한계에 달했고, 1997년 7월 1일부터 홍콩이 중국으로 환원된 후 중국 정부에 의한 홍콩의 물류시설 현대화를 위한 투자가 적극적으로 이루어지지 못할 가능성이 크기 때문에 향후 홍콩의 기능 약화가 예견된다. 이러한 상황에서 제주도의 국제물류센터화는 홍콩의 기능을 대체할 것이며, 그로 인한 제주도의 획기적 발전에 대한 기대효과는 결코 작지 않다. 특히 제주도가 일단 동북아의 물류센터로서 기능을 갖게 될 경우에 제주도는 그 地經學的 위치의 優位性和 동북아지역의 경제적 위상 강화로 인하여 동북아지역 뿐만 아니라 아시아-태평양의 물류중심으로 발전해 나갈 것이다.

VI. 結 論

物流은 경제의 循環過程에서 생산과 소비를 연결하는 인간의 動脈과도 같은 중요한 역할을 한다. 아직 연구와 논의 단계를 벗어나지 못하고 있는 동북아지역을 실질적으로 엮어매는 방안으로서 이 지역 국가들의 산만하고 효율성이 낮은 物流機能을 體系化하는 작업은 매우 절실하다. 물류체계는 막대한 투자를 요구하고 그것이 국제적으로 연계성을 갖지 않을 수 없다는 점에서 인접 국가들간의 물류체계화를 위한 공동노력은 비교적 쉽게 합의에 도달할 수 있다. 국제적인 물류체계화가 일단 이루어지고 나면 거기에 참여한 국가들은 마치 동일한 혈관계통을 가진 하나의 有機體와 같이 상호 의존적이지 않을 수 없게 된다. 따라서 동북아지역 국가들이 상호 연계성을 갖는 물류체계화를 이루게 될 때, 그를 바탕으로 한 강력한 경제권 형성은 어렵지 않게 될 것임은 재론의 여지가 없다.

21세기를 향한 경제적, 사회적 및 문화적 여건이 크게 변화하고 국제화, 개방화 및 다양화의

가치관이 지배하게 되는 상황 아래서 세계경제질서는 급변하고 있다. 이러한 시대적 상황에 따라 이제 우리 제주도 역시 “세계속의 제주”의 실현에 과감히 나서지 않으면 안되게 되었다. 이미 제주도 주변의 국내외 여러 곳이 미래를 향한 도약의 발판 구축을 위해 엄청난 노력을 경주하고 있음을 직시해야 한다. 제주도가 아무리 天惠의 환경을 갖고 있다 하더라도 그것을 충분히 이용하는 지혜를 발휘하여 새로운 발전의 기틀을 강구하고 그것을 현실화시키지 못한다면, 제주도의 장래는 영원히 가능성 자체에 머물고 말 것이다.

제주도의 발전을 확보할 수 있는 방안은 많을 것이다. 이 논문은 제주도의 동북아시아 국제물류기지화는 주변여건의 변화에 비추어 제주도 국제화를 위한 하나의 가능성을 제시하였다. 이러한 가능성을 현실로 바꾸는 것은 엄청난 노력과 투자를 요구한다. 외형적으로 國際港의 기능을 갖춘 항만 건설을 비롯하여 새로운 국제공항과 Teleport의 건설과 같은 엄청난 시설투자가 이루어져야 하고 여기에는 필요한 재원의 확보, 국가의 정책적 지원이 필요하다.

그러나 이러한 외형적 하드웨어의 확보에 앞서 중요한 것은 제주도의 국제화를 추진하려는 汎道民的 公同의 인식과 신뢰구축을 통한 합의의 도출이라는 내적 소프트웨어이다. 이와 같은 합의는 제주도민의 국제화에 대한 인식제고와 주체적 활동의 바탕 위에서 기업·경제·학술 유관 단체들과 행정기관의 지역사회발전을 위한 책임있는 노력과 상호 긴밀한 협력·연계에 의해서만 도출될 수 있다. 이를 위해서 먼저 행정당국은 제주도의 국제화에 대한 정책적 비전을 제시하고 국제화에 관한 정보의 제공 및 공개에 인색하지 말아야 할 것이다. 그 다음에는 공청회, 의견교환, 각종 심의회 등을 통해 각 분야의 의견과 아이디어를 수집하고 도민의 수요를 정확하게 파악하여 국제화계획에 반영해야 한다. 그와 같이 함으로써 제주도 국제화의 비전은 공유되고 거기에서 정책적 신뢰와 도민적 신뢰가 구축될 것으로 여겨진다.

여기서 제주도민의 국제화 비전 공유를 확실히 하고 국제화사업의 적극적인 연구 및 추진을 위해서 산·학·관의 협력을 바탕으로 “제주도 국제화추진 위원회” 설치를 제안한다. 이 위원회는 기업, 학계, 지방자치단체 대표와 전문가들로 구성하여 “제주국제협의회”와 같은 민간단체와 밀접한 관계를 가지고 기획, 전략의 단계별 추진, 재원의 확보 등에 관한 전문적인 연구기능과 정책제안기능을 갖는다. 이러한 위원회의 구성과 활동은 제주도 국제화의 실현을 위한 지속적 노력을 구체화한다는 데 의의가 크다고 본다.