

Practical approaches to becoming the logistics hub of Northeast Asia

동북아 물류중심국가 추진전략에 관한 연구

Moon-Kap Oh(오문갑)*

Abstract

Purpose - The Northeast Asian Logistic Hub strategy was established to create a national competitive advantage in northeast Asia. Countries in this region are competing fiercely to become the central base distribution port as the volume of container shipping continues to increase due to the northeast Asian (especially Chinese) economic growth. The primary method by which shippers are improving their customer service and distribution is enhancing profits by minimizing call ports on the key route through strategic affiliations and the use of large vessels. Each nation is planning large-scale investments in the construction of sea ports that can accommodate large vessels. This paper proposes ways by which the logistical strategies of domestic corporations can keep pace with changes in government policy concerning the Northeast Asian Business Hub policy. It examines the logistics system in the Northeast Asian region, analyzes the government's Northeast Asian Business Hub policy, and suggests logistical strategies for domestic corporations through an analysis based on a questionnaire designed to grasp domestic firms' needs and goals.

Research design, data and methodology - The purpose of this study is to determine how shipping companies establish partnerships with third-party logistics providers and draws out the implications of the results.

The survey methods used were personal interviews and questionnaires distributed to a sample population through e-mail, fax, mail, and telephone. A total of 600 questionnaires were distributed, of which 165 were returned. Among these, ten were excluded due to insufficient content; ultimately, 155 were used for the sample. The statistical data collection process was analyzed through data coating and a statistical package program.

Results - This study argues that greater flexibility in policies, administration, and systems will be needed to significantly improve established business practices. In this dissertation, we primarily identify that in order to become a center of northeast Asian logistics, Korea must adopt a new paradigm and abandon the existing systems that are based on the economic and social systems that have stemmed from bureaucracy, inflexibility, chauvinism, and equalitarianism. Flexible policies, administration, and systems will be necessary to improve business practices.

Domestic corporations must establish a strategic logistics hub and

related network while simultaneously pursuing value-added logistics businesses by increasing their manpower and building a logistics information system. This will strengthen their competitive edge and lead to system improvements.

Conclusions - Domestic corporations must adopt a new paradigm and use more reasonable business laws, systems, and policies that are based on market-driven flexibility and transparency. Moreover, social norms and regulations should be established to help ensure political and social security. Korea must also develop a culture of tolerance for foreign companies. Finally, the paradigm defining the policy governing the development of the capital city and its satellite cities in this context must be changed.

Keywords : Northeast Asia, Logistics System, Logistics Hub Strategies.

JEL Classifications : F01, L91, L92.

1. 서론

그동안 동북아 경제권은 대외수출에 의존하여 세계경제보다 빠른 성장세를 시현해 왔고, 역내교역과 함께 역외교역 또한 활발하게 이루어져 왔다. 하지만 교역의 신장세를 보완할 수 있는 효율적 물류체계가 구축된다면 역내 접근성과 상호 접속성이 증대되어 역내교역의 확대는 물론 역내 국가들의 교역에 따른 제반비용의 감소와 생산성 향상으로 이어질 것으로 예상된다. 또한 현재 우리나라가 추진하고 있는 동북아 물류중심지로서의 위상을 확보하기 위해서는 중심성과 연계성을 동시에 갖추어야 하는데 주변국들과의 물류공조체제의 구축은 이러한 요건을 충족시킬 것으로 기대된다.

실제로 운송·물류부분은 동북아지역의 통합을 위해 정부 간 또는 범국가적 차원에서 매우 중요한 사안이 될 것이다. 이를 위해서는 지역 내 운송시스템이 전체적으로 3I 즉 상호운용가능성(interoperability), 상호접속성(interconnectivity), 수단 간 일관성(intermodality)을 시현하여 사람과 화물, 그리고 정보의 자유로운 이동이 이루어질 수 있도록 역내 국가 간에 긴밀한 공동의 노력이 이루어져야 한다. 한국이 새로운 도약을 하기 위해서는 한반도가 동북아의 경제중심이 되어야 하며 이를 위해서는 국제물류허브화 전략이 중요하다고 본다. 그리고 이는 꾸준히 증가하고 있는 한중일 삼국 간 역내 교역을 바탕으로 하여 시작될 수 있다.

한중일 삼국 간 교역 구조의 주요 품목들도 부자재와 완제품 등의 2, 3차 산업재가 중심이 되고 있다. 이 결과 컨테이너 운송이 삼국 간 주요 운송방식임을 반증하고 있다. 2, 3차 산업 중심의 교

* Department of International Trade, Professor Semyung University, Korea. Tel:+82-43-649-1644, E-mail: kiaomk@hanmail.net

역구조 변화는 물류공급체계의 개선을 통해 시간적, 비용적 편익을 향상시킬 수 있는 가능성을 제시하고 있다.

최근, 한국철도공사는 우리나라와 일본 간 Rail & Sea & Rail 연계 컨테이너 운송서비스를 추진하여 한-일본 통합물류 체계의 새로운 모델을 제시하고 있다. 아울러 중일 간에도 유사한 서비스가 추진되고 있는 바, 중국의 대표적인 선사인 COSCO 및 China Shipping Group과 일본의 일본화물철도주식회사(JR)간 합작을 통한 중일간의 Sea & Rail 복합일관운송서비스를 제공하는 것으로 알려지고 있다.

한편 한국정부는 동북아경제권 및 중국의 급속한 경제 대국으로의 부상에 맞춰 동북아 물류중심화 전략의 효율적인 추진을 위한 구체적인 방안으로서 “경제자유구역법”을 제정하고, 인천, 부산, 광양지역을 “경제자유구역”으로 지정하였다.

이처럼 세계적인 글로벌 물류기업들은 공항과 항만은 물론, 내륙철도기지 운영, 철도화물운송, 트럭운송 및 내륙수로운송 등을 연계한 동북아 물류네트워크 구성에 심혈을 기울이고 있다. 이는 동북아 물류시장이 더 이상 국내시장이 아닌 초일류 글로벌기업들이 주도하는 글로벌 경쟁시장으로 변화하고 있음을 의미한다. 결국 동북아 국제물류허브화 전략의 성공적 추진은 이와 같은 급속한 경제성장에 따른 동북아 국제물류환경의 변화에 적극적으로 대처하면서, 우리나라 시장의 확대에 활용하려는 적극적인 전략에 달려있다.

따라서 본 연구에서는 한국경제가 동북아시대에 중심적 역할을 수행하여 선진국 경제로 도약하는 데 중요한 시사점을 제기하고 있는 동북아 운송-물류시스템의 국제물류허브화를 위한 정책방향 제시와 아울러 동북아시아물류시스템 내에서 지속적인 성장을 추구하고 전략적 과제를 모색하는데 그 연구목적에 두고 있다.

특히 이와 같은 국제물류허브화의 타당성 있는 정책의 추진을 위해서는 무엇보다 선행연구 및 전 세계적인 국제물류네트워크의 패러다임 변화에서 제시된 3대 기준을 근거로 보다 체계적으로 제시되는 것이 바람직하다. 따라서 이하에서는 이와 같은 타당성의 기준에 입각하여 동북아 국제물류허브화 전략에 대한 한국의 정책대안을 모색해보고자 한다.

2. 선행연구

동북아 경제권은 EU나 NAFTA의 공식적인 경제협력과는 달리 이념적·정치적 대립관계로 인해 지리적 근접성에 기초하여 기능적 상호의존이 심화되어 왔다. 따라서 EU와 NAFTA와는 달리 동북아 지역에서 발생하는 교역의 신장세를 보완할 수 있을 정도의 효율적인 물류체계를 구축하기 위한 논의가 최근까지 이루어지지 않았다. 따라서 동북아가 급변하는 지역 내 및 세계경제 환경변화 속에서 그 기회를 최대한 활용하기 위해서는 지역 내에 신뢰성 있고, 효율적인 운송-물류시스템을 구축하는 것이 필수적이다. 국가 간 장벽을 제거하고 역내 교류를 활성화하기 위해서는 필연적으로 통합된 동북아 운송시스템의 축이라는 과제로 논의가 진행된다.

Won & Joe (2006)이 정의한 국가 간 무역과정에서 발생할 수 있는 세 가지 비용, 즉 물리적 운송비용(physical shipping cost)과 시간소모비용(time-related cost), 국가 간 문화적 차이로 발생하는 비용(cost of unfamiliarity)에 주목한다. 이러한 이론적 기반위에 중력모형(gravity model)을 이용하여 국가 간 지리적으로 근접할수록 관세 등과 같은 무역 장애요인을 없애고 하나의 경제권으로 태동될 가능성이 크며 역내구간 간 파레토 최적의 증가됨을 이론적·실

증적으로 분석하였다.

동북아경제권은 그동안 유럽연합(EU)이나 북미자유무역협정(NAFTA)의 공식적인 경제협력과는 달리 이념적·정치적 대립관계로 인해 근접성에 기초하여 기능적 상호 의존이 심화되어 왔다. 따라서 EU와 NAFTA와는 달리 동북아 지역에서 발생하는 교역의 신장세를 보완할 수 있을 정도의 효율적 물류체계를 구축하기 위한 논의가 최근까지 이루어지지 않았다.

Ye (2006)는 아시아 주요항만을 대상으로 ‘항만의 컨테이너처리량 증감에 영향을 주는 요인분석을 실시하였는데, 다양한 요인들 가운데 특히 선사와 선박, 그리고 항만관련 변수들을 중심으로 살펴보고 있다. 항만서비스공급구조라는 새로운 개념을 도입하여 항만의 컨테이너 처리량과의 관계를 파악하였다. 분석결과 동아시아항만의 서비스공급구조는 항만의 컨테이너 처리량에 상당한 영향을 미치고 있는 것으로 나타났다. 서비스공급구조를 구성하는 대표변수들 가운데 특히 서비스 집중도와 평균서비스 수송능력이 항만 연계성보다 컨테이너 처리량에 미치는 영향이 상대적으로 크다는 결론을 내렸다.

Hoffman(2007)은 국제물류 면에서 수송모드는 주로 해운과 항공이 중심으로 해상운송은 항공운송보다 저가적으로 대량운송이 가능하기 때문에 현재 그 취급량이 압도적으로 많다고 하였다. 그리고 동아시아의 물동량 증가는 역내무역확대와 투자확대가 주요인으로 그 배경으로 국제 분업의 진전과 역내의존도 증가로 물동량이 급증하고 있다고 주장하며, 동아시아의 해운물류와 일본을 제외한 한국, 중국, 홍콩, 대만, 싱가포르항만 현황에 대해 간략하게 서술했다.

Lee (2008)는 1990년대 이후 일본정부가 추진해온 전반적인 물류정책에 대해, 특히 동아시아 국가들과의 물류협력정책이 어떤 방향으로 전개되고 있는가에 대해 일본기업들의 동아시아 물류전략을 예로 들어 연구했다. 그리고 이상에서 검토한 일본정부와 기업의 동아시아물류전략 특징을 파악하고 정부정책과 기업전략의 공통적 흐름을 도출해 냈다. 그리고 마지막으로 일본이 강조해 온 동아시아경제통합의 관점에서 최근 물류협력력을 평가했다.

이와 관련하여 Choei (2009) 와 Lee (2009)는 동북아 지역의 경우 역내교역 및 투자확대와 외국인 직접투자의 주요 장애요인으로 서 물류와 수송시스템이 발달하지 못한 것을 지적하였다.

3. 동북아시아 물류시스템의 체계

3.1. 동북아시아 물류체계의 현황

최근 동북아 물류체계의 현황을 살펴보기에 앞서 우선 동북아 주요 국가들의 도로와 철도, 항공 수송 기반시설 등의 현황을 살펴볼 필요가 있는데 이를 나타낸 것이 <표 1>이다. 우선 국토면적 1,000km²당 도로의 길이를 나타내는 도로밀도는 일본 3,049km, 한국 888km, 북한과 중국은 각각 258km, 145km인 것으로 나타나고 러시아와 몽골의 경우에는 도로밀도가 겨우 55km 2km인 것으로 계산되었다. 동북아 국가들의 이러한 도로밀도는 일본을 제외하고는 독일(1,837.9km)과 영국(1,518.9km) 등 선진국에 비해 상대적으로 아주 낮은 것을 알 수 있다.

도로 1km당 인구수로 표시되는 도로의 인구부담률은 한국의 경우 552명/km로 미국(45명/km), 일본(110명/km), 독일(125명/km), 영국(161명/km) 등에 비해 높은 것으로 나타났다. 중국과 북한의 경

우에는 도로 1km당 인구부담률이 919명/km와 712명/km에 이르러 여타 국가에 비해 더욱 높은 것으로 나타난다. 아울러 ESCAP(2002)에 따르면 중국과 북한은 고속도로가 절대 부족하고 일반도로도 도로폭, 굴곡, 포장상태 등이 열악하여 도로의 질적 수준이 상당히 낙후되어 있다. 한편, 도로 포장률의 경우에는 중국은 19%, 북한은 6%에 불과하다.

동북아 국가들의 철도수송시설도 일본을 제외하고는 국토면적이나 인구수에 비해 세계수준에 미치지 못하고 있다. 한국은 철도 밀도가 국토면적 1,000km²당 31.7km 일본의 61.3km보다 크게 낮고, 중국과 러시아, 몽골은 7.5km, 5.1km, 1.2km에 불과한 것으로 나타났다. 이는 독일의 127.5km와 영국의 69.0km에 비해 상당히 낮은 수준이다.)

철도의 인구부담률은 한국과 중국이 각각 15,456명/km와 17,974명/km로 몽골, 러시아, 일본보다 매우 높은 실정이다. 북한은 수송 체계가 철도수송 위주로 되어 철도밀도가 43.3km, 철도의 인구부담률이 4,315km로 한국, 중국 등 주변국에 비해 상대적으로 나은 상황이다. 반면 미국과 독일, 영국의 철도의 인구부담률은 미국 1,491명/km, 독일 1,810명/km, 영국 3,557명/km인 것으로 나타났다.

<표 1> 동북아 주요국의 운송기반시설 현황

구 분		한국	북한	중국	일본	몽골	러시아	미국	독일	영국
인 구(백만 명)		48.3	22.5	1,287.0	127.2	2.7	144.5	290.3	82.3	60.0
면 적(천km ²)		98.5	120.5	9,597.0	377.8	1,565.0	17,075.2	9,629.1	357.0	244.8
육 지		98.2	120.4	9,326.4	374.7	1,555.4	16,995.8	9,150.0	349.2	241.6
해 수		0.3	0.1	270.6	3.1	9.6	79.4	470.1	7.8	3.2
도 로	도로연장(천km)	87.5	31.2	1,400.0	1,152.2	3,40.0	952.0	6,334.9	230.7	371.9
	도로밀도 (km/천km ²)	888.3	258.9	145.9	3,049.8	2.2	55.8	657.9	646.2	1,519.2
	도로의 인구 부담률(명/km)	552.0	721.2	919.3	110.4	800.8	151.8	45.8	357.2	161.6
철 도	철도(km)	3,125.0	5,214.0	71,600.0	23,168.0	1,815.0	87,157	194,731.0	45,514.0	16,893.0
	철도밀도 (km/천km ²)	31.7	1.3	7.5	61.3	1.2	5.1	20.2	127.5	69.0
	철도의 인구 부담률(명/km)	15,456.0	4,315.3	17,974.9	5,490.3	1,487.6	1,657.9	1,490.8	1,810.4	3,557.7
공 항	공항	102	72	500	175	50	2,743	14,801	551	470
	Airport with paved runways	69	34	351	141	10	471	5,131	328	334

3.2. 동북아 복합운송물류 구축현황

3.2.1. 한반도중단철도(TKR)을 통한 복합운송경로

TKR(Trans Korean Railway : 한반도중단철도, 이하 TKR이라 칭함)는 현재 경의선 남측 단절구간과, 경원선, 금강산선 등의 연결 구간을 이르는 말로서, TKR과 연결국인 중국 및 러시아와 TKR 연결에 관한 논의가 진행 중에 있다. 2007년 5월 17일, 경의선의 경우 1951년 6월12일 서울-개성 운행이 중단된 이후 56년 만에, 동해선은 1950년 이후 57년 만에 상징적이거나 개통되었다. 그리고 현재 검토되고 있는 한반도의 대륙연결철도망은 신의주시~TCR~TSR을 연결하는 노선과 원산시~두만강역~TCR 연결노선, 평양시~남강~TMR(만주횡단철도 : Trans Manjuria Railway) 연결노선,

신의주시~베이징~TMGR(몽골횡단철도 : Trans Mongolia Railway) 연결노선과 원산시~두만강역~TSR 연결노선이 실현가능성이 가장 큰 것으로 검토되고 있다.

한반도중단철도의 연결은 동북아지역의 지하자원과 노동력·자본 기술을 결합시키는 기능과 아울러 동북아 경제권 구축 및 단일 운송망 형성을 촉진시킨다. 또한 유럽과 아시아 및 동북아의 삼각교역지역을 잇는 주요 루트역할을 할 것으로 주목받고 있다. 국경지역 철도현황을 보면, 북한은 압록강과 두만강을 경계로 중국, 러시아와 국경을 접하고 있으며 이들과 신의주~단동, 남양~도문, 만포~집안, 두만강~하산간 4개 연결 철도노선이 있다. 일제시대에는 4개 노선 이외에 청수~상하구, 삼봉~개산둔, 훈융~훈춘 간 철도노선이 운영되었으나 현재 교량시설의 대부분이 파괴되어 있는 실정이다.

중국, 러시아간 국제철도를 이용한 북한의 화물 취급 가능량은 약 1,100만톤으로 북한~러시아간은 380만톤(북한도착화물 120만톤, 북한출발 화물 260만톤)이며 북한~중국 간은 720만톤(북한도착 300만톤, 북한출발 420만톤)으로 추산된다.

북한철도와 연결되는 대륙횡단 철도현황은 아래와 같이 시베리아횡단철도(TSR), 중국횡단철도(TCR), 만주횡단철도(TMR), 몽고횡단철도(TMGR) 4가지이다.

3.2.2. 열차페리를 이용한 복합운송경로

열차페리는 삼국간의 궤도가 동일하여 호환성이 높으며 열차페리를 통한 시간절약과 항만에서의 하역관련 비용의 절감도 가능하고 아울러 장기적으로는 중국횡단철도(TCR)과 시베리아횡단철도(TSR)과의 연계 운송도 가능하여 유라시아횡단철도의 주요한 노선으로도 발전가능 하다.

아울러 최근 UNESCAP에서 채택한 TAR 계획의 북부노선의 시

발점이 부산인 것을 고려하면 TAR 구축계획에서 배제되어 있는 일본도 연계하면서 중국과 러시아 등의 대륙과 연계한 노선을 통한 물류중심지 역할 수행에도 일조할 것이다.

한중 및 한일 간의 인접 항만을 중심으로 한 열차페리 개설 가능 노선으로는 한국의 인천, 평택과 중국의 따렌, 엔타이, 텐진, 칭따오, 렌원강 등의 노선과 광양과 상하이, 렌원강 등의 한중노선과 부산과 하카다, 시모노세키 노선이 있을 수 있다.

물론 삼국간의 열차페리 운영을 위해서는 우선적으로 관련 국가의 정책적인 노력이 필수적이다. 한국의 서해안 항만과 북중국 항만간의 노선, 광양항을 중심으로 한 상하이와 그 인근 중국 중남부 항만과의 노선, 부산항과 일본 주요항만과의 노선은 대부분 카페리 항로가 개설되어 운영 중에 있다. 따라서 부두까지의 인입 철도와 열차페리 접안 부두 등과 같은 일부 기반시설 확보 문제만 해결된다면 기존의 화물과 자동차 중심의 Ro-Ro 방식에서 Rail & Truck을 동시에 수용할 수 있는 보다 확대 발전된 Ro-Ro 운송방식으로 발전하여 한중일 삼국간의 내륙지역과의 연계는 물론 유럽 대륙과의 연계노선으로의 발전가능성이 있다.

이러한 열차페리 운영의 기본적인 가능성은 한중일 삼국간의 교역증가 및 운송 수요에 대응하는 방안의 하나가 될 것이다. 또한 항로별, 항만별, 국가별, 교역구조별로 추진되어야 할 것이다.

또한 이를 통해 한중, 한일간의 열차페리 운영을 통해 한반도가 한중일 삼국간의 국제물류중심지로서 역할을 수행할 수 있는 방안을 더욱 구체화 할 수 있을 것이다. 특히 동북아지역에서 국제물류중심지 기능을 수행하고자 하는 한국은 보다 적극적으로 열차페리시스템을 통한 삼국간의 통합물류시스템 구축 가능성에 대하여 심도 있게 추진해야 할 것이다.

3.2.3. 동북아 복합운송물류 구축필요성

현재 한중일 중심의 동북아경제는 규모나 위상에서 세계경제의 핵심으로 부상하고 있다. 한중일 삼국간의 역내교역은 지속적으로 증가하고 있으나 정치, 경제, 사회 문화적인 특성을 지닌 삼국간의 교역에는 많은 장벽과 규제가 존재하고 있어 이에 대한 개선의 노력이 다양하게 추진되고 있다. 특히 EU, NAFTA 그리고 ASEAN 등과 같은 인접지역 국가 간 경제협력체가 소속 국가의 공동이익을 추진하는 국제적인 추세에 따라 한중일 삼국간의 경제협력체

로 운송되고 항만에서 해상운송을 이용하여 목적국 항만으로 운송되고 있는 것이다.

실제로 한일 간에는 부산항을 중심으로 컨테이너 또는 카페리 운송이 중심이 되고 있다. 또한 한중간은 부산, 인천, 광양, 평택을 중심으로 중국 주요항만과 카페리 및 컨테이너 운송이 이루어지고 있다. 아울러 한국과 남중국간에는 컨테이너선박 중심의 운송이 이루어지고 있다. 또한 중국과 일본 간에는 컨테이너 선박에 의한 운송서비스가 중심이 되고 있다.

또한 한중일 삼국은 공통적으로 국내운송은 대부분 도로운송에 편중된 높은 물류비용발생의 문제점을 안고 있다. 따라서 현재까지는 삼국이 국제교역 화물에 대한 국제운송과 국내유통 부문에 대한 단절 현상이 일반적이다.

결국, 기업이나 하주의 입장에서는 SCM 개념 확대에 따른 일관물류체제에 대한 수요가 매우 높음에도 불구하고 삼국의 물류정책 통합에 대한 제도적인 장치가 매우 빈약하여 다양한 손실을 감수하고 있는 것이다.

따라서 기업들은 현재의 물류 공급망이 최적인지 점검하고 이에 따라 최선의 대안을 찾고 있는 것이 주지의 사실이다. 따라서 한국, 중국 그리고 일본이 지속적인 경제통합의 논의를 지속하면서 동시에 추진되어야 할 과제가 통합물류체계 구축을 통한 물류편익의 제고인 것이다.

3.3. 동북아 운송시장의 현황

3.3.1. 해상운송 시장

동북아시아에 있어서 국제운송의 주역은 해상운송이라고 할 수 있다. 세계 3대 컨테이너 기간항로인 태평양항로, 아시아-유럽항로, 대서양 항로 중 아시아를 기종점으로 하는 태평양항로와 아시아-유럽항로의 물동량은 대서양 항로에 비해 급속히 증가하는 추세를 보이고 있다.

특히 아시아에서 북미로의 물동량은 그 증가율과 비중이 가장 높게 나타나고 있으며, 태평양항로와 유럽항로의 물동량 증가는 아시아 물동량의 증가에 기인한다고 볼 수 있다.

<표 2> 3대 컨테이너 기간항로의 물동량 추이

구분	태평양 항로			아시아-유럽 항로			대서양 항로		
	아시아-미국	미국-아시아	계	아시아-유럽	유럽-아시아	계	미국-유럽	유럽-미국	계
2007	4,600	9,610	8,270	3,290	2,730	6,020	1,270	1,556	2,826
2008	5,220	3,330	8,550	3,490	2,710	6,200	1,330	1,700	3,030
2009	5,840	3,370	9,210	3,950	2,850	6,800	1,340	1,710	3,050
2010	6,130	3,540	9,670	4,150	3,050	7,200	1,410	1,800	3,210
증가율 ('07-'10)	31.5	-1.9	16.9	26.1	11.7	19.6	11.0	15.7	13.6

구축을 위한 노력도 가속화 될 것이라 전망된다.

한중일은 지리적으로 황해와 동해를 사이에 두고 있으며, 특히, 한국과 중국은 대륙으로 연해있으나 대외개방에 미온적인 북한의 존재로 인해 황해를 통한 해상을 매개체로 교류하고 있다. 결국, 한중일 물류체계는 각각 황해와 동해를 중심으로 육상-해상-육상 운송이 중심이 되고 있어 내륙에서 트럭 또는 철도를 통해 항만으

로 최근 동북아시아 해상운송시장에서의 가장 큰 특징은 중국관련 컨테이너 물동량이 급격히 증가하고 있다는 사실이다. 중국의 성공적인 개방정책에 의해 일본-중국, 한국-중국간의 컨테이너 물동량은 급격한 증가 추세를 보이고 있다. 특히, 한-중간 컨테이너 물동량은 1992년 한-중 수교 이후 교역이 증가되면서 1999년과 2009년 사이에 15배 이상 증가하였다.

톤)간의 물동량이 많으며 중국과는 물동량은 미미한 실정이다(상해 3천 톤, 북경 31천 톤).

<표 6> 우리나라와 동북아 주요국가간 국제항공화물 수송실적
(단위 : 천 톤, %)

구분	2008	2009	2010	2011	2012	증가율 (‘08~’12)
일 본	317.0	345.9	334.9	380.7	428.3	35.1
홍 콩	96.1	102.5	93.6	117.8	144.8	50.7
중 국	46.8	64.9	62.5	95.9	114.4	144.2
대 만	32.1	33.7	35.8	42.5	42.2	31.4
계	492.0	547.0	526.8	636.9	729.7	48.3

<표 7> 우리나라의 동북아지역 주요 노선별 국제항공화물 물동량
(단위 : 톤, %)

노선	2007	2008	2009	2010	2011	2012	증가율 (‘07~’12)
서울~동경	146,592	150,806	163,554	162,197	168,935	175,171	16.2
서울~홍콩	90,812	95,695	101,582	92,848	116,565	143,550	50.0
서울 ~간사이	-	89,378	99,692	85,759	107,904	128,502	43.8
서울~대만	31,255	30,873	32,975	35,470	42,479	42,187	36.6
서울~상해	11,197	15,595	17,025	20,128	36,833	34,425	12.7
서울~북경	12,051	12,782	21,418	19,459	23,279	31,143	143.7

4. 국제물류허브화 전략

한중일 삼국은 지리적으로 황해와 동해를 사이에 두고 있으며 특히, 한국과 중국은 대륙으로 연해있으나 대외개방에 미온적인 북한의 존재로 인해 황해를 통한 해상운송을 매개체로 교류하고 있다. 결국, 한중일 물류체계는 각각 황해와 동해를 중심으로 육상-해상-육상 운송이 중심이 되고 있어 내륙에서 트럭 또는 철도를 통해 항만으로 운송되고 항만에서 해상운송을 이용하여 목적국 항만으로 운송되고 있는 것이다.

실제로 한일 간에는 부산항을 중심으로 컨테이너 또는 카페리 운송이 중심이 되고 있다. 또한 한중간은 부산, 인천, 광양, 평택을 중심으로 중국 주요항만과 카페리 및 컨테이너 운송이 이루어지고 있다.

아울러 한국과 남중국간에는 컨테이너선박 중심의 운송이 이루어지고 있다. 또한 중국과 일본 간에는 컨테이너 선박에 의한 운송서비스가 중심이 되고 있다. 또한 한중일 삼국은 공통적으로 국내운송은 대부분 도로운송에 편중된 높은 물류비용발생의 문제점을 안고 있다. 따라서 현재까지는 삼국이 국제교역 화물에 대한 국제운송과 국내유통 부분에 대한 단절 현상이 일반적이다. 결국, 기업이나 화주의 입장에서는 SCM 개념 확대에 따른 일관물류체제에 대한 수요가 매우 높음에도 불구하고 삼국의 물류정책 통합에 대한 제도적인 장치가 매우 빈약하여 다양한 손실을 감수하고 있는 것이다. 물류중심지는 지역 경제권을 연결한 글로벌 물류시

스템에서 주변지역에 물류관련 서비스를 제공하는 기지라고 할 수 있다. 따라서 동북아 물류중심지는 글로벌물류의 동북아 본부 또는 관문을 의미한다. 구체적으로 세계적 기업이 동북아 지역본부나 물류센터를 우리나라의 공항이나 항만배후 물류단지에 설립하고 국내외에서 원자재, 주요부품, 완성품을 조달하여 제조, 조립, 가공, 포장, 라벨링 등의 부가가치 물류서비스 (Value Added Logistics)를 제공하여 동북아 전 지역으로 완성품을 공급하는 거점 역할을 하는 곳이라고 할 수 있다.

따라서 기업들은 현재의 물류 공급망이 최적인지 점검하고 이에 따라 최적의 대안을 찾고 있는 것이 주지의 사실이다. 또한 한국, 중국 그리고 일본이 지속적인 경제통합의 논의를 지속하면서 동시에 추진되어야 할 과제가 통합물류체계 구축을 통한 물류편익의 제고인 것이다.

동북아 물류네트워크의 국제물류허브화를 추진하기 위한 한국의 노력은 무엇보다 선행연구의 비교분석에서 지적하였듯이 더 이상 공급위주의 인프라 확충에 초점을 둔 형식적 논리에서 벗어나 네트워크의 관리주체로서 지역적인 경제협력의 총괄관리가 가능한 새로운 패러다임에 입각한 거버넌스 지향에 주력해야 할 것이다. 말을 물가에 끌고 갈 수는 있어도 물을 먹게 할 수는 없다는 고금의 진리는 단순한 인프라 확충이 문제의 해결방안이 될 수 없다는 점이다. 이런 시각에서 현재 대대적으로 인프라 확충에 주력하고 있는 부산신항이나 광양항, 평택항 등의 경쟁항 만들기는 지양해야 할 것이다. 전 세계 1위의 상해항에 대한 중국정부의 대대적인 확장사업이 주변지역의 물류네트워크에 오히려 체증현상을 가져와 지나친 확장을 우려하는 목소리와 더불어 상해항으로부터 양산항으로 서비스 이전을 상당부분 연기 조정한 것은 이러한 시각에서 시사하는 바가 매우 크다고 할 것이다. 2005년 12월 개장한 상해 양산심수항은 지속적인 확충을 거쳐 2020년에는 50선석 규모로 연간 2,500만TEU의 컨테이너를 처리하는 세계최대의 항만으로 확장한다고 하였으나 지나친 경쟁항 만들기에 지역경제에 오히려 정체를 가져올 수 있다는 우려로 양산항 확장을 신중하게 검토해야 한다는 의견이 급부상한다는 점은 인프라 공급에 치우친 한국의 국제물류허브화 정책이 상당한 문제가 있음을 간접적으로 시사하고 있다고 볼 것이다.

따라서 한국의 인천항이나 부산항이 동북아 국제물류네트워크의 허브가 되기 위해서는 무엇보다 새로운 패러다임의 변화추세에 맞추어 먼저 국제물류네트워크의 거점에 대한 제3세대 항만으로서의 기능을 강화해야 할 필요가 있다. 즉, 단순한 환적 중심의 국제운송경로상의 지정학적 우월성만을 강조하는 인프라 확충계획은 더 이상 물류수요를 창출할 수 없기 때문에 운송을 둘러싼 다양한 국제물류활동을 통한 가치창출의 극대화를 추구하는 다기능 복합적 Meta-port로의 전환이 무엇보다 시급한 과제라 할 것이다. 특히 이 같은 복합항만의 개발 역시 공급자 위주의 안이한 컨설팅크라시(Consultocracy)에서 벗어나 물류수요를 창출할 수 있는 기업활동이 보장되어야 할 것이다. 이러한 시각에서 중국 정부의 체계적이고 현장지향적인 상해항 개발계획은 한국정부의 Penta-port와 같은 인프라 위주의 개발계획과 큰 차이를 보이고 있다. 상해항만공사(SIPG)가 지분 100%를 갖고 있는 양산항 1단계 터미널을 제외한 2단계 및 3단계 사업에는 세계 4대 GTO 가운데, 허치슨 (HPH) 및 머스크해운계열(APMT)이 지분의 32%, PSA가 30%를 차지하여 각각 최대 주주로 참가하고 있다. 아울러 중국의 2대 국영선사인 COSCO와 차이나 쉬핑도 계열사 지분을 합쳐 각각 40%와 20%의 지분으로 참여하고 있다. 한편, 세계 4대 GTO 가운데 유일하게 양산항 컨테이너 터미널 개발 사업에 동참하지 않은 디피 월드(DP

World)는 칭다오 항만에 연간 220만 TEU를 처리할 수 있는 컨테이너 선석 4개를 건설할 예정이다. 중국의 양산항 컨테이너 터미널 개발과 관련해 시사하는 점은 물류수요의 창출을 위한 성과지향적인 시각에서 철저하게 안배원칙을 고수하고 있다는 점으로 글로벌 상위 그룹에 있는 터미널 운영업체에 대해 지분을 할당함으로써 항만 개발에 소요되는 재원을 어려움 없이 마련하는 한편, 선사에 대해서도 문호를 개방함으로써 컨테이너 물동량을 유지하는데 실질적으로 도움이 될 수 있도록 고려했다는 점이다. 따라서 특히 한국경제와의 지역경제협력에 매우 활발한 환발해권의 지정학적 특성을 최대한 살려 인천을 중심으로 하는 현재의 Penta-port 위주의 자유경제지역(FEZ, Free Economic Zone)에 정부는 보다 적극적으로 머스크와 같은 운송선사나 싱가포르 항만공사(PSA)와 같은 항만운영업체 등 세계적인 물류기업을 유치시범기업(Anchor Company)으로 적극적인 투자유치를 강화해야 할 것이다. 형식적인 다기능 복합항만을 기치로 자칫 정부가 나서서 땅장사에 그친다는 우려가 심해지는 현실에서 투자유치의 본질과 이에 대한 보다 적극적인 PM활동이 절실한 시점이라 할 것이다. 한 국가의 경쟁력이 좌우되는 중요한 거점항만이 단순히 지자체의 의지와 노력만으로는 한계가 있을 수밖에 없으며, 더욱이 획기적인 인센티브의 부여 없이 공허한 비전만으로 세계수위의 물류기업 또는 동북아 허브기업들을 유치한다는 것은 자칫 새롭게 형성되어가고 있는 동북아 국제물류허브화가 되기 위한 절호의 기회를 영원히 놓칠 수도 있기 때문이다.

4.1. 경제자유구역의 지정현황

정부는 동북아 국제물류중심지의 실현을 위해 인천경제자유구역을 Sea & Air 복합물류거점 및 비즈니스 중심지로 육성할 계획이다. 인천국제공항을 동북아의 중추공항으로 육성하기 위하여 국제노선수를 현재의 213개에서 2020년에는 290개로 늘리고, 환적율을 46.5%에서 2020년에는 65%로 증가시킬 계획이다. 이를 위해 공항 2단계 확장사업을 2008년까지 마무리하고, 공항철도 1단계 사업을 2008년, 2단계 사업을 2002년까지 추진하였다.

또한 인천공항과 송도신도시를 연결하는 제2연륙교를 조기 완공하여 다양한 공항의 접근교통망을 확보하였다. 그리고 인천공항 배후부지 개발을 촉진하기 위해 2005년까지 자유무역지역 30만평, 제2화물터미널지역 10만평, 국제업무단지 15만평 등을 지정·개발하며, 항공운송의 국제경쟁력을 강화하기 위하여 보세운송절차를 개선하며, 주요국과 국제항공화물시장 개방을 적극 추진하였다. 한편 부산신항과 광양항을 물류중심항만으로 육성하기 위해 항만시설을 조기 확충하고 배후부지를 개발하여 물류거점화했다. 그리고 컨테이너 물동량을 1,100만TEU를 2011년까지 3,000만 TEU로 늘리고 환적비율을 41%에서 2011년에 46%(2020년 56%)로 증가시키는 등의 계획을 추진했다.

부산신항은 2006년에 6선석을 확보하고, 항만개장에 맞추어 배후부지 22만평을 조기개발하며, 이를 자유무역지역으로 지정하여 국제물류클러스터로 육성했다.

광양항은 2006년에 8선석을 확보하여 총 16선석을 운영토록 하며, 배후단지 20만평을 자유무역지역으로 지정하여 글로벌 물류기업을 유치하였다. 그리고 화물유치를 위해 선박입항료 및 접안료 등의 감면기간 연장, Volume Incentive 시행, 선원휴양시설건립 등을 추진했다.

4.2. 경제자유구역 개발전략

경제자유구역의 개발을 효율적으로 추진하기 위하여 단계적인 개발, 국제적 수준으로의 제도개선, 외국인 투자유치를 위한 one-stop서비스 제공, 주요 SOC시설 제공 등의 전략을 추진한다. 이들 전략을 구체적으로 살펴보면 다음과 같다.

첫째, 단계적인 개발을 추진하되 2016년까지 경제자유구역의 기반을 다지는 사업을 우선적으로 추진한다. 경제자유구역의 개발은 장기간이 소요되는 대단위 개발사업으로 소요예산, 기업유치, 전략사업 유치 등을 감안하여 3단계로 나누어 시행한다. 1단계 2010년, 2단계 2011~2015년, 3단계 2016~2020년으로 구분하여 추진하되, 2016년까지 국제도시로의 면모를 갖추어 명실상부한 동북아 허브 역할을 수행할 수 있도록 선택과 집중전략으로 1단계 사업을 우선적으로 추진한다. 이를 위해 인천경제자유구역의 송도신도시는 비즈니스 중심, 청라지구는 관광 중심, 인천공항은 항공물류 중심, 부산·진해, 광양은 국제해운물류 중심으로 특화 발전시킨다.

둘째, 국제수준에 적합하도록 각종 제도를 개선한다. 교육, 의료, 노동 등 분야에서 국제적 수준에 맞는 제도보완을 병행하도록 한다. 경제자유구역이 본격화되는 2016년까지 세계 일류수준의 학교·병원개설을 목표로 교육·의료분야 제도개선을 추진한다. 금년 상반기 중 「외국교육기관설립·운영에 관한법률」을 제정하고 이와 함께 세계 초일류병원과 합작으로 개설협상을 전개하면서 관련 제도개선도 병행하여 추진하도록 한다. 한편 경제자유구역 내 노동유연성을 강화하기 위해 현재 26개 업종으로 제한되어 있는 근로자 파견대상 및 파견기간(1년 원칙)을 단계적으로 확대하는 등 노동분야의 제도개선을 추진한다.

셋째, 외국인 투자자에 편의를 제공하기 위한 제도개선을 추진한다. 경제자유구역 내 외국어 행정서비스 강화와 외국인투자자에 대한 편의를 제공하기 위해 one-stop서비스체제를 갖춘 경제자유구역청을 개청하였으며, 환전소 설치를 확대해 소규모 상거래에 따른 편의를 제공하고, 외국인투자가 비자발급제도를 개선하는 등의 출입국절차 간소화를 추진한다.

넷째, 경제자유구역 내 주요 SOC건설을 극대화하도록 한다. 이를 위해 도로, 철도, 항만 등 주요 기반시설의 확충에 우선적으로 국고를 지원하고 경제자유구역 관련 SOC건설에 민자·외자를 적극 유치할 수 있도록 project financing를 활성화하도록 한다.

다섯째, 경제자유구역의 개발사업에 외국투자자의 적극적인 참여를 유도한다. 경제자유구역은 대단위 개발사업으로 국가에 의한 개발사업에는 한계가 있으므로 외국developer의 유치를 적극적으로 추진한다. 이를 위해 외국의 유명한 부동산회사(realestate)들을 대상으로 적극적인 홍보를 시행하며, 국내 대기업이나 공공기관과의 합작을 유도한다.

4.3. 외국 물류기업 유치전략

경제자유구역의 성공은 외국투자기업의 유치여부에 달려있다고 할 수 있다. 「경제자유구역의 지정 및 운영에 관한법률」에서는 외국인투자자를 적극적으로 유치하기 위하여 기업에 대해 조세지원(제16조), 타법률 적용제외(법 제 17조), 이외에 기반시설 국고지원, 수도권 규제완화, 외환거래 완화, 외국학교 및 병원 설립 등의 다양한 지원을 하고 있다.

<표 8> 한국의 동북아 국제물류허브화 전략과 추진과제

발전전략	추진전략 및 과제		
인천공항을 동북아 중추공항 으로 육성	중추공항비전	• 환적율 : 46.5%(2003)→65%(2013) • 국제노선수 : 213개(2003)→290개(2013)	
	추진전략	• 공항 2단계 확장 및 접근교통 다양화 • 신규 기·종점 수요증대를 위한 주변지역 개발 • 연계항공수요 증대를 위한 노선망 확충, 마케팅 강화 • 세계 최고 수준으로 공항운영 개선	
	추진세부전략	인천국제 공항 확장	• 공항 2단계 확장(2018) • 공항철도 1단계 완공(2015), 2단계 2018년까지 완공추진 • 제2연륙교의 조기완공 추진
		인천공항 배후단지 개발	• 관세자유지역 개발(60만평중 30만평, 2005) • 제2화물터미널지역 조기 개발(10만평, 2005) • 국제업무단지 개발(95만평중 15만평, 2005)
		해공복합 운송 활성화	• 보세운송절차 개선 • 중국 항만과 인천항간 운항빈도 제고 • 항만시설 개선
		항공운송의 국제경쟁력 강화	• 전략적, 단계별 항공자유화 추진 • 주요국과 국제항공화물시장 개방 적극 추진 • 양자간 항공협정 개정 • 신속 서비스체제 구축
부산·광양 항 동북아 물류중심항 만으로 육성	물류 중심항의 비전	• 컨테이너물동량 : 1,100만TEU(2003)→3천만TEU(2013) • 환적비율 : 41%(2003)→45%(2011)→56%(2020)	
	추진전략	• 항만시설 조기확충 및 배후단지 물류거점화 • 항만생산성을 세계 최고 수준으로 제고 • 환적화물 확대방안 강구 • 해운업 육성 및 연계수송망 확충	
	추진세부전략	부산·광양·인천항 개발	• 2013년까지 부산신항(30선석), 광양항(33선석)개발, 인천항 52선석 개발 검토 • 2016년까지 부산신항 6선석, 광양항 8선석 개발
		부산·광양항 배후단지개발	• 부산항 2만평(2005), 부산신항 22만평(2006), 광양항 20만평(2008) 우선 개발 • 항만배후부지를 국제물류 클러스터로 육성
		해운업의 국제경쟁력 강화	• 국제기준에 맞는 톤 세제 도입 • 물류기업 유치를 위한 각종 인센티브 제공

< 표 9 > 경제자유구역 외국투자기업에 대한 지원내용

구 분	지 원 내 용
세제지원	- 제조업, 물류업, 1천만달러, 물류업 5백만달러 이상 투자시 ·소득세·법인세 :3년간 100%, 2년간 50% 감면 ·취득세·등록세·재산세·종토세 : 3년간 100%, 2년간 50% 감면 - 자본재 수입시 3년간 관세 면제 - 각종 부담금 면제
자금지원	- 부지 임대 및 외국인 편의시설 설치에 필요한 자금지원 (선 지자체 지원, 후 재정지원) - 국공유재산 임대료 감면
타법률적용제외	- 취업보호대상자 우선채용의무 배제 - 대기업자등의 참여제한 및 지정계열화 업종제한 배제 - 수도권의 공장총량제, 과밀부담금, 대규모개발사업 제한 배제 - 월차유급휴가, 유급휴일, 생리휴가 배제 - 근로자파견제
기타 지원	- 기반시설 국고지원 - 수도권 규제 완화(공장총량제 등 배제) - 1만불까지 무신고 외환거래 허용 - 공문서 외국어서비스 - 외국학교, 병원 설립

한편 물류기업을 유치하기 위한 법적인 지원과 기반시설 확보 이외에 지역별·단계별 특성에 맞는 유치전략을 수립하여 추진하고 있다.

유치전략으로는 첫째, 경제자유구역 개발 로드맵에 따라 우선순위를 선정하고 초기성공 가능성과 파급효과가 큰 메이저 물류기업의 물류센터, 외국인학교, 테마파크, 골프장, 호텔 등 외국인이 관심 있는 분야를 우선적으로 유치한다. 그리고 경제자유구역의 차세대 산업육성 목표에 맞는 기업을 유치한다.

둘째, 지역별 경쟁우위적 요소에 따라 특성에 맞는 Target Marketing을 전개한다. 인천경제자유구역은 항공과 해운물류기업의 아태지역 본부를 유치하며, 부산·진해 및 광양만권 경제자유구역은 글로벌 해운물류기업을 유치한다.

셋째, 투자유치를 효율적으로 수행하기 위하여 분야별 투자자문단 및 투자자문사를 선정하여 추진한다. 물류, 비즈니스센터, 관광레저, 학교, 병원 등 분야별로 자문단을 구성하여 운영하며, PM제도를 도입하여 분야별로 One Man Service 제공하며, 공항입국에서 출국까지(Port To Port) 가이드, 투어, 투자조사, 협상지원 등 비서행정 서비스 등을 제공한다.

5. 결 론

우리나라가 동북아 물류네트워크의 국제물류허브화를 추진하기 위한 노력은 무엇보다 선행연구의 비교분석에서 지적하였듯이 더 이상 공급위주의 인프라 확충에 초점을 둔 형식적 논리에서 벗어나 네트워크의 관리주체로서 지역적인 경제협력의 총괄관리가 가능한 새로운 패러다임에 입각한 거버넌스 지향에 주력해야 할 것이다. 한국을 포함하여 전 세계 각국은 그 어느 때보다 격심한 경제적 구조조정 하에 있으며, 이에 따라 시장 환경의 정보화에 따른 최적의 통상대응전략을 모색하고 있다. 이러한 과정에서 한국경제의 재도약을 위해서는 한반도를 중심으로 하는 다양하고 효율적인 물류시스템을 구축함으로써 동북아 국제물류중심지로서의 효율적인 네트워크 중심으로서의 역할은 더없이 중요하다고 하겠다. 이제 한국의 국제물류허브화 전략은 더 이상 공급위주의 인프라 확충에 초점을 둔 형식적 논리에서 벗어나야 한다. 한·중·일 각국이 물류네트워크의 관리주체로서 지역적인 경제협력의 총괄적 관리가 가능한 새로운 패러다임에 입각한 거버넌스 지향에 주력해야 할 것이다. 한국·중국·일본의 동북아시아지역이 세계 3대 경제권으로 성장하고, 중국에 대한 외국기업의 직접투자가 사상 최고치를 경신하는 등 우리나라를 둘러싼 여건들이 변하고 있다. 경제협력개발기구(OECD)가 발표한 “FDI 트렌드” 보고서(2009년)에 따르면 중국은 2009년 총 5백35억 달러 상당의 FDI를 끌어들이며 미국을 제치고 세계 1위의 FDI 유치국으로 올라섰으며, 세계 500대 기업 중 350개 이상의 기업이 중국에 투자하고 있다. 그러나 우리나라의 외국인 투자유치실적은 1995년 15,541백만달러의 최고치를 기록한 이후 계속 감소하여 2009년에는 6,467백만달러로 전년도(9,101백만달러)에 비해 28.9% 감소하여 FDI유치 순위는 중국 1위인 반면 한국은 23위에 그쳤다. 또한 부동의 세계 3위 항만이던 부산항의 컨테이너 물동량 처리량이 작년에는 상해항과 심천항에 이어 5위로 추락하는 등 외자유치 부진과 항만물동량 성장 둔화로 동북아 물류중심지로서의 위치가 흔들리고 있는 실정이다. 정부는 이러한 어려운 상황을 극복하고 경제의 재도약을 실현하기 위하여 인천공항, 부산신항, 광양항과 그 배후지를 세계의 화물과 정보, 그리고 사람이 모이는 동북아의 중심 관문으로 육성시켜 나갈 계획이다.

또 다양한 물류활동을 통한 가치창출의 극대화를 추구하는 다기능 복합적 국제물류허브화 정책으로의 전환과 이를 기반으로 한 물류운송경로의 구축이 무엇보다 시급한 과제라 할 것이다. 따라서 무엇보다 동북아 국제물류네트워크의 거버넌스의 차원에서 각 항만별 물동량의 과부족을 슬기롭게 해소하면서 물류수요의 자체창출을 가능하도록 복합적인 국제물류허브항만의 단일화된 정책적 추진의지가 무엇보다 강조되는 시점이라 할 것이다. 본 연구에서는 이와 같은 한국의 국제물류허브화 정책에 대한 구체적 구현방안으로 타당성의 3대 기준에 근거하여 전 세계적인 물류 거점과 주체 및 링크의 변화에서 나타나는 새로운 패러다임에 따라 국제물류허브화의 타당성 근거가 되는 가치창출의 능력(수익성) 강화, 물류수요의 지속적 개발능력(성장성) 확충, 그리고 주요 개항장들과의 효과적인 네트워크를 통한 단일화된 물류거버넌스의 확보(안전성) 방안을 제시하고 있다. 이러한 과제의 핵심은 대한민국주식회사로서 정부가 보다 적극적으로 나서 한국경제의 선진화를 위해서도 필수불가결한 중국, 특히 환발해권과의 지역경제협력을 위한 구체적이고 체계적인 정책의지와 성과 및 현장 지향적 노력에 달려있다고 할 것이다. 그동안 우리나라는 중국의 부상에 따른 반사이익을 향유하였으나, 중국의 물류정책이 점차 자리를 잡아가면 자칫 위기상황에 처할 수도 있다. 특히 과거 정부의 지나친 규제와 형식적인 인프라 우선정책, 동북아 국제물류허브가 되기 위한 정부의 물류정책이 추상적인 면이 있었다. 다만, 본 논문은 문헌연구와 사례를 통해 한반도를 중심으로 구축될 수 있는 국제물류허브화 전략에 대해 실제 무역업종사자들의 선호도를 분석하였다. 하지만 선호도가 높다는 점만으로 반드시 효율적인 복합운송경로라 단언할 수는 없기 때문에 본 논문의 보완적인 연구로서 공학적인 연구가 뒤따라야 할 것이다. 따라서, 우리나라가 동북아시아의 국제물류중심지가 되기 위해서 정부는 공항, 항만 등 물류기반시설을 차질 없이 건설하고, 공항 및 항만의 배후 부지가 고부가가치 활동이 이루어질 수 있도록 충분한 공간을 확보해야 하며, 물류기업들은 동북아 지역의 국제물류센터를 유치하고 선진화 된 물류정책을 추진해야 할 것이다. 본 연구에서는 이와 같은 한국의 국제물류허브화 정책에 대한 구체적 구현방안으로 타당성의 3대 기준에 근거하여 전 세계적인 물류 거점과 주체 및 링크의 변화에서 나타나는 새로운 패러다임에 따라 국제물류허브화의 타당성 근거가 되는 가치창출의 능력(수익성) 강화, 물류수요의 지속적 개발능력(성장성) 확충, 그리고 주요 효과적인 국제물류네트워크를 통한 단일화된 물류거버넌스의 확보(안전성) 방안을 제시하고 있다. 이러한 과제의 핵심은 우리나라 정부가 보다 적극적으로 한국경제의 국제물류 선진화를 위해서 필수불가결한 지역경제협력을 위한 구체적이고 체계적인 정책의지와 성과 및 현장 지향적 노력을 해야 할 것이다.

Received: April 17, 2013.

Revised: May 13, 2013.

Accepted: June 17, 2013.

References

- Choei, Seok-beom & Lee, Yeong-chan(2009), "Study on the Status and Problems of China Logistics", *Korean harbor economics bulletin, Report*, 27(3), 21-42.
- Choei, Yong-rok(2006), "Feasibility Analysis of China Logistics Policy and Countermeasures of Korean Enterprises", *Journal of*

- Logistics, Report*, 12(2) 147-167.
- Daly, Shawn P. & Cui, Lindsay X. (2003), "E-logistics in China: basic problems concerns and intractable solutions," *Industrial Marketing Management*, 32, 235-242.
- Hoffman, William (2007), "China's Logistics Lessons," *Traffic World*, 269(40), 671-684.
- Kerr, John (2009), "A Road to China's Logistics Landscape," *Logistics Management*, 46(1), 1-4.
- Kim, Ju-hun (2004), "Global production networks in East Asia and South Korea's innovation policy direction, Research report", *Research worker Korean traffic*, 10(3), 389-393.
- King, John (2007), "Globalization of logistics management present status and prospects," *Maritime Policy & Management*, 24(4), 381-387.
- Lee, Jong-won (2008), "To centralized logistics in China - Shanghai Port and Study of the Yangtze River", *Korean harbor economics bulletin, Report*, 66(2), 98-108.
- Lee, Seong-u & Kim, Hong-mae (2007), "Logistics market affected companies in China due to a policy change", *Ocean Policy Research, Report*, 69(5), 49-69.
- Won, Dong-uk & Joe, Gi-yeong (2006), "Study on the Chinese market and the development trend of China's logistics industry, logistics companies in Korea, Policy Research", *Research worker Korean traffic*, 20(3), 235-243.
- Ye, Chung-ryeol (2006), "Northeast Asian economic hub of centralized strategy and logistics, Monthly Traffic", *Transportation Research Institute Research Report*, 9(1), 115-121.