

부산·광양 항만시설 대폭 확장

건교부, 관세자유지역 지정도 ... 인천공항도 동북아 거점 육성

물류의 원활화 및 외국투자 유치를 확대하기 위해 부산항과 광양항을 관세자유지역으로 지정하는 한편으로 항만시설을 확장하고, 인천공항도 물류시설을 확장해 동북아 허브항만으로 육성한다.

경제발전과 무역자유화에 따라 국내·국제 물동량이 지속적으로 증가하고 있기 때문이다.

국내 물동량은 2000년 26억4800만톤에서 2020년 62억2000만톤으로, 국제 물동량은 5억7200만톤에서 12억6600만톤으로 증가할 전망이다. 반면, 교통·물류시설이 부족하고 물류체계도 비효율적이어서 경제발전에 걸림돌로 작용하고 있다.

정부는 부산항과 광양항을 동북아 중추 항만으로 개발하기 위해 부산신항은 2011년까지 30선석(하역능력 810만 TEU)을 개발하고 초대형 컨테이너선박(1만2000-1만5000TEU급) 접안가능 부두를 확보하며, 광양항도 2011년까지 대수심 부두 4선석을 포함 33선석(하역능력 932만TEU)을 갖추도록 개발할 예정이다.

부산·광양항 배후단지에는 방파제·안벽·야적장 등 기반시설, 하역장비, 창고 등 기능시설, 정보시스템을 건설하고, 동북아 주요 항만과 Feeder망을 구축해 환적화를 유치하며, 전국 5대 권역별 내륙화물기지를 중심으로 내륙수송네트워크 구축한다.

또 1996년 및 1998년부터 각각 운영을 개시한 수도권(의왕·군포)·부산권(양산)에 이어 호남권(장성)·중부권(연기, 청원)의 내륙화물기지 건설도 추진한다.

수도권은 남북교류 확대 등 물동량 증대에 대비해 확장검토 예정이나, 중부권(연기·청원 21만평)은 2차례 공모에도 희망사업자가 없어 사업규모를 축소하거나 재정지원 확대를 검토중이다.

부산항 38만평과 광양항 42만평은 2002년 1월부터 관세자유지역으로 지정·운영된다. 2001년 11월7일 지정을 요청했고, 2001년 지정절차를 완료할 계획이다. 또 현재 개발중인 신항만 및 배후부지도 개발상황에 따라 단계적으로 지정을 확대할 예정이다.

관세자유지역에서는 조립·가공 등 고부가가치 물류활동이 이루어질 수 있도록 운영한다.

인천국제공항지역 30만평도 2004년까지 개발해 2005년부터 운영하고, 2단계로 30만평을 추가 개발할 예정인데, 2001년 12월 관세자유 예정지역 지정을 신청하는 한편, 적기개발을 위해 전력·상수도 등 인프라 확충비 415억원을 재정에서 지원할 필요가 있는 것으로 파악하고 있다.

인천국제공항은 동북아 중심공항으로 육성하기 위해 2단계사업을 지속 추진, 화물터미널을 확충해 화물처리능력을 현재 3만9000평, 연간 처리능력 270만톤에서 2008년까지 6만9000평, 450만톤으로 확장할 예정이다.

인천공항은 접근교통시설 확충을 위해 공항철도와 제2연육교 건설을 추진하고, 미주·유럽·아프리카 등 대륙을 연결하는 기간 항공노선망과 더불어 일본·중국·동남아 지역을 연결하는 지선 항공망을 대폭 확충할 계획이다.

정부는 이밖에도 기간교통시설을 지속적으로 확충함으로써 과다한 수송비를 절감하기 위해 2001년 서해안·중앙·대전·진주 고속도로를 신설하고 영동·중부고속도로(하남·호법) 확장공사를 마무리하며, 중부내륙·수도권 외곽순환도로 등 국도·지방도를 확충하고, 2004년부터 경부고속철도와 호남선에 고속전철을 운행하고 기존선에 화물열차를 늘려 운행할 계획이다.

2000-19년 국가 기간교통망 계획에 의거해 20년간 총 335조원을 투자한다.

또 물류비 절감을 위해서는 화물처리가 원활해야 하기 때문에 신속한 화물처리를 위한 물류표준화를 추진할 계획이다.

포장용기·화물차·수송장비·컨베이어 등 물류 표준장비의 제조·사용기업에 대해 유통합리화자금을 우선 지원하고, 표준파렛트(1.1m×1.1m)보급을 확산시키며 2002년 3월 ISO회의에서 국제표준규격으로 채택되도록 일본·중국 등과 협력할 방침이다. 표준파렛트 보급률은 1997년 기준 한국 17%, 일본 35%, 미국 60%로 큰 차이를 보이고 있다.

농·수·축산물 포장의 KS규격도 제정해 물류효율을 증대시키고, 기업물류비 절감을 위한 물류공동화를 추진하

며, 반월·시화·남동 및 창원공단을 대상으로 2002년 1-6월 공동수송 시범사업을 실시한다.

2002-05년에는 산업단지 공동물류지원시스템을 구축해 공차 조회, 화물위치 추적, 최종 수배송 경로, 물류단가 등의 각종정보를 제공할 예정이다.

물류정보 인프라의 대폭 확충 및 기술개발도 추진, 공항·항만 등에 물류정보망을 구축하고 통관망·무역망 등 유관망과의 상호연결을 통한 물류정보 DB를 구축한다. 수출입물류정보 DB(항만물류정보망+통관망)는 2000년 4월 구축·운영중이고, 인천국제공항의 공용화물정보시스템은 2001년 3월 구축했다.

박스단위 바코드(EAN-14)와 파렛트단위 바코드(EAN-128) 보급을 확산시켜 기업물류정보 분류를 체계화할 계획도 추진한다.

한편, 한국은 매출액 중 물류비 비중이 1999년 기준 12.5%에 달하고 있으나, 미국은 7.3%, 일본은 6.1%에 불과해 물류부문에 대한 획기적 대책 마련이 시급한 것으로 나타났다.

물류비 구성비율

(단위: %)

구 분	GDP 대비	수 송	보관·하역·포장	일반관리
한 국	12.9	69.9	25.9	4.2
미 국	0.9	59.6	36.1	4.3
일 본	9.6	64.8	30.7	4.5

+ 외항비 제외

보관·하역·포장 등의 시설과 운용체계도 낙후돼 재고비 증가 등 원가 상승요인으로 작용하고 있다.

물류 정보화·표준화 등 선진화를 위한 인프라가 취약하고, 제조업에 비해 세제·금융·입지 등에서도 차별적으로 취급되고 있기 때문이다.

물류산업은 화물의 운송·보관·하역·포장·정보 등을 통해 제조업의 경쟁력 제고 및 소비자 편의 증진에 중요한 기능을 수행하고 있다.

물류산업은 생산·유통·소비 등 다양한 관련 업종과 연계해 막대한 고부가가치·고용창출이 가능하고, 물류산업이 발전하면 기업비용 절감 및 경쟁력이 제고돼 외국인 투자, 국내 제조업 발전에 기여하게 된다.

<Chemical Daily News 2001/ 12/ 18>