

東北亞經濟의 發展과

새로운 國際物流센터의 發展

韓國海洋大學校 海運經營科

經營學博士 崔在洙

目 次

1. 國際物流와 世界經濟의 統合
2. 世界중심의 移動 - 東에서 西로
 - 가. 지중해時代와 로마
 - 나. 大西洋時代의 중심都市 런던의 經驗
 - 다. 뉴욕市の 浮上
 - 라. 뉴욕 및 뉴저지 포트 오소리티
3. 國際物流面에서 본 새로운 世界중심都市
 - 가. 經濟중심의 移動(環太平洋의 아시아중심시대)
 - 나. 國際物流센터의 意義
4. 필요한 東北亞의 國際物流센터
 - 가. 東北亞經濟의 發展
 - 나. 새로운 東北亞國際物流센터 후보지
 - 다. 釜山港과 후쿠오카港의 競爭
5. 새로운 東北亞物流센터가 되기 위해 釜山이 해야할일
 - 가. 釜山이 갖추어야 할 3포트
 - 나 釜山港灣의 開發擴充 및 管理體制整備
 - 다. 南部國際空港의 建設
 - 라. 텔레 포트의 建設
 - 마. 21世紀 아시아의 중심도시가 되려면

東北亞經濟의 發展과 새로운 國際物流센터의 發展

1. 國際物流과 世界經濟의 統合

요즘 知識人들 사이에서 부적 많이 使用되는 用語의 하나로 物流라는 말이 있다. 世界가 地球村이라는 이름으로 統合되면서 보다 넓어진 市場을 합리적으로 연결하는 物流의 重要性이 부각되는것은 당연한 일의 하나다. 우리는 얼마전까지만 해도 釜山에 出張가면 으레 히 서울에서 먹어보지 못하던 싱싱한 회를 싼 값으로 먹을수 있는 가능성에 들뜨곤 해왔다. 그러나 오늘은 서울의 횡감과 釜山의 횡감간에 鮮度面에서나 價格面에서 큰 差가 나지 않게 되었다. 物流의 發達로 서울과 釜山간에 時間上으로나 空間上으로 차이가 거의 없어졌기 때문이다.

이러한 현상이 全世界의 規模로 擴散되는 過程이 國際物流이며, 國際物流로 世界의 經濟가 하나의 市場으로 統合되는 것을 우리는 地球村時代라 부른다. 國際物流體系가 어느정도 完成되는 時點에서는 아침에 케리포니아 앞바다에서 잡은 바다가제요리가 점심때 서울이나 北京호텔의 어느 食卓에 오르게 될것이다. 그러므로 國際物流의 흐름을 파악하면 곧 世界經濟를 파악하는것이 되고 國際物流의 變化를 追跡하면 世界經濟의 變化를 알게 된다.

2. 世界중심의 移動 - 東에서 西로

가. 地中海時代와 로마

世界文明은 太陽이 뜨는 東으로부터 해가 지는 西로 移動되는것 같다. 지금부터 千年쯤 전으로 거슬러 올라가면 世界의 중심은 中國이었다. 그러나 얼마후 西洋에 文藝復興이라는 文化革命이 일어나면서 世界의 중심은 언젠가부터 유럽의 로마로 移動해갔다. 비교적 넓은 海洋이면서도 잔잔한 물결과 溫和한 地中海性氣候라는 天惠의 條件을 가진 地中海를 안마당으로 한 로마는 지금의 中東地域과 아프리카의 北部, 그리고 유럽을 連結하는 중심적인 位置에 있었으므로 유럽중심의 世界文明의 중심지가 되기에 충분한 條件을 구비하고 있었다.

로마가 世界文明의 중심지이던 時代를 일컬어 오늘도 우리는 흔히 “모든 길은 로마로 통한다”는 俗談을 곧 잘 引用한다. 交通이나 物流學을 공부하는 입장에서 이 俗談을 풀이해보면 로마가 世界의 중심이던 15世紀까지의 主交通手段은 道路였다고 할수 있으며, 驛馬車가 主交通機關이었다. 그러므로 이 驛馬車가 다닐수 있는 길은 그 중심점을 로마로 하였던 것이

다.

그러나 우리가 留意할것은 이 時代에 로마가 世界의 중심이 된것은 모든 길이 로마로 통했기 때문이라기 보다는 로마가 地中海를 안고 있었기 때문이라고 할수 있다. 지금도 그렇지만 유럽은 資源이 매우 貧弱하다. 그러므로 그들 스스로의 資源과 生産品만으로는 여유있는 生活이 어려웠다. 그래서 그들은 로마를 基地로하여 지금의 中東地域과 아프리카의 北部로 進出하여 交易함으로서 유럽을 보다 풍요롭게 할수 있었다.

地中海가 다른 海洋과는 달리 일찍부터 航海用으로 利用된데는 나름대로 理由가 있다. 오늘날과는 달리 航海術이 미숙하던 時節, 船員들이 大洋을 航海할때 가장 무서워 한것은 바다 한 가운데서 길을 잃는 일이다. 한번 大洋에서 길을 잃으면, 지금과는 달라서, 東西南北을 분간하지 못하여 航路를 잘못 찾아 한없이 바다위를 방황하다가 물과 食糧이 떨어져 굶어죽거나, 風浪을 만나 배가 難破하였던 것이다. 그래서 옛날에는 船員들은 航海를 하되 陸地에 바짝 붙어서 肉眼으로 陸地가 보이는 범위안에서 海岸線을 따라 航海하였던 것이다. 그러나 우리가 지도에서 보는바와 같이, 地中海는 글자 그대로, 陸地로 둘러 쌓여 있어 한 북반에서 길을 잃어도, 며칠만 航海하면 陸地를 만날수 있는 가능성이 있었으며, 氣候가 溫和하여 風浪을 만나 배가 難破할 危險도 적었다. 이런 천혜의 條件을 갖추고 있었으므로 大西洋이나 太平洋보다 일찍이 航海에 利用될수 있어, 로마를 중심으로한 地中海文明時代가 가능하였던 것이다.

나. 大西洋時代의 중심도시 런던의 經驗

유럽에 民族統一國家가 형성되어 王權이 어느정도 確立되었던 15世紀頃부터 유럽에서는 소위 大航海時代가 開幕되었다. 용감한 船員들이 좁은 地中海를 벗어나 大西洋의 探險航海를 시작한 이래 꾸준히 進展되어 印度航路와 아메리카 新大陸을 發見하고, 太平洋을 건너서 世界일주항해를 완성함으로서 地球는 둥글다는 것을 實證하였다. 그러면서 地中海時代는 끝나고, 새로이 大西洋중심시대가 開幕되어 20世紀 前半까지 持續된 것이다.

地中海時代가 끝나고 大西洋時代가 開幕되면서 世界의 中心都市도 地中海 한북반에 자리잡은 로마로부터 大西洋沿岸의 런던으로 移轉되었다. 英國은 당시 世界最強의 軍事力과 經濟力을 保有하고 있었으므로 英國이 世界의 中心國이 되는것은 당연하였다. 그러나 英國의 수많은 都市중에서 런던이 어떻게 中心都市가 될수 있었는가는 吟味해볼 필요가 있다. 런던은 港口都市다. 그러므로 英國의 經濟力에 따라 世界의 船舶과 貨物과 사람(당시는 船舶이 旅客을 輸送하던 時代)이 런던으로 모여 들었고, 이들에 따라 情報가 런던으로 모여들었다. 그래서 런던의 經濟가 活性化되는 契機가 되었지만, 이에 끝이지 않고 모여드는 선박과 貨物과 사람과, 여기에 따라오는 情報를 利用하여 여러가지 産業을 發達시킴으로서 런던을 世界의 中心都市로 만들었다.

론돈이 이러한 좋은 여건을 利用하여 發達시킨 産業은 貿易業과 海運業 그리고 保險, 金融業이었다. 이러한 産業은 한결 같이 사람과 情報가 모여드는 곳에서만 發達할수 있는 事業이었으므로 론돈은 가장 좋은 條件을 갖춘셈이며, 이를 利用하여 이런 産業의 世界의 中心都市로 발돋움 한것이다. 海運의 경우, 단순히 船舶을 保有하고 運航하는 海運業의 經營에만 치우치지 않고, 발틱 엑스첸지라는 특수한 海運브로커市場을 形成시켜, 이 市場을 통하여 世界의 主要 海運關係契約이 모두 여기서 이루어지게 함으로서 론돈을 명실상부한 世界海運의 中心都市로 만들었다. 貿易과 海運에 따르는 保險需要를 利用하여 로이드 保險이라는 독특한 保險市場을 發展시켜 世界의 保險市場을 사실상 獨占하는 結果를 가져왔다. 英國經濟가 斜陽化된 오늘까지도 론돈은 海運과 保險의 中心都市로 살아남아 있다.

貿易, 金融, 海運, 保險은 港灣産業과는 직접연관되는 産業이 아니다. 그러나 사람과 情報가 모여드는 곳에서만 發達할수 있는 속성을 가진 産業인바, 론돈은 港灣都市로서 船舶과 貨物과 사람과 情報가 모여드는 것을 가장 적절하게 活用하여 成功한 대표적인 大都市라 할 수 있다.

다. 뉴욕市の 浮上

20世紀에 들어와 美國이 새로운 世界의 強國으로 부상하면서 자연히 世界經濟의 中心軸도 英國으로부터 美國으로 移動되었다. 이때 中心都市로 새로 浮上된 都市가 뉴욕이다. 뉴욕 또한 港口都市다. 그러나 론돈과는 달리 뉴욕이 새로운 中心都市로 負傷하는데는 港灣만으로는 不足하였다. 물론 뉴욕이 世界最大의 中心都市로 浮上하는데는 世界最大의 港灣을 保有하여 이를 中心으로 世界의 貿易이 이루어진 것이 그 原動力이된 것만은 틀림없으나, 그것이 전부는 아니다.

론돈이 中心이던 時代에는 貨物과 사람과 情報가 배를 타고 움직였다. 그러나 2次大戰後의 航空運送의 發達로 사람은 旅客船으로부터 航空機로 移動해 버렸고, 情報는 電波를 타고 移動하게 되었다. 론돈의 경우는 港灣만 잘 管理하면 여기에 사람과 情報가 따라 왔으나, 뉴욕의 경우 그렇지 못했다. 사람을 모우기 위한 空港을 따로 만들어야 했고, 電波를 타고 集散되는 情報를 모우기 위하여 텔레 포트를 만들어야 했다. 이렇게 모아진 船舶과 貨物과 사람과 情報를 엮어서 活用하기 위하여 世界貿易센터(WTC : World Trade Center)를 設立하여, 世界의 모든 貿易情報를 여기에 모이게 해서, 이곳에서 貿易의 商談이 이루어지게 하였다.

론돈의 경우, 港灣만 開發하면 여기에 船舶, 貨物, 사람, 情報가 다 같이 모여 들었으나, 뉴욕의 경우, 港灣에는 船舶과 貨物이, 空港으로는 사람이, 그리고 情報는 世界貿易센터와 그 안에 設置된 텔레 포트를 통하여 각각 모여들고, 이것이 調和를 이루어 世界의 中

心都市로 浮上하게 된것이다.

라. 뉴욕및 뉴저지 포트 오소리티(New York & New Jersey Port Authority)

결과적으로 뉴욕을 世界의 中心都市로 만드는데는 船舶과 貨物이 모이는 港灣, 사람이 드나드는 空港, 情報가 모이는 텔레 포트, 그리고 이를 組織化하는데 필요한 世界貿易센터라는 네기관이 핵심적인 機能을 한 셈이다.

우리가 여기서 注目해야 할 재미있고 중요한 사실은 뉴욕을 만들어낸 이 네 社會間接資本施設을 뉴욕 포트 오소리티라는 한 機關에서 다 開發하였다는 점과, 이들을 開發하는데 뉴욕市民이나 뉴욕住民이 한푼의 税金도 내지 않고, 전부 뉴욕 포트 오소리티가 獨立採算制의 原則에 따라 企業方式으로 開發하였다는 점이다. 開發의 財源은 公債를 發行하여 調達하고, 開發된 施設을 運營하여 그 收入金으로 公債를 償還하는 方式인바, 1920년부터 오늘까지 繼續 黑字를 記錄하고 있는 것으로 알고 있다. 그러므로 우리는 뉴욕 포트 오소리티에 관하여 특히 注意를 기울여 볼 필요가 있다.

뉴욕港은 1921년에 뉴욕주와 뉴저지주간에 締結한 條約에 의하여 設立된 New York & New Jersey Port Authority에 의하여 管理運營되고 있다. 당시 이 機構를 設立하게된 動機는 허드슨江을 가운데 두고 뉴욕주와 뉴저지주간에 港灣과 背後施設을 놓고 격렬한 競爭을 벌였다. 그 결과 양주에게 모두 도움이 안 되었다. 그결과 여러주간의 交通및 商業을 規制調整하는 任務를 가진 機構인 주제통상위원회(Interstate Commerce Commission)를 골치아프게 만들었다. 그래서 이 ICC가 仲裁案으로서 Port Authority를 設立할 것을 提案하고, 양주가 이를 收容함으로써 誕生되었다.

Authority의 管轄區域은 自由의 女神像으로부터 25마일 半徑以內에 있는 양주의 管轄區域안에서의 港灣과, 이에 부수되는 터미널, 橋梁 및 터널등 交通關聯施設의 開發과, 港灣의 貿易促進(港灣의 利用促進)을 위한 諸業務를 遂行할 機構다. 지금 이 Authority가 管理하고 있는 施設은 港灣만이 아니고, 케네디 空港등 航空施設, 橋梁 및 터널, 鐵道, 트럭 및 버스터미널, 기타 後方交通施設, 그리고 뉴욕港을 世界의 中心港口로 開發시키는데 결정적인 貢獻을한 뉴욕 월드 트레이드 센터, 최근에는 새로이 世界의 耳目이 集中되고 있는 Teleport도 設立運營하고 있다 (Teleport의 효시가 여기다).

運營은 각주지사가 각주의 上院의 同意를 받아 任命한 각 6名, 合計 12名의 委員으로 構成되는 委員會에 自治權이 委任되어 있다. 委員은 名譽職이므로 無報酬며 任期制다. 委員會는 主要政策을 審議決定하며, 港灣廳長(Executive Director)을 任命한다. 港灣廳長은 委員會에서 決定한 事項을 執行할 責任을 진다. Authority는 計劃을 樹立해서 양주의 승인을 받은 事業만 施行하며, 양주는 委員會의 事業計劃이나 行動에 拒否權을 行使할 수 있다.

Authority는 事業을 직접 施行하기도 하지만, 傘下에 많은 子會社를 設立하여 이 會社로 하여금 事業을 遂行하게 하는 경우가 많다. 運營은 철저한 獨立採算制로서 양주로부터 豫算 支援은 한푼도 받지 않는다. 獨立採算制는 開發되는 施設 하나 하나를 單位로 하여 施行된다. 開發財源은 公債를 發行하여 調達하며, 開發後의 運營收入으로 公債를 年次償還한다. 그러므로 採算性이 없는 事業은 처음부터 遂行할수 없게 되어 있다. 公債償還의 容易化와 港灣運營의 企業性과 利用者의 個性을 살리기 위하여, 開發된 施設은 賃貸運營을 原則으로 하며, 開發着手前에 實需要者와 長期賃貸契約을 한다. 賃貸料는 양자가 合意한 會計原則에 따라 原價計算하여, 그 缺課로 정하므로 양자간에 異議가 있을 수 없다.

위와 같은 方法으로 뉴욕港이 開發되어 종전의 양주간의 出血競爭이 止揚되고, 港灣과 그 關聯附帶施設이 開發擴充되어, 이를 통해 뉴욕을 世界의 中心都市로 발돋움하게 하였다. 그러나 花無十日紅인가 이러한 뉴욕도 美國經濟의 전반적인 衰退와 美國經濟의 中心이 東部 海岸으로부터 西海岸으로 移動하면서 지금은 斜陽化의 趨勢가 뚜렷하게 보이기 시작하였다.

3. 國際物流面에서 본 새로운 世界中心都市

가. 經濟中心의 移動(環太平洋의 아시아中心時代)

1970年代에 접어들면서 世界의 中心은 大西洋으로부터 太平洋으로 옮겨오기 시작하였다. 우리는 이를 흔히 環太平洋時代라고 부른다. 그리고 80年代以後는 같은 太平洋沿岸에서도 美國의 西岸보다 아세아쪽으로 經濟의 中心軸이 기울고 있다. 이 環太平洋時代의 世界의 中心都市는 과연 어디일까? 經濟面으로 보면 日本의 首都 東京이 中心都市라고 보아야 한다. 東京은 世界最大의 人口를 가진 大都市이며, 經濟力이 가장 강한 都市인 동시에, 情報를 가장 많이 가진 都市다. 瀛洲國立大學의 地理學 教授인 Rimmer博士는 “世界의 어느 地域에 관한 必要한 資料가 있으면 그 地域에 가서 직접 찾아라. 그리고 그 곳에서 못찾거든 東京에 가서 찾아라. 그 곳에도 없으면 이는 地球上에는 없는 資料다”라고 확언할만큼 東京에는 世界의 모든 情報가 필요에 따라 모여 들고 있는 것이다. 그런면에서는 東京이 世界의 中心都市라는 점에는 疑心의 여지가 없으나 國際物流面에서만 보면 반드시 그렇다고 할수 없다.

物流란 글자 그대로 商品의 物理的인 흐름을 나타내는 것이므로 모든 商品의 흐름이 모두 物流다. 그러나 國際經濟적으로 注目받을만한 物流는 컨테이너에 의해 交易되는 物流라고 할수 있다. 다음표는 지난해의 港灣別 컨테이너物動量順位다. 여기서 우리가 發見할수 있는 재미있는 사실은 우리가 아는 經濟常識과 國際物流가 다른 方向으로 움직이고 있다는 점이다. 누가 뭐래도 世界經濟의 強國은 아직은 美國, 日本, 獨逸이다. 그러나 이 經濟三大國의 港灣은 20位以內에는 몇개 있지만 5位以內에는 없다. 93年の 컨테이너物動量을 보면, 오히려 經濟強國으로 알려져 있지 아니한 香港(1位), 싱가포르(2位), 臺灣(高雄과 基隆

3位와 10位), 룩델담(4位), 그리고 韓國의 釜山(5位)등이 上順位를 점하고 있다.

世界 20大컨테이너港

單位 : 1000teu, %

順位	港 灣 名	92取扱量	對前年增加率
1위	홍 콩	7,972	29.3
2위	싱 가 폴	7,560	18.9
3위	룩 델 담	4,123	9.4
4위	카 오 승	3,960	1.2
5위	부 산	2,751	2.1
6위	고 베	2,595	-1.5
7위	로스앤젤스	2,289	12.2
8위	함 브 르그	2,268	3.6
9위	뉴 욕	1,965	5.3
10위	키 룡	1,950	-2.8
11위	요 코 하마	1,886	5.0
12위	안 트 워프	1,836	4.2
13위	롱 비 치	1,829	3.4
14위	산 후 안	1,700	7.3
15위	웨릭스토우	1,529	6.6
16위	두 바 이	1,481	18.0
17위	도 오 교	1,467	-4.0
18위	브 레 멘	1,276	2.4
19위	방 콕	1,303	11.3
20위	오 클 랜드	1,286	6.1

총 합 계 53,046 9.6

* teu : 20피트컨테이너환산단위

왜 이렇게 되었을까? 理由は 간단하다. 世界經濟가 變化發展하는 過程에서 새로운 物流센터가 생겨나고 있는 것이다. 香港이 世界 1位の 컨테이너取扱港으로 부상하게 된것은 香港 自體의 經濟의 發展에 힘입은바도 있지만, 이보다는 中國의 南部海岸地帶의 經濟가 活性化되면서 여기서 派生되는 輸出入컨테이너들이 自體港灣을 갖지 못하였기 때문에 香港이 이들 컨테이너의 中繼基地 役활을 해주고 있는 것이다. 싱가포르도 마찬가지다. 80年代以後 活性化된 아세안諸國의 經濟에서 派生되는 컨테이너物動量이 싱가포르를 中繼港으로 하고 있다. 룩델담도 年間 400萬개가 넘는 컨테이너중 자국인 네덜란드의 自體物量은 23%정도다.

남어지는 모두 이웃나라인 獨逸, 덴마크, 프랑스 그리고 멀리 스칸디나비아반도의 物量이 모두 이 港口를 中繼港으로 하고 있다. 臺灣의 카오슝이나基隆항도 마찬가지로 中國과 東南亞의 物量을 中繼함으로서 높은 順位를 유지하고 있다.

나. 國際物流센터의 意義

위에서 본바와 같이 21世紀를 눈앞에 둔 現在, 世界經濟는 새로운 物流센터를 中心으로 급속하게 再編되어 가고 있다. 이 새로운 物流센터의 부상을 우리는 經濟적으로 어떻게 理解해야 하는가에 대하여 생각해 보아야 한다. 20世紀까지의 世界의 經濟는 언제나 國境과 國家가 存在한다는 바탕위에서 成立되어 왔다. 그러나 經濟에서 國境의 意味가 退色되고, 世界經濟가 급속한 統合過程을 거치는 21世紀에는, 世界經濟의 中心은 고전적인 經濟強國의 概念에서 떨어져 나와 새로이 形成되는 物流의 허브센터를 中心으로 形成되게 될 것이다. 앞서 본 홍콩이나 싱가포르, 그리고 룩셈부르크가 그 所屬國의 國力과는 關係없이 새로운 經濟의 중심지로 부상하게 되는 것이다.

세계의 物流의 중심지가 될 경우 어떤 利點이 있을까? 이를 여기서 일일이 모두 列舉할 수는 없다. 주요한 것만 보아도 物流의 集中에 따라 取扱物流費가 그 地域의 經濟에 크게 도움을 줌은 물론이고, 物流센터의 隣近地域에는 物流에 민감한 여러가지 産業이 集中하여 發達되게 마련이다. 특히 商品의 原價競爭에서 物流費가 가장 큰 戰略要素가 되어가고 있는 오늘의 國際經濟의 現實을 감안하면 物流센터의 中心이 바로 經濟의 중심지가 되는데 보다 유리한 것은 자연스러운 것이라 할 수 있다. 物流의 중심지에서는 貿易業과 이의 支援의 필수 産業인 銀行, 保險 및 情報關聯産業이 發達하게 되고, 物資와 사람과 情報의 集中에 따라 觀光産業이 發達하고, 이어서 새로이 脚光을 받는 콘벤션 産業이나 패션 産業이 發達하게 된다. 貿易去來가 원활하게 이루어지기 위하여는 自由貿易地帶등이 필요하게 되며 이는 바로 그 地域의 流通센터 구실을 하게 된다. 다시 말하면 地球村時代의 物流센터는 그 背後地域의 經濟의 중심지로 바로 자리잡게 되는 것이다.

지금까지는 經濟의 중심지는 政治의 중심지가 겸해왔다. 이에 대한 예외가 있었다면 美國의 뉴욕이었다. 美國은 잘 아는바와 같이 政治의 중심지는 워싱턴이었고, 經濟의 中心은 뉴욕이었다. 이러한 현상은, 國際經濟가 더욱 擴散되고, 企業이 多國籍化하고, 經濟에서 國境概念이 없어지고, 國際物流의 중요성이 부각되면 부각될수록, 더욱 촉진될 것이다. 이러한 과정에서 政治와 分離된 새로운 經濟중심지가 자리 잡는 곳이 바로 새로이 형성되는 國際物流의 허브센터다. 世界經濟의 중심은 이미 뉴욕이나 도쿄나 본을 떠나 홍콩, 싱가포르, 그리고 룩셈부르크로 移動하고 있는 것이다.

다. 統合유럽의 經濟首都 룩셈부르크

룻델담港이 統合유럽의 새로운 경제중심지로 자리잡아 가는데 결정적인 役活을 해주는것은 룻델담이 가지고 있는 地政學的인 위치다. 룻델담은 江下口에 位置하여 大型船의 接岸施設을 建設하는데 適合한 適地를 많이 가지고 있을뿐만 아니라 北海에 位置하여 全유럽지역과 海路와 內水路로 2次輸送을 하기에 아주 적당한 位置에 있다. 또 鐵道와 道路網도 잘 整備되어 있어 後方輸送에서 다른 어느 競爭港보다도 유리한 位置에 있다. 이러한 經濟地理的 利點을 잘 活用하여 다른 競爭港과의 어려운 競爭을 이겨 새로운 經濟首都로 자리 잡아가고 있는것이다.

룻델담港의 오늘이 있기까지 막대한 資本을 投下하여 港灣 및 物流施設을 建設하였다. 그러나 오늘의 룻델담은 이러한 하드웨어에 의해서만 이룩된것이 아니다. 이에 못지 않은 소프트웨어의 開發에 힘입은바 크다. 그 한 例로 얼마전 서울의 朝鮮호텔에서 룻델담부시장을 團長으로하는 使節團이 와서 세미나와 豪華 리셉션을 開催한바 있다. 目的은 韓國의 船舶과 貨物을 룻델담港으로 誘致하기 위한 세일즈활동의 일환이었다. 룻델담의 港灣과 物流를 서울의 朝鮮호텔에서 세일즈하는 時代가 오늘의 國際物流時代이며 地球村의 새로운 經濟의 모습인것이다.

4. 必要한 東北亞의 國際物流센터

가. 東北亞經濟의 發展

눈을 우리 韓半島 周邊으로 돌려 보자. 韓半島를 中心으로 21世紀에 새로운 經濟圈이 형성될 公算이 매우 높아지고 있다. 日本과 韓國의 經濟力과 經驗을 시베리아 및 滿洲의 資源 및 로시아, 滿洲, 北韓의 勞動力을 結合시켜 經濟를 開發해보자는 環東海經濟圈의 概念이 나온지가 오래다. 그리고 그 具體案으로서 두만江流域開發이 활발히 論議 되고 있다. 또 開放된 中國經濟의 發展은 홍콩주변의 南部海岸地帶에서 시작하여 海岸線을 따라 빠르게 北上하고 있다. 이 물결에 따라 環黃海經濟圈이 形成되고 있다.

새로 형성될 環東海經濟圈과 環黃海經濟圈의 物流중심지가 어딘가에 필요하게 될것이다. 그리고 이 物流센터는 東北亞 經濟의 중심지가 될것이며 環太平洋時代가 당분간 持續된다는것을 전제로 할때 世界經濟의 중심센터가 될것이다. 그러므로 東北亞의 새로운 物流센터가 어디가 될것인가는 우리의 초미의 관심사가 아닐수 없다. 우선 생각할수 있는 안으로는 環東海經濟圈의 物流센터와 環黃海經濟圈의 物流센터가 한곳에 形成될것인지 각각 따로 形成될것인지를 생각해 보아야 한다. 이 問題에 대한 解答은 現代國際物流의 趨勢는, 物流센터는 크면 클수록 좋으므로, 適地만 있다면 한곳에서 두 經濟圈의 物流를 모두 收容하게 되는것이 보다 바람직하다. 그러나 適地가 없을 경우, 각각 따로 形成되게 될것이다.

나. 새로운 東北亞國際物流센터 후보지

먼저 環東海經濟圈의 物流센터 후보지를 상정해보자. 두만江流域開發이 활발히 論議되면서 北韓의 先鋒港이나 羅鎮港등이 최근 매스컴에 많이 오르내리나, 이곳은 그 地域의 工團을 위한 物流의 서브센터구실을 할수 있겠으나 허브센터구실을 하기에는 여러가지 與件이 不備하다.

다음으로 생각할수 있는 후보지가 러시아의 우라디보스톡이나 그 隣近의 한 港灣(보스토치니 또는 나호드카)이 될 公算도 없는것은 아니다. 특히 이곳은 시베리아철도를 利用할수 있어 대구라파 交易의 物流센터로서의 適地일 가능성이 높다. 그러나 러시아의 社會間接資本에 대한 投資能力에 限界가 있고, 經濟의 中心이 유럽대륙이 아니고 環太平洋中心이 될 것을 생각하면 너무 극지쪽에 치우쳐 있어 적지로 보기 어렵다.

다음으로 생각할수 있는곳이 日本의 니가다港이나 후쿠오카港다. 니가다港의 경우 環東海經濟圈의 物流센터로서는 적지성이 있어 최근에 러시아의 開放물결에 따라 새로이 이미 각광을 받고 있는 港灣이며 都市다. 그러나 環黃海經濟圈과 연결이 어렵다는 핸디캡을 안고 있다. 이에 비해 環東海經濟圈과는 地理上 약간 멀지만 環黃海經濟圈과의 연결도 용이하고 太平洋航路에의 接近이 쉬운 條件을 갖추고 있는 후쿠오카港이 보다 유리한 位置에 있다.

釜山과 光陽港도 이 후보지로서 빠져서는 안되는 港灣이다. 釜山의 경우 두 經濟圈과 거리가 비슷한 中間位置에 있고, 이미 世界 第5位の 컨테이너取扱港이므로 여러가지 객관적인 條件이 잘 갖추어져 있다. 光陽港의 경우, 새로 開發중인 港灣이므로 아직 평가가 이르나 環東海經濟圈과는 釜山이나 후쿠오카보다 약간 먼 대신 環黃海經濟圈과는 약간 가까운 利點이 있다.

環黃海經濟圈의 경우만 獨立시켜 생각해볼때, 中國의 어느 港灣을 開發하여, 이 港灣이 새로운 物流센터로 부상할 가능성도 없는것은 아니나, 中國에는 이만한 規模의 社會間接資本 投資餘力이 現在로서는 없다. 또 실령 있다 하여도, 中國의 後方交通體系가 現在와 같이 落後된 상태하에서는 中國海岸에 位置한다는 理由만으로 다른 競爭港과의 競爭에서 더 유리하다고 단정할수 없다.

다. 釜山港과 후쿠오카港의 競爭

이상의 여러가지 주어진 狀況을 分析評價해보면 環東海經濟圈과 環黃海經濟圈이 완성되는 時點에서는 釜山과 후쿠오카港이 21世紀의 東北亞細亞의 새로운 國際物流基地가 될 가장 유력한 후보지가 되는 셈이다. 이 두항만이 競爭하는 경우, 두 港灣都市중 어느 都市가 보다 유리한 位置에 있고, 競爭에서 살아 남을수 있는가는 매우 흥미로운 관심거리다.

두 港灣都市중 釜山은 이미 世界 第5位라는 컨테이너物動量을 가지고 있어서 國際적으로 잘 알려진 港灣이라는 長點이 있다. 反面에 釜山은 이미 人口를 400萬이나 갖는 大都市이므로 用地不足이 매우 심각하다. 그 結果 港灣施設과 物流基地建設의 適地가 너무 적다는 점이 弱點이다. 또 하나 韓國의 경우, 港灣을 中央政府가 開發運營함으로 官僚的非能率이 심각하고, 港灣運營面에서 소프트웨어가 전혀 開發되어 있지 않으며, 무슨 理由에선지 政府는 光陽港을 새로운 컨테이너 港口로 서둘러 開發하여 컨테이너物流를 두 港口로 인위적으로 分散하려는 施策을 採擇하고 있는바, 이는 國際定期航路가 寄港港을 가능한한 줄이려 하는 國際的인 趨勢에 반하는 措置로서 釜山이 새로운 東北亞의 物流基地로 부상하는데 부정적인 影響을 미치고 있다.

반면에 日本의 후쿠오카港의 경우, 位置面에서는 釜山과 비슷한 位置에 있다. 그러나 日本의 經濟가 너무 先進化되어 人件費 및 物價가 비싸므로 物流費用이 높아질 弱點이 있다. 반면에 후쿠오카港의 경우, 開發의 適地도 비교적 餘裕가 있고, 日本의 다른 港灣이 이미 컨테이너 物流基地로서의 노하우를 충분히 蓄積하고 있으므로, 이번에서 釜山の 추적을 불허하는 長點을 가지고 있다고 할수 있다.

競爭의 結果는 지나 보아야 알겠지만, 21世紀 초반까지 '양항은 難兄難弟의 競爭關係를 유지하다가 어느 時點에서 한쪽으로 기우는 樣相을 보이거나 양항이 계속 팽팽한 대립과 競爭關係를 보다 장기적으로 지속할 展望이 있다.

5. 새로운 東北亞物流센터가 되기 위해 釜山이 해야할일

가. 釜山이 갖추어야 할 3포트(Ports)

이상 몇가지 先進國의 都市의 例에서 보는바와 같이 國際物流센터가 되는 港口都市는 現代에 있어서는 하드웨어면에서 우선 3포트(3 Ports)를 갖추어야 한다. 船舶과 貨物이 出入하는 港灣(Sea Port), 國際旅客과 高價貨物을 運送할수 있는 空港(Air Port), 그리고 情報가 集散되는 텔레 포트(Teleport : 아직은 적당한 우리말이 없다)가 그것이다. 이 세가지를 갖추어야만 國際經濟의 中心都市로 發展할수 있는 基礎條件을 갖추게 되는 것이다. 그러나 釜山은 어느것도 現在로서는 신룡하게 갖추어진 것이 없다. 그래서 釜山은 世界 5位라는 컨테이너 物動量에 人口 400萬을 包容한 韓國 南部의 中心都市이면서도 오늘과 같이 活氣가 없는 都市가 되고 있는 것이다.

앞서 지적한바와 같이 이 세가지를 갖추었다고 해서 그 都市가 당장 國際經濟의 中心都市가 되는것은 아니다. 그러나 이 條件은 港口를 包容한 都市가 國際經濟의 中心都市로 발돋움하는 必要條件이므로 이를 갖추지 못하면 처음부터 希望이 없다. 이를 갖추고 나서야 이를 利用하여 사람과 情報가 모이게 할수도 있고, 이를 組織化하여 關聯産業을 發展시킬수

있는 것이다. 이하에서는 이들 3포트와 관련된 釜山의 實態와 補完 方案을 檢討하고, 끝으로 이렇게 모인 사람과 情報를 組織化하는 월드 트레이드 센터에 言及하고자 한다.

나. 釜山港灣의 開發擴充 및 管理體制整備

1). 釜山港의 管理實態

釜山港은 컨테이너取扱量만 놓고 볼때에는 세계에서 다섯 손가락에 드는 港灣이다. 그러나 그것은 釜山港을 利用하는 컨테이너가 그렇다는 것이지 釜山港이 그만큼 크고 훌륭하다는 말은 아니다. 어느면에서는 釜山港만큼 物動量이 있음에도 불구하고 管理體制가 미숙해서 여러가지 問題를 提起하고 있는 港灣이 없다. 어느면에서는 釜山이 當面하고 있는 問題 중의 상당부분이 이 港灣管理體制의 不合理에서 연유하고 있다고 할수 있다. 釜山港의 問題點을 要約한다면 施設能力의 絶對不足, 港灣位置의 不適正, 그리고 管理體制의 不合理의 세 가지라 할수 있다. 이하 간단히 概觀해보자.

2). 絶對量이 不足한 港灣施設

釜山港보다 컨테이너 物動量이 약간 모자라서 世界의 6位나 7位를 차지하고 있는 로스앤젤스나 고오베港의 경우, 컨테이너用 船席(컨테이너船 한隻을 接岸시킬수 있는 埠頭)이 30個에서 35個 정도가 된다. 그리고도 모자라서 지금도 하나 둘 建設하고 있다. 그런데 釜山港의 경우, 이들 두港보다 많은 컨테이너를 取扱하면서 船席이 겨우 7個다. 앞선 두 港灣이 모두 企業의 黑字港이므로 適正規模로 본다면 釜山港은 適正規模의 5分の 1의 施設밖에 못갖추고 있는 셈이다. 컨테이너의 取扱이 콩나물시루꼴이 될수밖에 없다.

이렇게 施設能力의 絶對不足 때문에 여러가지 不合理가 발생한다. 不足한 施設로 모든 需要를 充足시키려니 埠頭運營을 公營原則으로 運營한다. 컨테이너의 경우, 港灣에서의 컨테이너 操作이 國際物流에 있어서의 競争力을 左右하므로, 모든 利用者가 자기의 專用船席과 터미널을 갖기를 원한다. 그러나 施設의 絶對量이 不足하므로 需要者가 원하는대로 專用使用權을 줄수 없다. 그 結果, 釜山港의 컨테이너 서비스는 實需要者의 要求를 充足시켜주기 보다는 個性이 없는 劃一主義에 흐르게 된다.

3). 港灣位置의 不適正

釜山의 都心은 光復洞, 南浦洞, 中央洞이다. 港灣도 中央洞으로부터 시작된다. 都市의 核과 港灣의 核이 너무 가까이 붙어 있다. 이런 釜山의 都市와 港灣의 配置構圖는 1920年代에 日本사람들에 의하여 만들어 졌다. 그 때는 釜山의 人口를 15万이나 20万으로 보던 안목으로 만들었다. 港灣規模도 물론 지금 보다 훨씬 작았다.

그러나 釜山의 人口는 400萬으로 늘어났고 港灣需要規模도 世界 5位로 늘어났다. 우선 都市가 東西로 길게 發展하면서 港灣을 뺨 둘러 包圍해 버렸다. 都市속에 갇힌 港灣은 港灣에 出入港하는 物動量을 나르기 위해 大型트럭이 都市를 밤낮 없이 通過해야 하게 되어 그렇지 않아도 어려운 釜山의 都市交通難을 더욱 가중시키는 結果를 가져왔다.

都市에 가깝고 좁은 北港水域에다 많은 港灣施設을 建設하다 보니 埠頭의 背後에 충분한 規模의 背後用地를 확보하지 못해서 船舶에서 적양하되는 貨物을 保管할 場所가 모자라게 되었다. 할수 없이 港灣과 멀리 떨어진 市外廓地域에다 콘테이너 야드를 마련하여 埠頭地域에서 이들 야드까지 二重運送하여 保管하게 되었다. 그 結果, 港灣交通量이 두배로 늘어나서 그만큼 都市交通을 加重시키는 要因이 된다.

釜山市에 의하면 釜山은 全國의 都市중 道路率이 가장 낮은 都市다. 그러므로 交通難이 가장 심할수 밖에 없는데, 이 좁은 道路위를 港灣에서 取扱되는 貨物을 滿載한 大型트럭이 都市를 縱橫으로 疾走하니 都市交通이 世界 最惡이 될수 밖에 없다. 市民은 자연적으로 都市를 疾走하는 大型트럭에 짜증을 내게 되고, 그 原因이 되는 港灣을 미워하게 되는 感情까지 갖게 된다. 問題解決을 위해서는 港灣交通과 都市交通을 分離할수 있도록 港灣과 都市를 再配置하지 않으면 안된다.

4). 管理體制上的의 問題

우리나라는 主要港灣을 모두 政府가 直營管理하는 體制를 維持하고 있다. 開發財源도 政府의 一般會計에 의하므로 結果적으로 國民의 税金으로 港灣을 建設하고 運營하는 셈이다. 여기에 問題가 있다. 그러나 지면관계상 여기서 港灣管理體制를 상세히 說明하고 있을수 없다. 結論만 말한다면 이 制度는 世界에서 가장 不合理하고 非能率的인 制度다.

우선 우리와 經濟水準이 같거나 우리보다 잘 사는 國家중 港灣을 완전한 國有國營으로 하고 있는 國家는 한 나라도 없다. 어느나라의 制度도 그 港灣이 位置하는 곳을 管轄하는 地方自治團體가 어떤 形態로든 港灣에 깊이 관여하고 있다. 다음으로 世界上位 20位 정도까지 되는 港灣은 어떤 形態로든 企業化해서, 港灣을 企業原則에 따라 管理運營하고 있다. 우리와 같은 國有國營과 官僚的 非能率은 어느 港灣에서도 찾아 볼수 없다.

釜山港의 경우, 位置上的의 不適正은 結果적으로 보면 港灣計劃과 都市計劃의 不調和에서 왔다고 할수밖에 없는바, 港灣이 너무 中央政府에 의해 일방적으로 計劃되고 開發된 結果라 할수 있다. 港灣所在地를 管轄하는 地方自治團體가 어떤 形態로든 港灣에 깊숙히 關與하는 管理制度를 만들어 냈으므로 市民들의 港灣에 대한 主人意識도 높아질 것이고 港灣과 都市의 調和있는 開發을 가능하게 할것이다.

港灣을 企業化하는 問題에 關하여 關係자는 港灣이 公共性이 강하므로 企業化할수 없다고 主張한다. 그러나 筆者가 아는 世界의 主要港灣 企業原則에 의해 運營하고 있지 않은 港灣은 韓國밖에 없다. 모든 重要港灣이 모두 企業原則에 의해 運營되고 있고, 모두 黑字을 내고 있는데 韓國만 유독 企業化를 못시킬 아무런 理由도 없다. 물론 世界의 港灣중 企業化 했으면서 赤字에 허덕이는 港灣이 있다. 이들 港灣은 너무 愁心을 내서 大規模로 港灣을 開發했다가 船舶과 貨物의 誘致에 失敗한 경우들이다. 破産하는 企業이 있다고 해서 企業自體의 存在를 否定할 理由가 없는것 같이, 이런 港灣이 몇개 있다고 해서 釜山港을 企業化 못시킬 理由가 없다.

企業化시킬 경우, 港灣開發財源을 商業베이스로 調達할수 있으므로, 開發財源不足問題를 解決할수 있다. 필요한 資金은 公債등을 發行하여 調達하고, 開發된 施設을 運營하여 얻는 收入으로 이 公債를 상환하므로, 需要가 있고 採算性이 있는 施設은 얼마든지 開發할수 있다. 반면에 收支가 안 맞거나 需要가 없는 施設은 開發하지 않으므로 投資의 浪費를 막을수 있다. 결국 釜山港의 컨테이너의 콩나물시루꼴을 면하는 길은 港灣을 企業化해서 企業原則에 의해 運營하는 길 뿐이다.

企業化의 反對論者는 만약 港灣을 企業化할 경우, 使用料를 올려야 하므로 輸出入業者의 負擔이 높아져서 對外貿易에 差跌이 있다고 主張한다. 그러나 지금 釜山을 비롯한 우리나라 港灣의 問題는 서비스의 質이 問題지 使用料는 거의 問題가 되지 않는다. 海運港灣廳 스스로가 港灣施設의 不足으로 年間 1兆원 이상의 經濟的 損失을 보고 있다고 밝히고 있는바, 이 이야기는 만약 港灣의 서비스의 質을 높여서 損失要因을 除去해주면 年間 1兆원정도 더 負擔해도 經濟的으로는 現在와 같다고 할수도 있다는 論理가 된다. 또 需要者의 負擔增加는 負擔할 需要者가 걱정할 일인데, 지금 需要者인 船社나 荷役業者들은 한결같이 港灣의 專用使用權을 要求하고 있고, 이 專用使用權을 위해서는 보다 높은 原價料率에 의한 使用料를 負擔하겠다는 立場을 명백히 하고 있다. 돈 낼 사람이 내겠다고 하는데 받을 사람이 걱정을 하고 있는 것은 本末의 顛倒도 정도 問題다.

특히 美國의 경우, 전술한 뉴욕港 같은 곳은 獨立採算制에 의해 市民의 税金은 한푼도 港灣에 投入하지 않고도 훌륭히 港灣뿐만 아니라 空港과 橋梁과 터널과 터미널과 월드 트레이드 센터, 그리고 텔레 포트까지 開發 運營하고 있다. 우리가 왜 귀중한 國民의 税金을 港灣에 한강에 돌 던지기식으로 投入해야 하는지 모르겠다. 美國港口중 캘리포니아 港灣의 경우, 캘리포니아주법으로 港灣에는 住民의 税金이 한푼도 들어가서도 안되고, 또 港灣에서 번 돈을 그 管轄自治團體의 一般會計로 轉入시켜도 안된다는 原則을 정해 놓고 있다.

5). 釜山港의 改善의 基本方向

釜山港의 施設不足問題等 當面問題를 解決하기 위해서 단기적으로는 現在 進行중인 4段 階 工事와 梁山 ICD工事를 하루 빨리 마무리지어야 한다. 이 부분은 지금 政府가 하고 있는 計劃을 빨리만 促進하면 된다. 그러나 이것만으로는 단기적인 臨時方便이므로 長期的이고 根本的인 對策이 있어야 한다.

長期對策으로는 釜山港은 港灣의 適地를 다시 찾아 長期開發計劃을 서둘러야 한다. 그 適地로는 흔히 加德島 또는 洛東江 河口등을 거론하는바, 여기에 適地를 찾아 과감한 投資로 大規模 港灣施設을 開發하여야 한다. 開發한 港灣施設은 물론 初期에는 우선 不足한 施設을 充當하는쪽으로 해야 하겠지만, 급한 施設不足을 解決하고 나면, 다음으로는 現 北港의 港灣施設들도 이쪽으로 移轉시켜야 한다. 그리고 現 北港의 施設들은 많은 港灣物量을 隋伴하지 않는 다른 用途로 轉換하거나, 用途廢止하여 都市用地로 活用토록 하여야 한다. 이 計劃은 약 30年 걸리는 大役事가 될 것이다.

이러한 大役事가 가능하게 하기 위하여는 釜山港灣의 管理體制를 歐美 先進國에서 採擇하고 있는 바와 같은 포트 오소리티體制로 轉換하여야 한다. 이 포트 오소리티는 釜山市와 中央政府가 50 : 50으로 參與하는 形態가 되고, 이 포트 오소리티에 權限을 대폭 移讓하고 獨立性을 保障해 주어야 한다.

다. 南部國際空港의 建設

1). 國際空港建設의 必要性

앞서 본바와 같이 港灣을 아무리 開發해 보았자. 船舶과 貨物은 모여 들지만 사람과 情報은 모여들지 않는 世上이 되었다. 우선 사람이 모여드는 都市가 되기 위해서는 出入門格인 國際空港이 있어야 한다. 釜山에 있는 金海空港은 國際空港이라 하지만 명실상부한 國際空港이 아니라 고작해야 日本이나 왔다 갔다 하는 中型機 정도가 離着陸할수 있을 뿐이다. 이것으로는 아무것도 안된다.

지금 永宗島에 建設을 추진중인 新空港정도의 規模의 최신의 國際空港을 釜山隣近에 建設하여야 한다. 그래야만 우리나라의 地域均衡開發의 최대의 障礙인 首都圈에의 人口集中現象도 緩和할수 있고, 釜山을 서울에 從屬된 都市라는 圖式으로부터 解放시킬수 있다. 생각 같아서는 지금의 永宗島空港開發計劃은 中止하거나 延期하고, 金浦空港이 飽和狀態가 될 경우, 이 航空需要를 새로 釜山 近處에 建設될 國際空港으로 分散시킬 경우, 매우 효과적인 首都圈肥大化 抑制政策이 될것이다.

새로 建設할 國際空港의 位置를 어디에 정하는것이 좋은가에 대한 專門家的인 아이디어는 筆者는 가지고 있지 않다. 다만 筆者가 생각하기로는 새로운 國際空港은 釜山만의 空港

이 아닌, 韓國의 南部를 모두 收容할수 있는 空港이 되어야 한다. 그러기 위해서는 金浦空港(開發할 경우 永宗島空港도 包含)은 忠淸以北이 利用하고, 새로 건설될 南部空港은 嶺南과 湖南을 利用圈으로 하여야 할것이다. 이러한 國際空港의 두 포트 시스템을 前提로 할 경우, 適地는 嶺湖南의 中間位置가 될 것이다. 그러나 불행하게도 嶺湖南의 中間位置는 智異山이 있어 空港開發의 適地가 아니다.

그렇게 생각할때 역시 新空港의 適地도 永宗島나 日本의 關西國際空港 같이 海上에다 建設할것을 考慮할수 있을 것이다. 海上空港으로 할 경우, 工事費가 많아질 念慮가 있지만 騒音公害로 인한 住民의 反對나, 土地收用に 따른 補償費가 적어 經濟的일수도 있다. 그리고 空港과 需要都市間을 連結하는 背後輸送網을 海上快速船을 利用할수 있어 좋은 長點이 나올수있다(關西國際空港과 高오베市를 완전히 海路로 連結하고 있다). 位置에 따라서는 釜山, 蔚山, 馬山, 昌原, 麗水 및 光陽등을 모두 海路로 효율적으로 連結할수 있다. 大邱圈으로만 陸上連結路를 開發하면 後方交通網을 비교적 손 쉽게 完成시킬수 있다.

2). 日本의 關西地方과 國際空港

釜山の 南部國際空港의 必要性和 可能性을 檢證하기 위하여 日本關西地方의 대표적인 空港을 建設중인 關西國際空港의 例를 여기 紹介한다. 經濟大國 日本의 經濟의 中心은 두축으로 이루어지고 있다. 도오교를 중심으로한 經濟圈과 오사카, 고오베를 中心으로한 關西經濟圈이다. 그런데 여러가지면에서 關西經濟圈이 도오교經濟圈에 뒤지고 있다. 그 理由의 하나로 專門家들은 사람과 情報가 도오교에 集中하는데 있는 것으로 보고 있다. 도오교에는 世界的인 規模의 나리다 空港이 있어, 여기를 통하여 世界的 모든 都市와 航空路線이 연결되어 日本과 世界를 잇는 關門口實을 하고 있다.

이에 비해 關西地方에 있는 오사카 空港은 규모면에서나 運營면 어느면에서도 나리다 空港과 比較가 안된다. 자연 오사카나 고오베에 用務가 있는 사람도 도오교의 나리다 空港을 거쳐 신칸센을 타고 出入을 할수 밖에 없다. 그 結果, 關西地方이 하드웨어면에서는 도오교 經濟圈보다 우세한 經濟力을 유지하면서도, 도오교에 뒤 떨어지는 結果를 가져오고 있다.

이러한 現象에 자극된 關西地方은 새로운 國際空港을 海上에다 建設하기로 하여 지금 工事が 한참 進行중이다. 關西國際空港으로 불리우는 이 空港은 지금 工事が 상당히 進行되어 거의 完成段階에 접어들고 있는바, 이 國際空港의 特徵은 네가지인바 이를 음미하면 우리나라의 社會間接資本의 開發에도 많은 도움이 될것이다.

첫째는 海上에다 人工섬을 만들어, 그 위에다 空港을 建設하였다는 점이다. 海上空港을 택한 理由는 適地가 없다는 理由도 있지만, 空港에 필연적으로 수반하는 騒音公害때문에 住民이 반대하는 것을 피하기 위해서다. 그 結果, 이 關西國際空港은 完工後 24時間, 年中無

休로 계속해서 航空機가 離着陸을 할수 있는 空港으로 가장 효율성이 높은 空港이 될것이다.

둘째는 陸地로부터 5킬로미터나 떨어지고 25미터나 되는 깊은 水深을 가진 바다를 埋立하여 空港을 建設해야 하므로 工事費가 지금까지 建設된 어느나라의 어느 空港보다 높다는 점이다. 그럼에도 이 案을 택했다는 것은, 그만큼 이 空港이 長點을 많이 가지고 있기 때문이다.

셋째는 이렇게 많은 工事費가 投入되는 空港을 完全한 企業方式에 의해 開發하고 있다는 점이다. 關西國際空港의 開發計劃은 물론 中央政府에 의해서 承認된 事業이며, 이 事業의 推進은 이 空港의 受益者라 할수 있는 오사카등 關西地方의 管理主體들이 主軸이 되어 推進되었지만, 실제 開發을 擔當하고 있는 主體는 株式會社다. 株式會社로 하였다라는 것은 이 空港을 철저한 企業原則에 의하여 運營하겠다는 점을 強調하고 있는것을 의미한다. 株式會社로 하여 企業原則에 의한 運營을 前提로 하는 것은, 이로 인한 收入으로 獨立採算이 가능하다는 것을 前提로 하고 있으므로, 開發資金을 商業資金으로 調達할수 있게 한다. 우리나라의 경우, 흔히 이런 事業을 推進할 경우, 公共性을 너무 강조한 나머지 政府豫算등 公共資金에 開發財源을 너무 의존하여, 財源調達の 限界로 인하여 필요한 開發事業의 추진이 늦어지고 있는바, 이점 우리가 크게 배울 점이다.

넷째로 이 空港은 단순한 空港機能에만 국한하고 있는것이 아니라, 이곳을 空港都市로 하여 이곳에 호텔과 貿易會社의 事務室, 商品의 展示室과 國際會議場, 그리고 텔레 포트등을 두어 필요한 情報과 사람이 모이도록 國際都市가 갖추어야할 機能施設들을 모두 이곳에 갖추게하여, 필요한 사람들이 飛行機를 타고 와서, 구태여 都心까지 들어와서 用務를 보고 다시 나가는 不便을 덜고, 飛行機에서 내려서 막바로 그곳에 있는 호텔에 投宿하여 用務를 보고, 用務가 끝나면 바로 飛行機로 다시 돌아 가도록 하는 소위 원 스톱으로 모든 問題를 解決할수 있도록 한다는 야심적인 구상까지를 包容하고 있다.

이 關西國際空港은 開發중이므로 이러한 야심적인 計劃이 그대로 成功하여 줄지, 무슨 施行錯誤를 겪을지는 아직 미지수다. 그리고 이 空港이 活性化 될 경우, 도오료로 너무 기울고 있는 日本經濟의 中心軸이 어느정도 關西地方으로 넘어 올지도 아직은 두고 볼 일이다. 그러나 그 發想 自體는 釜山の 내일을 위해 꼭 배워야 할 重要要素라 생각한다.

라. 텔레 포트의 建設

現代는 情報化社會다. 그러므로 大都市가 中心都市로 부상하기 위하여는 필연적으로 갖추어야 하는것이 情報가 集中되도록 하는 것이다. 오늘날의 情報의 대부분은 電波媒體로 傳達되므로 世界의 어느곳과도 연결될수 있는 通信網體系를 갖추어야 하며, 이러한 電波情報

가 集散하는 터미널이 마련되어야 하는바, 이 터미널을 텔레 포트라 한다. 釜山에 이 텔레 포트가 建設되어 서울에의 情報의 依存性을 脫皮하여야 한다. 筆者는 通信專門家가 아니므로 이 問題에 관한 더 이상의 전문적인 아이디어를 낼 立場은 아니다. 다만 뉴욕이 世界의 中心都市일때 이 텔레 포트라는 概念을 만들어 냈고, 前述한바와 같이 世界最初의 텔레 포트가 뉴욕 포트오소리티에 의하여 建設되었다는 점만 다시 한번 강조해둔다.

다. 21世紀 아시아의 中心都市가 되려면

港灣, 空港, 그리고 텔레포트라는 3포트가 完成된다고 釜山이 당장 國際都市가 되는것은 아니다. 앞서 언급한바와 같이 이 3포트는 國際物流의 中心都市가 갖추어야 할 하드웨어다. 이를 최대로 利用하여 새로운 價値를 創出해내는 소프트웨어는 지금부터다.

이 소프트웨어의 中心機能을 하는 것이 최근에 新聞에 보도된바 있는 월드 트레이드 센터다. 釜山에 모인 船舶과 貨物과 사람과 情報를 組織化하는 機能이다. 흔히 월드 트레이드 센터는 덩그런 建物과 그 안에 마련된 商品의 展示場만 생각하기 쉬운데, 이것은 어디까지나 역시 겉으로만 본 것이다. 월드 트레이드 센터의 主目的은 世界의 貿易商人이 모두 이곳에 모여서 商品의 見本을 보고, 商談을 進行시키고, 契約을 締結하는등 貿易業務를 원스톱으로 이안에서 볼수 있도록 하는데 있다.

그러므로 지금같이 貿易會社의 船積實務者들이나 釜山에 駐在하는 식으로는 아무것도 안된다. 적어도 우리나라의 主要貿易會社의 本社나 營業部와 船舶會社의 本社나 營業部の 主要 파트가 釜山에 布陣하고, 釜山에서 主要商談의 相當部分이 이루어져야 한다.

더 나아가서 釜山이 21世紀 東아시아의 中心都市가 되기 위하여는 적어도 아시아지역의 主要國의 主要貿易商社가 釜山の 월드 트레이드 센터에 商品을 展示하고, 세일즈 팀이 常駐토록 해야 할것이다. 이런 일들은 쉬운 일은 아니지만 불가능한 일은 아니다. 釜山이 새로운 東北亞의 物流센터로 부상할 경우, 韓國은 東北亞經濟의 중심지로서 機能하게되며, 곧 世界經濟의 중심지로서 機能을 하게 되는 셈이다. 21世紀를 향하여 굳건일척으로 釜山을 새로운 東北亞의 物流基地로 發展시키기 위한 획기적인 政策을 文民政府에서 추진해볼만한 價値가 있다.

이상의 필요한 조치중 文民政府가 들어서면서 釜山에 월드드레이드 센터를 設立하기로 하였다. 매우 잘한 措置라고 할수 있다. 그러나 世界貿易센터 建物만 덩그런히 지어 놓는다고 모든것이 다 되는것이 아니다. 위에 지적한 다른 하드웨어들도 모두 갖추어야 하고, 이를 組織化하는 소프트웨어도 갖추어야함은 물론이다. 이를 갖추는데는 1-2년이 걸리는것이 아니다. 서둘러도 10年은 걸리는 事業들이다. 지금 着手해도 이미 늦은 감이 있다.

특히 우리나라는 말로는 物流物流하면서 公共部門에서의 物流와 관련된 하드웨어와 소프트웨어의 開發이 너무 뒤쳐져 있다. 物流關聯 公共部門의 실정이 이렇진데 차라리 民間企業의 참여폭을 대담하게 늘리고, 公共部門의 機能을 가능한 최소한으로 縮小하는것도 생각해 보아야 한다. 우리나라 企業, 특히 大企業들은 지금 충분히 國際競爭力을 갖추고 있고 國際物流에 관한 노하우도 가지고 있다. 그들에게 말기면 좀더 서둘러 빨리 갈수 있는 지름길이 있을것이다. 서둘지 않으면 버스는 지나가고 만다. 망건 쓰다 장 파하는꼴을 볼수는 없지 않은가.