

KIEP

오늘의 世界經濟

World Economy Update

제 03 -33 호 / 2003년 9 월 4 일 발간

동북아 물류중심추진 로드맵: 주요 내용과 향후 과제

작성자: 안형도 동북아경제협력센터 소장

[hdahn@kiep.go.kr, ☎ 3460-1151]

방호경 동북아경제협력센터 연구원

[bassgu@kiep.go.kr, ☎ 3460-1126]

主要內容

- ▣ 최근 아시아 주요 국가들은 물류거점화 국가가 되기 위한 관련 정책을 국가전략적 측면에서 시행하고 있어 역내 국가간 치열한 경쟁양상을 보이고 있음. 이때 정부의 동북아 물류중심추진 로드맵(roadmap)』 발표는 뒤늦은 감은 있지만 매우 환영할 만함.
- 특히 화물하역노조의 연이은 파업으로 한국 물류산업의 국제적 이미지 실추와 그동안 지적되어온 물류산업의 문제점, 그리고 GDP 대비 국가물류비의 비중이 여타 주요 국가에 비해 높은 것으로 볼 때 정부의 방향 제시는 매우 바람직함.
- ▣ 그러나 정부의 동북아 물류중심추진 로드맵(roadmap)』 발표안을 보면 몇 가지 개선과제가 존재함.
- 첫째, 물류 로드맵 이행에 필요한 방대한 자금을 어떻게 조달할지에 대한 구체적인 방안이 제시되어 있지 않으므로 이에 대한 보완이 필요함.
- 둘째, 선발 물류중심국가에서는 물류 연관산업에 발생하는 부가가치의 메커니즘이 어떻게 작동되고 있는지 정확한 분석이 요구되고, 로드맵 이행과정에서 이를 반영할 필요가 있음.
- 셋째, 화물차 지입제를 폐지하고 개별등록제를 시행하는 것은 국제적 물류전문기업 육성과 수급불균형을 해소하기 위해 필요한 정책이나 개별차주들의 경쟁을 심화시켜 수지를 악화시킬 수 있으므로 추가보완책 필요
- 넷째, 업무복귀명령제도 도입으로 화물연대회원들과 노동계의 강력한 반발이 예상되므로 이에 대한 철저한 대비책이 요구됨.

對 外 經 濟 政 策 研 究 院

1. 배경

□ 국내적으로 보면 그동안 한국은 도로, 철도, 항만 등 운송시설에 대한 지속적인 투자에도 불구하고 증가하는 물동량을 효율적으로 처리하지 못하여 GDP 대비 물류비가 세계 주요국들보다 높은 것으로 나타남.

- 2001년도 한 해 동안 운송·보관·하역·포장·정보 등 물류활동에 사용된 국가 물류비는 67조 5천억 원으로 2000년의 66조 7천억 원보다 1.1% 증가하였음. 이 비용은 GDP 대비 12.2%에 달해 미국의 9.5%나 일본의 9.6%(1997년 기준)에 비해 높은 편임.

<표- 1> 한국의 물류비용 변화 추이

(단위: 조 원, %)

구분	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
GDP	377.3	418.5	453.3	444.4	482.3	522.0	551.6
국가물류비	48.2 (57.9)	52.8 (63.8)	56.5 (69.6)	56.2 (74.2)	62.2 (78.9)	66.7 (85.1)	67.5 (87.5)
GDP 대비 물류비(%)	12.8 (15.3)	12.6 (15.2)	12.5 (15.4)	12.6 (16.7)	12.9 (16.4)	12.8 (16.3)	12.2 (15.9)

주: ()안은 국제화물수송비(국제항공 및 해운수송비)이고 GDP 대비 비율임.

자료: 건설교통부(www.moct.go.kr), 『보도자료』를 참고하여 계산.

- 최근 발표에 의하면 2002년 말 현재 물류비용은 GDP 대비 12.4%로 전년에 비해 증가한 것으로 나타남.

- 또한 최근 화물하역노조의 연이은 파업으로 발생한 집계 가능한 경제적 손실보다는 부산항 나아가서는 한국 물류산업의 이미지 실추가 무엇보다 더 큰 문제임. 그 결과 2003년 4월 이후 7월 현재까지 중국 상하이항의 컨테이너 화물처리실적에서 줄곧 뒤지고 있음. 따라서 그동안 국내물류산업에 내재해온 문제 해결을 위해 정부의 조기 개입의 필요성 대두

□ 대외적으로는 세계화와 지역주의, 정보화의 확산으로 국가간 분업과 경쟁이 심화되고 있음.

- 20세기 말에 들어서면서 국가간 경쟁력이 세계경제환경의 변화에 대처하는 양상에 따라 크게 변화하고 있는 현상이 나타남.

- IMD 세계경쟁력 보고서에 따르면 일본의 경쟁력은 1994년 3위에서 2002년 30위로 급속히 하락한 반면 동 기간 중 핀란드의 경쟁력은 19위에서 2위로, 아일랜드의 경쟁력은 21위에서 10위로 빠르게 상승하였음.
- 지역적 측면에서 볼 때 1970년대 이후 한국, 중국, 일본 3국은 급속한 산업화와 함께 대외교역이 빠르게 신장되어왔음. 특히, 중국의 지속적 고도 경제성장에 따라 동북아국가들간 역내 교역이 지속적으로 증가하고 있음.
 - 동북아(한·중·일)의 역내 교역비중: 1990년: 12.7% → 2001년: 21.8%
 - 전 세계 대비 동북아의 총생산 비중: 1999년: 20% → 2020년: 30%
- 이에 따라 동북아의 물동량과 역내 국가들간 항공승객 수가 꾸준히 증가하고 있음.
 - 전 세계 대비 동북아의 물동량 비중 : 1997년: 27.0% → 2000년 28.1%(2006년에는 30.1%로 증가할 것으로 전망)
- 따라서 동북아 역내 국가들의 경제활동에서 창출되는 부가가치의 일부를 한국으로 흡수할 필요성이 제기됨. 특히 『강대국의 흥망』의 저자인 폴 케네디(Paul Kennedy) 교수는 21세기 한국이 지속가능한 경제성장을 하기 위해서는 중국이 창출하는 부가가치의 흡수효과가 큰 전략산업을 채택, 발전시켜나갈 것을 제안
- 결국 세계경제, 특히 동북아 경제지도의 빠른 변화에 유연하게 대처하기 위해 기존의 투자주도형 경제성장에서 국가 전체를 혁신주도형 구조로 전환하고 더 나아가 한국이 동북아지역에서 핵심국가로 발돋움하기 위해 동북아경제중심지 전략을 추진.
- 이를 위한 전략적 개념으로 동북아 경제상황을 효율적으로 활용하여 새로운 성장동력 창출, 남·북경협심화를 통한 동북아 경제공간의 순기능 회복, 그리고 동북아의 평화와 번영을 통한 역내 국가들간 공존의 상생적전략개념임. 보다 구체적으로는 기존의 동북아 비즈니스거점(hub) 개념에 동북아경제협력과 남·북협력 개념이 추가된 포괄적인 개념임.
- 여기서 동북아 거점이란 물류, 금융, 혁신클러스터(R&D), IT 및 디자인 등의

지역본부를 자국에 유치하는 전략임.

- 그러나 최근 중국과 아시아 주요 국가들은 자국이 물류거점화 국가가 되기 위해 물류부문에 관련된 하드웨어적 투자와 함께 소프트웨어 개선을 위한 노력을 국가전략적 측면에서 경주하고 있음.

- 특히 물류는 선점효과가 존재하여 선택과 집중의 원리에 따른 체계적인 적기 개발과 투자가 요구됨.

- 이러한 배경하에서 2003년 8월 27일 동북아경제중심추진위원회는 전남 광양에서 동북아물류중심추진 로드맵』을 발표

2. 주요국의 물류허브 추진현황

가. 물류허브의 개념

- 물류허브(logistics hub)란 지역경제권들을 연결하는 글로벌 물류시스템에서 지역경제권의 주변지역에 물류 관련 서비스를 제공하는 기지로 정의될 수 있음.

- 물류허브 개념에는 중심항만과 중심공항, 물류단지 등이 필수적 구성요소라 할 수 있음.

- 따라서 동북아 물류허브라 함은 동북아지역을 세계 각 지역경제권으로 연결하는 물류서비스를 제공하는 지역으로 개념화될 수 있으며, 글로벌 물류의 동북아센터 혹은 동북아본부 또는 동북아관문 등으로 정의 내릴 수 있음.

- 특히 국가적 측면에서 평가하면, 물류중심지화 전략은 주변국에서 이루어지는 경제활동의 결과가 국제적으로 거래되는 과정에서 발생하는 부가가치의 일부를 흡수하려는 전략임. 그러므로 국토면적이 좁고, 인구가 적어 경제적 부가가치 창출에 한계가 있는 영토소국들에 매우 효과적인 국가발전전략이 될 수 있음.

- 이러한 물류중심기지의 특성 때문에 유럽의 네덜란드, 벨기에 그리고 아시아의 싱가포르, 홍콩, 말레이시아, 중국, 한국 등은 “역내 물류중심지화”를 국가의 중요 전략으로 채택하고 있음.

나. 중국

- 중국의 물류산업은 1990년대 이후 계속된 고도 경제성장에 따라 국내 유통 및 수출입 물동량 급증으로 연간 30% 이상의 성장을 지속하고 있으며 2003년 상반기에는 290억 달러, 2010년경에는 1,200억 달러에 달할 것으로 추정
- 2001년 중국의 소비재와 생산재의 국내유통은 각각 4,530억불, 6,626억 달러를 기록하였고, 수출입 총액은 5,000억 달러에 달하는 물류수요가 급증
- 현재 중하이(中海)그룹(COSCO) 등 대기업을 주축으로 1만 개 이상의 기업이 물류서비스를 제공하고 있는 가운데, Big4(FedEx, UPS, DHL, TNT) 등 다국적 물류기업이 대거 중국에 진출
- 지금까지 동아시아 허브항만 기능에서 홍콩과 싱가포르가 우위를 차지해 왔으나, 1990년대 들어서면서부터 중국 상하이항이 급성장하여 2002년에 컨테이너 취급량에서 세계 4위로 급부상(표-2 참조). 최근 해양수산부 발표에 의하면 2003년 4월 이후 7월 현재까지 컨테이너 처리실적에서 상하이항에 뒤지는 것으로 나타남

<표-2> 주요항만의 컨테이너 처리실적 추이 및 순위

단위: 천 TEU, %

구분		부산항		상하이항		홍콩항		싱가포르항	
		물동량	순위	물동량	순위	물동량	순위	물동량	순위
1991		2,694	5	576	36	6,162	2	6,354	1
1992		2,804	5	717	31	7,972	1	7,560	2
1993		3,252	5	900	27	9,204	1	9,046	2
1994		3,877	5	1,130	25	11,050	1	10,399	2
1995		4,559	5	1,527	19	12,550	1	10,800	2
1996		4,844	5	1,930	18	13,460	1	12,944	2
1997		5,397	5	2,520	11	14,567	1	14,135	2
1998		5,945	5	3,066	10	14,582	2	15,100	1
1999		6,504	4	4,210	7	16,211	1	15,945	2
2000		7,541	3	5,613	6	18,100	1	17,040	2
2001		7,907	3	6,334	5	17,900	1	15,520	2
2002		9,436	3	8,610	4	19,140	1	16,800	2
연평균 증가율	'91 01	11.37	-	27.09	-	11.25	-	9.34	-
	'96 01	10.30	-	26.83	-	5.87	-	3.70	-

자료: Containerisation International(2003), *Container Traffic*.

- 중국 정부는 10차 5개년계획(2001-05년)에서 물류서비스산업을 신성장 산업의 하나로 지정하고, 철도·도로·항만 등 물류 기반시설 확충과 물류 정보화를 포함한 물류산업 발전 종합계획을 작성 중
- 중국의 지방정부도 上海·深圳·天津에 이어 大連·張家港 등 동부 연해도시를 중심으로 물류 중심지화 계획을 연이어 추진. 특히 장가항은 2007년까지 40만 TEU의 컨테이너 처리가 가능한 종합물류시스템을 형성하여, 長江 유역의 국제물류중심지로 육성한다는 계획을 발표하였음.
- 그리고 상하이 배후지역의 물동량을 흡수하기 위해 60억 달러를 투자하여 2020년 준공 목표로 주산군도의 한편에 수심이 깊은 양산항을 건설하고 있음. 최종 완공시 양산항의 연간 컨테이너 처리능력은 현 부산항의 3배인 2,200만TEU에 달해 세계 최대 컨테이너 항만으로 부상 할 전망.
- 또한 “중국 물류정보관리 표준화위원회”를 올해 발족(8. 12)시키고 물류 표준화를 적극 추진하는 한편, WTO 가입에 따른 물류시장 개방약속에 따라 대외 개방을 단계적으로 확대할 방침
- 일본의 2大 물류기업인 「사가와(佐川急便)」는 중국 「바오리(保利)그룹」과 중국 최초의 종합 물류 합자기업인 保利佐川物流有限公司(자본금 1,080萬 弗)를 深圳에 설립 예정

다. 홍콩

- 아시아·태평양지역 비즈니스 중심지이자 중국 진출의 관문이라는 지리적 이점을 이용하여 珠江 삼각주지역 통합전략을 추진 중에 있음. 특히 珠江 삼각주지역은 홍콩 제조업체의 90% 이상이 이전한 중국 최대 생산기지임 .
- 광동-홍콩간 고속철도 건설 추진 및 深圳과의 서부대로 건설 등 교통망 확충을 통해 珠江 삼각주지역을 생산기지로, 홍콩을 복합물류기지로 발전시킨다는 종합계획을 수립

라. 싱가포르

- 싱가포르는 국가생존형 물류체계를 가진 국가로서 자국의 물류중심화를 위해 하

드웨어 측면(항만, 물류단지, 교통망 등)에서의 절대능력 확보전략을 추진하고 있음.

- 이를 위해 매년 전문연구기관과의 공동연구를 통해 향후 물류시설의 소요 판단, 개발계획 수립 및 검증 등 구체적이고 전략적인 대응을 추구하고 있음.
- 한편 각 물류시설의 생산성 및 효율성 향상을 위해 국제물류체계의 관점에서 물류 체계 및 운영시스템 개발에 대한 지속적인 연구와 투자를 하고 있음.
- 특히 한·중·일 등 8개국 14개 港에 대한 운영 지원을 통해 연계성을 확보함으로써 화물을 유치하는 글로벌 네트워크를 구축하고, 항만운영공사 구조조정, 벌크 전용부두의 컨테이너부두 전환, 최첨단 항만 자동화시스템 도입 추진 등을 통해 경쟁력을 제고, 인접국과 차별화된 물류서비스 제공에 주력

마. 말레이시아

- 싱가포르에 비해 30% 저렴한 항만 이용료, 민영화를 통한 항만 운영효율 극대화 등을 바탕으로 인접 싱가포르 물동량 흡수와 세계적 해운회사 유치를 모색
- 세계 최대 해운회사인 「머스크시랜드」 사, 2위 「에버그린」 사가 싱가포르에서 馬聯으로 이전하였고 아시아 횡단열차와 클랑港과의 연계를 통해 육상·해상 물류 허브 구축을 모색

* 아시아 횡단철도는 한·중·ASEAN을 관통하는 노선으로 ASEAN을 중심으로 추진

3. 동북아 물류중심추진 로드맵 내용

가. 발전전략

- 2006년까지 제도정비 및 초기시설 확보에 주력하기 위해 선택과 집중, 선점과 차별화정책, 그동안 문제점으로 지적되어온 사항들에 대한 보완, 그리고 국내 물류와 국제물류의 개선을 병행 추진하기로 하였음.
- 대상지역은 수도권(인천공항), 부산, 광양지역이며 이 지역들에 세계적 기업의 물류센터와 지역본부, 첨단기업을 적극 유치하며 대대적 투자 계획

- 그동안 물류부문에서 약점으로 지적되어온 관련시설, 교통, 물류인력과 물류전문기업 등과 함께 시장 확대, 노동시장 안정성, 외국어능력, 외국인 투자환경 등의 물류외적부문의 개선과 지원을 하기로 함.

□ 우선 인천공항을 동북아 중추공항으로 육성하고, 부산·광양항을 동북아 물류중심항만으로 육성할 계획임. 이를 위해 교통시설 투자배분 조정, 물류 전문기업 육성, 물류거래 투명화, 물류인력 양성, 국제물류 지원제도 개선 및 물류기업 유치, 막힘 없고 서류 없는 물류시스템 구축 그리고 동북아 철 도망 구축이라는 7대 과제를 제시함.

나. 세계 최고수준의 공·항만 개발

□ 2002년도 인천공항의 환적률은 46.5%로 이를 2010년까지 65%까지 증가시키고, 2002년 현재 213개인 국제노선수를 2010년경에 290개로 증편할 계획임.

- 이를 위한 추진전략으로서 공항 2단계 확장 및 접근교통을 다양화, 신규 기·종점 수요증대를 위한 주변지역 개발, 연계 항공수요 증대를 위한 노선망 확충과 마케팅 강화, 그리고 공항 운영을 세계 최고수준으로 개선시켜나갈 예정. 추진과제로는

- 우선 인천공항을 2005년까지 공항철도 1단계 완공(2단계는 2008년)하고, 2008년까지 공항 2단계 확장과 제2연육교의 조기 완공을 추진기로 함.

- 인천국제공항 배후단지 개발을 위해 2005년까지 60만 평 중 30만 평을 관세자유지역으로 개발하고 10만 평을 제2화물터미널지역으로 조기 개발하며, 15만 평을 국제업무단지로 개발

- 해공복합운송 활성화를 위해 보세운송절차와 항만시설을 개선하고 중국항만과 인천항간 운항빈도 제고

- 항공운송업의 국제경쟁력 강화를 위해 전략적이고 단계적인 항공자유화와 주요국과 국제항공화물시장 개방을 적극 추진하고 주요 국가와 양자간 항공협정을 개정하고 신속 서비스체제 구축

□ 부산·광양항을 동북아 물류중심항만으로 육성하기위해 2003년 1,100만 TEU 인 컨테이너 물동량 처리를 2011년에는 3천만TEU를 처리할 수 있도록 확장할 예정이며 2003년 40%인 환적비율을 2011년까지 55%로 증가 시킬 계획

- 이를 위한 추진전략으로서 항만시설 조기 확충 및 배후단지 물류거점화, 항만 생산성 제고, 환적화물 확대방안 강구 그리고 해운업 육성 및 연계수송망을 확충할 계획. 이를 위한 과제로는
- 2006년까지 부산신항 3선석, 광양항 16선석을 우선 개발하고 2011년까지 부산신항 30선석, 광양항을 33선석으로 개발하며 인천항은 52선석 개발 검토
- 부산·광양항 배후단지 및 항만 클러스터를 조성하기 위해 2013년까지 232만평의 배후단지를 개발하고, 국제물류 클러스터로 육성
 - ※ 2005년: 부산신항 2만 평
 - ※ 2008년: 부산신항 20만 평, 광양항 59만 평
- 해운업의 국제경쟁력 강화를 위해 국제기준에 맞는 톤세제(tonnage tax system)를 도입하고 차입자금한도 확대 등 선박투자회사제를 활성화

다. 7대 추진과제

- 1) 물류의 SOC 부족 및 도로편중 투자라는 문제점을 개선하기 위해 대량 교통수단인 철도와 연안해운의 수송분담을 제고시키고, 선점효과가 큰 거점항만의 조기 확충과 복합화물터미널 등 내륙 거점물류시설의 확충 및 기능을 제고시키기 위해 교통시설 투자배분을 조정기로 함.
- 안정적인 투자재원이던 교통세가 2003년 만료됨에 따라 교통세 존치기간 연장 및 교특회계법시행규칙의 시설별 투자배분비율을 대폭 조정할 계획
- 2) 시장기능에 의한 운송시장 질서 재편과 물류업체 지원 강화를 통해 대형화·종합화를 유도하고 물류위기(집단운송거부 등)에 대비한 비상대책 강구, 영세업체의 신뢰성 제고 및 개별차주의 화물 확보를 지원기로 함
- 특히 현재 국내 운송사업자 중 다섯 대 미만의 영세사업자가 97.5%를 차지하고 있는데 그 대부분이 영업력이 취약하여 대형 운송업체나 알선업체에 운송료의 4~10%를 위탁수수료로 지급하고 있음. 더구나 다단계 알선 거치면서 실제 차주에 돌아가는 운송료는 화주가 지급한 수송료의 60~70%에 불과함.
- 또한 운송대금의 절반이 어음으로 결제되고 평균 어음 만기일도 60~120일에 달함. 따라서 기존 시스템으로는 전문 물류업체의 육성이 어려움.

- 3) 아울러 운송대금의 절반이 어음으로 결제됨으로써 야기되는 문제점을 해결하기 위해 신용카드결제를 유도하고 확산시켜 물류거래의 투명성을 제고하고 물류정보망을 통한 사이버거래 확산과 물류기업 회계기준을 마련키로 함.
- 4) 물류분야의 효율화를 위해서는 전문인력 양성이 필수적임에 따라 물류전문대학원 설립을 통한 고급전문인력과 컨테이너부두와 배후단지 운영에 대비한 기능인력을 양성키로 함.
- 5) 관세자유지역법과 자유무역지역법을 통합·보완하고 통관절차를 물류흐름 위주로 전면 개편하기로 하였으며 세계적 물류 제조기업의 동북아물류센터를 적극 유치키로 함.
- 6) 경제 전반에 걸쳐 정보화가 가속화되면서 물류의 정보화가 물류시설의 운영효율성과 물류산업의 경쟁력을 좌우하게 됨. 따라서 공항·항만 물류정보화 완성도 제고, 화물운송시스템의 표준화 및 정보화 추진, 물류정보 연계·통합 스템 구축 그리고 국가기간물류 DB 구축을 골자로 하는 막힘 없고, 서류 없는 물류정보시스템 구축 계획
 - 미국, 네덜란드, 싱가포르 등 주요 물류선진국은 이미 1980년대 초부터 물류부문의 정보화를 추진하여 왔으며 최근에는 첨단정보통신기술을 활용하여 실시간으로 화물과 화물차량을 관리하는 등 물류운영의 첨단화를 추구하고 있음.
- 7) 동북아 역내 국가간 효율적 물류시스템을 구축하기 위해 동북아 철도망을 구축하기로 함. 이를 위해 동북아국가간 국제적 협조체제를 구축하고 아울러 남북철도 표준화 및 북한철도 현대화사업을 추진하기로 함. 단 북핵문제 등으로 인한 불확실성을 감안하여 단계적 추진
 - 1999년 11월 마닐라에서 개최된 ASEAN+3 정상회담에서 한·중·일 3국의 정상은 경제협력을 위한 준비작업의 일환으로 10개 분야의 공동연구 추진에 합의하였는데 여기에 교통·물류분야가 포함된 것은 동 부문의 법적·제도적·기술적 장벽이 3국의 경제협력에 있어서 커다란 걸림돌로 작용해왔으며, 역내 발전과 공동번영을 위해서는 이 부문의 협력이 필수적이라는 공통된 인식에 바탕을 두었음

4. 향후 과제

- 최근 아시아 주요 국가들은 자국이 물류거점화 국가가 되기 위해 국가 전략적 측면에서 관련 정책을 시행하고 있어 역내 국가간 치열한 경쟁양상을 보이고 있음. 이때 정부의 『동북아 물류중심추진 로드맵(roadmap)』 발표는 뒤늦은 감은 있지만 매우 환영할 만함.
- 특히 화물하역노조의 연이은 파업으로 인한 한국 물류산업의 국제적 이미지 실추와 그동안 지적되어온 물류산업의 문제점, 그리고 GDP 대비 국가물류비의 비중이 여타 주요 국가에 비해 높은 것으로 볼 때 정부의 방향 제시는 매우 바람직함
- 그러나 정부의 『동북아 물류중심추진 로드맵(roadmap)』 발표안을 보면 몇 가지 개선과제가 존재함
- 첫째, 물류 로드맵 이행에 필요한 방대한 자금을 어떻게 조달할지에 대한 구체적인 방안이 제시되어 있지 않아 일각에서는 의문을 제시함. 특히, 인천경제자유구역에 소요되는 총비용은 14조 7,610억 원으로 여기에 공항철도, 제2연육교 등 경제자유구역내에 있는 지상구조물들을 총체적으로 고려할 때 투자비는 240조 440억 원에 이르러 두 개의 거대 프로젝트에 소요되는 자금조달이 쉽지는 않을 것임. 따라서 사업자금을 어떻게 조달할 것인지에 대한 방안이 강구되어야 함.
- 둘째, 동북아 물류중심 추진과정에 있어서 중국과의 경쟁은 피할 수 없으므로 중국의 물류 관련정책 추진과 경제상황을 면밀히 살피면서 그에 따른 유연한 추진계획이 요구됨. 또한 네덜란드, 싱가포르, 홍콩 등 기존의 물류중심국가들로부터 물류 연관산업에서 발생하는 부가가치의 메커니즘이 어떻게 작동되고 있는지에 대한 정확한 분석이 요구되고, 이를 동북아물류중심지 추진과정에서 반영할 필요가 있음. 우리나라가 동북아 물류중심지 전략을 채택한 기본적인 이유는 이 지역의 경제활동에서 발생하는 부가가치의 일부를 흡수하자는 것이므로 선발 물류중심국가들의 물류 연관산업에서 발생하는 부가가치의 메커니즘에 대한 연구는 물류 관련 물적·인적 투자만큼 중요함.
- 셋째, 국제적 물류전문기업 육성과 수급불균형을 해소하기 위한 대책의 일환으로 화물차 지입제를 폐지하고 개별등록제를 시행하는 것은 필요함. 그러나 등록기준이 완화될 경우 현재도 과잉 공급상태인 화물차량의 무분별한 진입이

허용되므로 수급균형에 문제가 발생할 수 있고, 이는 개별차주들의 경쟁을 심화시켜 오히려 수지를 악화시킬 수 있으므로 이를 보완할 수 있는 추가대책이 강구되어야 할 것임.

- 넷째, 물류시장의 안정을 위한 업무복귀명령제도 도입은 화물연대회원들 및 노동계의 강력한 반발이 예상됨. 최근 연이은 화물연대회원들의 파업을 통해 화물운송은 공공성이 강한 분야임을 재차 확인할 수 있었음. 우리나라가 동북아 물류중심지가 되기 위해서는 최소한 이와 같은 운송거부사태가 일어나서는 안됨. 따라서 업무복귀명령제도는 동북아 물류중심지로 가는 데 필수적인 제도라고 할 수 있으며 따라서 이에 대한 철저한 대비책이 요구됨.