

특 집

“한반도를 亞太경제 중심축으로”

85국, 95.9.30

광복 50주년을 맞아 우리나라가 식민지배, 동족간의 전쟁등의 오욕을 뒤로 하고 다시 열리는 반세기동안 세계사의 중심에서 서기 위해서는 해야 할 일이 한 두가지가 아니다. 의식과 관행을 급변하는 세계조류에 맞춰 변화시키고 산업생산성과 기술력을 보다 높여야 하며 정보화시대에 부응하고 통일에 대비해야 하는 것 등등, 어느것 하나 소홀히 할 수 없다.

21세기 도약위한 經濟전략



그러나 이렇다 할 자원을 갖고 있지 못한 좁은 땅덩어리라는 근원적인 한계를 딛고 세계무대의 선두주자로 발돋움하기 위해서는 세계 어느 나라 기업인 누구인가 한반도에 들어와 각종 산업투자와 경제활동 등을 할 수 있고 우리는 그 fruits(과실)을 챙길 수 있도록 아시아·태평양 경제의 축을 한반도로 가져와야 하는 과제를 우선 해결해야 한다. 세계 경제의 중심축이 21세기에는 미국과 유럽 중심에서 한국 일본 중국으로 대표되는 아시아권으로 옮겨온다는 전망이 이미 가시화되고 있기 때문에 이 과제의 실현여부가 21세기 민족의 成敗(성패)를 가늠한다고 해도 결코 과언이 아니다.

이를 위해 두가지 숙제를 우선 해결해야 한다는 것이 전문가들의 일치된 지적이다. 사람과 물자가 한반도와 지구촌을 손쉽게 빠르게 오갈 수 있는 物流(물류)기반을 만드는 것과 세계인들이 한반도에서 자유롭게 투자 및 기업·생활활동을 할 수 있는 환경조성이 그것이다.

2000년에는 연1억명을 수송할 수 있는 영종도신공항이 개항한다.

신공항은 아시아태평양경제권의 중추 공항 역할을 할 것임에는 틀림없다. 하지만 신공항은 한반도가亞太경제의 중심축으로 설 수 있는 단초에 불과하다. 일본 중국 러시아는 물론 세계 각국과 한반도간의 物流을 효율적으로 처리할 수 있는 환관시설, 철도 및 도로시설등의 확충이 급선무로 대두하고 있다.

유럽-싱가포르-한국-일본-태평양을 잇는 주요항로선상에 위치한 부산항과 건설이 추진중인 가덕도항만을 동북아물류의 중심지로 만들고 포항과 속초항등을 일본의 제2국토개발축과 러시아의 블라디보스토크를 중심으로 한 環東海圈(환동해권)경제축을 이룰 수 있도록 국제 규모의 컨테이너기지로 육성해야 하는 과제가 떠오른다. 또 광양만을 비롯한 목포 인천 군산항을 중국과의 경제교류에 대비한 물류기지로 키워 나가는 일도 소홀히 할 수 없다. 이들 물류기지는 동북아권 뿐 아니라 세계 곳곳을 연결하는(집적·다지역)을 맡게 된다. 환관시설건설과 함께 세계로 뻗는 '싱크로드'의 재건에도 관심을 쏟아야 할 것이다. 정부가 통일에 대비해 남한과 북한을 남북 7개 축, 동서 9개 축으로 연결하는 도로망 건설을 계획하고 있는 것은 환관할 만한 일이다. 이와 함께 UN

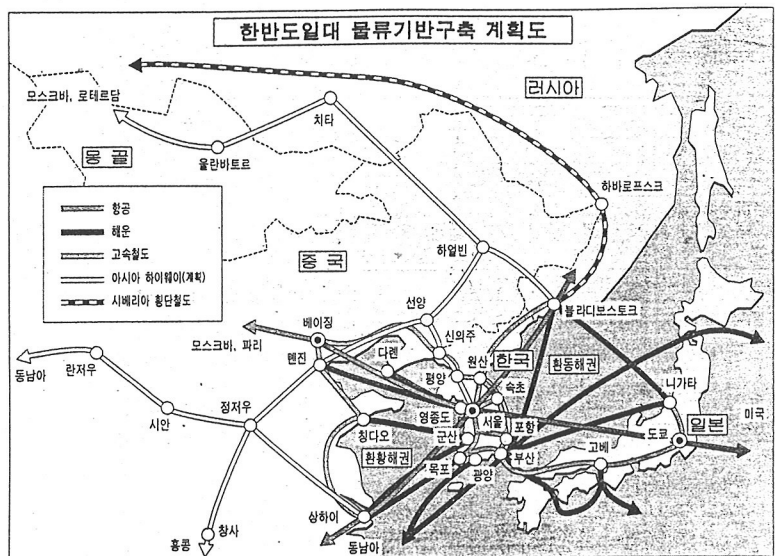
아시아태평양경제사회사회가 추진중인 한국-중국-동서남아시아를 잇는 '아시아 하이웨이'와 러시아를 거쳐 유럽까지 미치는 시베리아 횡단철도계획에도 주도적으로 참여해야 할 것으로 요청되고 있다. 교통개발연구원 姜承弼(강승필) 연구위원은 '21세기에는 육·해·공에 걸쳐 유기적으로 세계와 연결되는 완벽한 교통망을 갖고 있지 않고는 경제중심축이 될 수 없다'면서 '국제 교통망 건설이 우리에게 는 결코 놓칠 수 없는 절호의 기회'라고 밝혔다.

그러나 물류 관련시설이 '풀 가

광복50

다시여는반세기

16



공항·항만·철도등 「저미줄 物流시설」 필수 “외국인 투자 유치” 금융·관세도 개선시급



◇우리나라가 아시아태평양 경제의 중심축으로 도약하는데 결정적인 역할을 맡게 될 영종도신공항의 건설공사가 순조롭게 진행되고 있다. 영종도신공항 조감도.

동)과 그 열매가 한반도에 떨어질 수 있도록 환경을 조성하는 일은 더 중요하다. 외국인이 공장을 세우려 해도 온갖 규제 때문에 어려움을 겪는 현실은 우리나라를 21세

기에도 2류국가로 묶어 놓는 장애요인이 될 것임에 틀림없다. 이같은 불행한 결과를 자초하지 않기 위해서는 국내환경과 국제환경을 적절히 조화해 외국인들이 국내에

과제로 대두하고 있다.

말레이시아, 싱가포르 등 동남아 국가들이 우리보다 앞서 외국의 자본과 인력을 유치하기 위해 이미 자유도시를 만드는 작업에 착수한 사실을 교훈으로 삼아야 할 것으로 지적되고 있다. 투자·생산환경의 개선과 물류시설의 확충이 만족할 만한 수준에 오를때 우리는 세계인들이 한반도로 몰려오는 소리를 들을 수 있다.

金東永기자

“韓半島をアジア太平洋経済の中心軸に”

— 光復50年、新たに開かれる半世紀 —

空港・港湾・鉄道など「蜘蛛の巣状の物流施設」が必須
“外国人の投資を誘致”金融・関税も改善急務

光復50年を迎え、我が国が植民地支配、同族間の戦争などの汚辱を後にし、新たな半世紀間の世界史における中心になるためになすべきことは少なくない。意識と慣行を、急変する世界の潮流に合わせて変化させ、産業の生産性と技術力をより高めねばならず、情報化時代や、統一に備えることなど、どれ一つとしておろそかにはできない。

21世紀、跳躍のための経済戦略

しかしながら、これといった資源を持たず国土が狭いという根本的な限界を踏まえた上で世界舞台における先頭ランナーになるためには、世界のあるゆる国のどのような起業人であっても韓半島をおとずれ、各種の産業投資と経済活動ができ、我々がその果実を収穫できるよう、アジア太平洋経済の軸を韓半島に持ってくるという課題をまず解決しなければならない。世界経済の中心軸が、21世紀にはアメリカとヨーロッパ中心から韓国、日本、中国に代表されるアジア圏に移るという展望がすでに開けつつあるため、この課題の実現如何が21世紀の民族の勝敗を決定するといっても決して言い過ぎではない。

このため2つの宿題をまず解決しなければならないというのが専門家の一致した指摘である。人と物資が韓半島と地球村を手軽かつ迅速に行き来する物流基盤を造りあげることと、世界の人々が韓半島で自由に投資、および起業・生産活動ができる環境造成がそれである。

2000年には年間1億人を輸送可能な永宗島新空港が開港する。新空港がアジア太平洋経済圏の中樞空港としての役割を果たすことは間違いない。しかしながら、新空港は韓半島がアジア太平洋経済圏の中心軸になる出発点に過ぎない。日本、中国、ロシアはもちろん、世界各国と韓半島間の物流を効率的に処理する港湾施設、鉄道、および道路施設などの拡充が急務となっている。

ヨーロッパ～シンガポール～韓国～日本～太平洋を結ぶ主要航路上に位置する釜山港と、建設が進められている加徳島港湾を東北アジア物流の中心基地とし、浦項と東草港などを、日本の第2国土開発軸とロシアのウラジオストクを中心とした環日本海圏（環東海圏）経済軸を誘引できるよう、国際規模のコンテナ基地へと育成すべきという課題が出てきた。また、光陽湾をはじめ木浦・仁川・群山港を、中国との経済交流に備えた物流基地へと育成することも急がざるを得ない。これら物流基地は、東北アジア圏のみならず世界のいたるところと結ばれる飛び石の橋としての役割を果たすことになる。港湾施設の建設と共に、世界に伸びる「シルクロード」の再建にも関心を持たねばならない。政府が統一に備え、南韓（韓国）と北韓（北朝鮮）を南北7軸、東西9軸で結ぶ道路建設を計画しているのは歓迎に値する。それと共に国連アジア太平洋経済社会理事会が進めている韓国～中国～東南アジアを結ぶ「アジアハイウェイ」と、ロシアを経てヨーロッパに至るシベリア横断鉄道計画にも積極的に参与することが要請される。

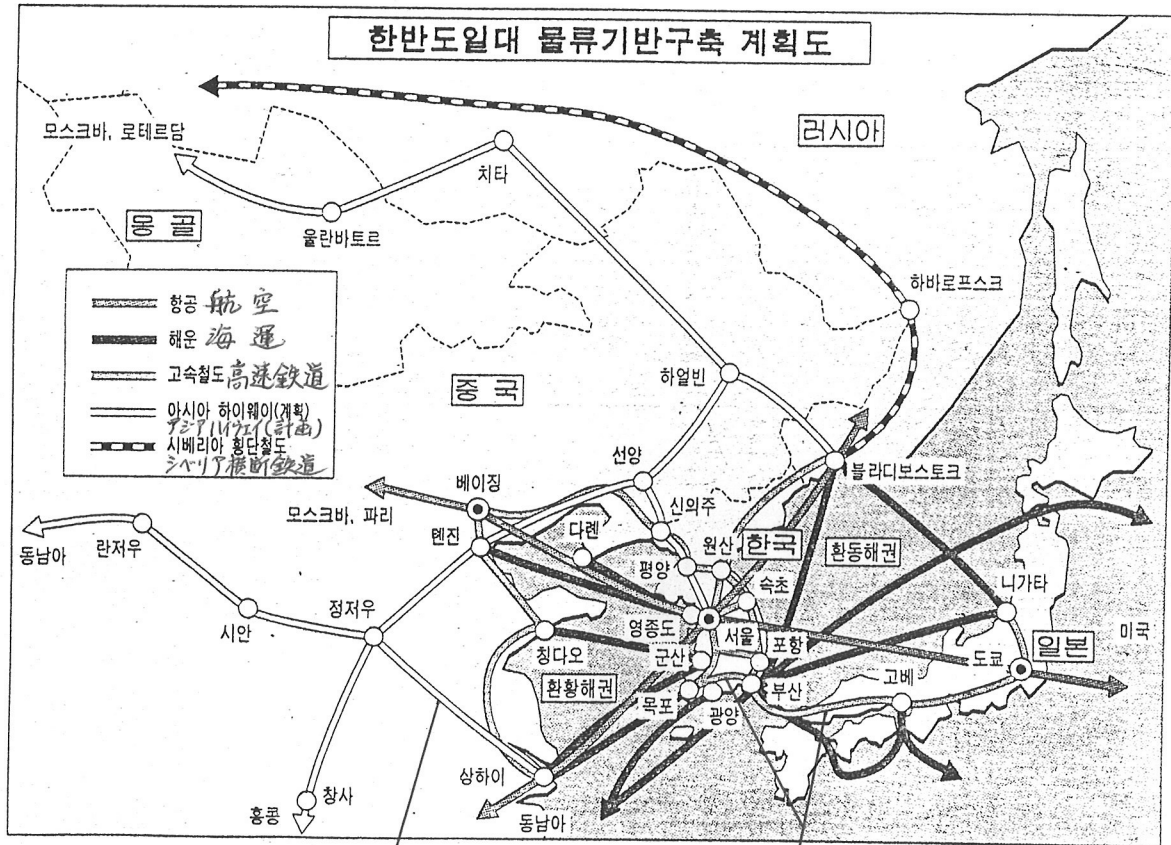
交通開発研究院の姜承弼研究委員は、『21世紀には陸海空に及ぶ有機的に世界と結ばれた完璧な交通網を持たずには経済中心軸にはなれない』としながら『国際交通網の建設は我々にとって決して逃してはならない絶好の機会』と語った。

しかしながら、物流関連施設がフル稼働し、その果実が韓半島に落ちるように環境を造

成することがより重要である。外国人が工場を建てようとしても、いろいろな規制のゆえ困難を経験するという現実、我が国が21世紀でも2流国家に埋もれる障害要因になるのは間違いない。このような不幸な結果を自ら招かないために、国内環境と国際環境を適切に調和させ、外国人が国内にやって来て自由かつ効率的に経済活動ができるよう金融、関税など制度面の改善が避けられない課題となっている。

マレーシア、シンガポールなど東南アジアの国家が、我々に先駆けて外国の資本と人々を誘致するため、すでに自由都市を建設する事業に着手した事実を教訓にすべきだと指摘される。投資、生産環境の改善と物流施設の拡充が満足できる水準に至るとき、我々は世界中の人々が韓半島に押し寄せ来る声を聞くことができる。〈金東永記者〉

韓半島一帯の物流基礎構築計画図



아시아하이웨이

高速鐵道