

특별기획 / 글로벌로 가는 물류 ②



“유럽시장을 위하여 준비된 내륙 항 앤트워프”

마크 드브린트 주한 벨기에 투자상무참사관

2009년 7월 21일 벨기에 건국기념일에 인터뷰를 진행하였다. 대사관과 플란더스 경제무역대표부는 이태원에 가까운 남산 밑 한남동에 위치하고 있다. 가족이 다 앤트워프에 있어 휴일이지만 여유가 있어 보이는 투자상무참사관 마크 드브린트(Marc Devriendt)와 벨기에의 무역과 물류에 관하여 여러 가지 주제를 주고 받았다. 그는 매우 친절하고 의욕적이며 처음부터 앤트워프 항에 관하여 약 400년의 오랜 역사를 두고 건설해나간 실질적인 대표적인 물류기지라고 열을 내면서 말문을 열었다. 네덜란드와 오랜 경쟁과 전쟁으로 오늘처럼 내륙운하항구로 개발될 수 있었던 것은 나폴레옹이 앤트워프를 점령하고 추진했기에 가능했던 일이라고 했다. 하기는 벨기에가 국가로 탄생된 해는 1831년이니까 그 전에는 주로 프랑스와 네덜란드와 국경다툼이 있었던 지역이기도 하다. 벨기에는 북과 남으로 나누어진 지방의 연방국가인데 경제적인 중심지인 플란더스 지역은 북쪽에 위치하여 네덜란드 어를 쓰고 부지런한 게르만 민족들로 구성되어 있으며 별도로 상역을 대표하는 권리도 가지고 있다.

문) 벨기에 수도인 브뤼셀은 정치외교의 회의장으로 유명하고 유럽금융도시로도 잘 알려져 있는데 이제 글로벌 무역시대에서 벨기에의 물류역할의 입지는 무엇입니까?

답) 당연히 플란더스 지방은 유럽무역의 중심이었

고 그 중심에 앤트워프가 있습니다. 앤트워프는 유럽의 관문입니다.

문) 우리의 선입관으로 유럽관문은 네덜란드의 로테르담이 더 잘 알려져 있는데 앤트워프가 톱이라는 것은 벨기에의 주장 아닌가요?

답) 유럽지도를 보십시오. (그는 지도를 가르켰다) 유럽과 무역은 불란서 르 하브르 항에서 독일 함부르크 항까지 이어져 있는데 그 중심지에 앤트워프가 위치하고 있습니다. 15세기부터 세계무역에 공헌한 오랜 역사로도 증명하고 있으나 마케팅 능력이 부족하여 한국인들에게 잘 안 알려져 있는 것 같아 안타깝습니다.

문) 그렇다면 실제로 앤트워프 항이 로테르담 항 보다 더 좋다고 주장 하시는 점은 무엇입니까?

답) 앤트워프는 바다항이 아닙니다. 대서양에서 강을 따라 100킬로미터 이상 내륙으로 들어와서 내항 운하로 연결되고 각 특성 별로 도크를 설치하고 있습니다. (그는 또 다른 보고서를 끄집어냈다) 작년 미국 글로벌 부동산건설링 Cushman & Wakefield 이 만든 보고서를 보면 유럽 25개국 대상 중에서 앤트워프가 물류기지 최고점을 받았습니다.

문) 그렇군요. 물류기지로서의 크기는 어떻게습니까?

답) 크기는 로테르담 항이 더 큼니다. 그러나 화물의 종류에 따라 적합한 물류센터와 하역장치를 구비하고 있고 코스트 면에서 1 평방미터당 연간 경비는 42유로로서 제일 경제적이라고 보고서에 쓰여져 있

습니다. 작년에 수출입 합해서 1억9천만 톤의 화물을 취급하였습니다.

문) 벨기에와 한국과 무역은 어떻게습니까.

답) 한국에서 벨기에로 수출이 수입보다 3배 이상 많습니다. 자동차, 석유화학제품, 전자제품 등이 주로 한국에서 수출되고 벨기에에서는 한국으로 특수철강재, 식료품, 약품 등이 들어옵니다.

문) 유럽과의 FTA가 체결된다고 하는데 어떤 효과를 기대할 수 있나요.

답) 한국대통령이 지난 7월초 유럽방문 시에 많은 진척이 이루어진 것 같습니다. 그러나 아직 협상이 끝나지 않았습니다. 또 각 나라별 비준 절차가 남아 있습니다. 그러면 2010년 후반기에 가야 실제 활성화가 되지 않을까 생각합니다. FTA가 되면 한국은 매우 유리할 것 같습니다. 품목의 질적 수준을 맞추는 한국표준이 유럽표준, 미국표준과 함께 시장에 진입하게 될테니까요. 벨기에는 식료품의 대 한국수출이 아직 많은 장애가 있는데 이것이 풀어진다면 벨기에 상품의 한국수출이 늘어나겠지요. 예를 들면 벨기에 초콜릿이 세계제일의 맛있고 가격도 싼데 한국에서는 왜 비싸게 들어오고 수량도 적은지 모르겠어요. 관세, 비관세 장벽이 아직 많습니다. 다 자유화되면 서로 교역의 증가가 확실히 이루어질 것입니다.

문) 한국기업들의 벨기에와의 협력은 어떤 것이 있을 수 있을까요.

특별기획 / 글로벌로 가는 물류 ②

답) 벨기에는 특수한 분야에서 두각을 나타냅니다. 앞으로 녹색산업, 예를 들어 태양열, 바이오, 건강 제품 등에 관한 기술적 협력이 이미 한국대기업과 진행 중에 있습니다.

문) 물류측면에서 벨기에에 투자하는 산업이 유리하게 작용하는 장점이 있나요.

답) 예를 들어 세계 10대 석유화학 대기업의 중 7개회사가 앤트워프 항에 공장과 물류기지를 두고 있습니다. 그 회사들은 별도의 탱크시설을 갖추고 정유제품을 만들고 관련 물류기지로 파이프라인을 확대하며 활용하고 있습니다. 생산과 물류의 이상적 결합을 이 항구에서 하고 있는 셈이지요. 그 수요가 커지고 있어 수년 내에 그 가용능력을 두 배로 확장 중에 있습니다.

문) 제품을 물류운송 할 뿐 아니라 부가가치를 창출하는 물류기지로 진화하고 있다는 말입니까?

답) 앤트워프 항에는 년 백만 대의 자동차를 수용할 수 있고 수입 후에 부품을 장착한다던지 왁스와 도색을 하고 일부 수리도 하는 등 자동차 제2의 현지 공장 역할도 할 수 있는 등 부가가치를 높일 수 있는

다목적 항으로 구비되어 있습니다. 현대자동차는 RoRo방식으로 자동차의 유럽전진기지로 앤트워프 항을 이용하고 있습니다. 그 외에도 여러 형태의 특수강철 등을 취급하는 시설(작년 천만 톤 하역 실적)과 수입품을 바지선을 이용한 내륙운송이 가능하게 특화되어 있습니다.

문) 지금도 항구시설을 확장하고 있나요?

답) 최신 개설된 컨테이너 항인 도겐크 독 (Deurganck Dock)은 부두가 5.3킬로미터에 750만TEU를 하역할 수 있는데 아직 하역하기에 여유가 있습니다.

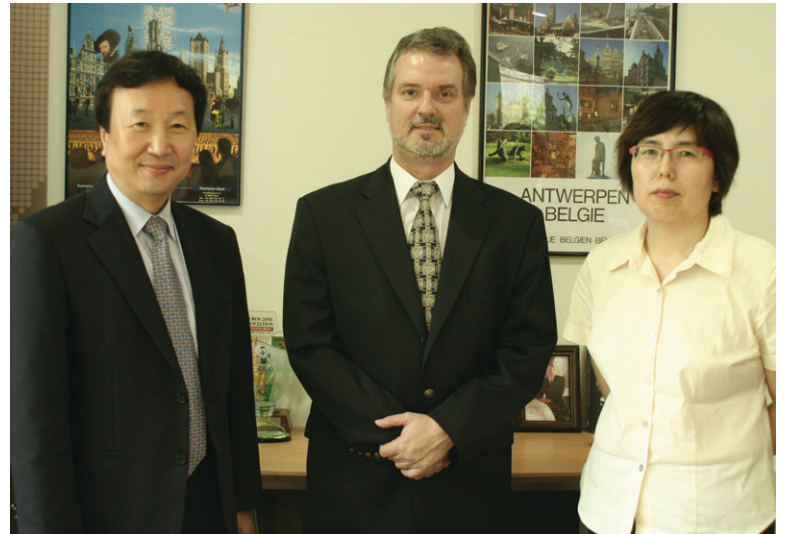
문) 한국과 어떤 가시적인 협력관계가 있습니까?

답) 한국과 벨기에의 경제적 협력이 다각도로 이루어지고 있습니다. 인천항과 앤트워프항이 1996년 자매결연을 했고 지난번 APEC회의에 회의를 주최했고 한국의 EUKOR, STX, 현대상선들이 앤

트워프 항을 정기적으로 사용하고 있습니다.

10시부터 시작된 인터뷰는 점심시간이 가까워 추후 자료와 정보를 교환하기로 하고 끝을 내었다. 현경화 상무관(아래사진 맨오른쪽, 필자 맨왼쪽)이 휴일인데도 친절하게 동석하여 자료를 챙겨 주었다.

〈글 : 정명수 물류산업연구원 부원장〉



광양항 배후물류단지 입주기업을 추가 공모합니다

(2단계 1차 및 2단계 2차)

1. 사업 목적

- 화물 창출을 통해 광양항 활성화 및 국제물류 비즈니스 중심지 구축
- 항만의 고부가가치 창출로 국가경쟁력 제고 및 지역경제 활성화 도모

2. 임대 및 대상 시설

- 광양항 배후물류단지(2단계 1차 및 2단계 2차) 일부구역
- 소재지 : 전남 광양시 도이동 광양항 배후물류단지 일원
- 임대구역 : 177,491㎡
- 배후물류단지 2단계 1차 부지 중 102,439㎡ A지역 (70,150㎡), B지역 (32,289㎡),
- 배후물류단지 2단계 2차 부지 중 75,052㎡ C지역 (75,052㎡),
- 임대면적 : 177,491㎡
- 최소 3,306㎡(1,000평) 이상 신청 가능
- ▶ 부지 조성 현황
- ▷ 도로, 단지 및 상·하수도 : '08.11 완료 ▷ 전기 : '09. 3. 완공

3. 임대료 및 임대기간

- 임대료

항만	조건	임대료
광양항 항만배후단지	기본 임대료	· 기본적으로 입주기업체의 경우 ㎡당 월 200원 (연간 2,400원)
	우대 임대료	· 외국인투자기업중 자유무역지역 법상의 물류업종을 영위하는 기업 ㎡당 월 30원 (연간 360원)
	공시지가 임대료	· 입주기업중 자유무역지역 지정목적에 부합하지 않다고 해양수산부 장관이 판단되는 기업 공시지가 ×50/1,000 (국유재산법)

※ 국토해양부 공고(2007. 7. 30.)에 의한 임대료를 적용하고 이후의 임대료는 별도 공고

- 임대기간 : 50년 이내(매 3년마다 계약 갱신 체결)

4. 신청자격

- 「자유무역지역의지정및운영에관한법률」제10조제1항제1호 내지 제3호 및 동법 시행령 제7조제1항 내지 제4항의 규정에 의한 사업

5. 선정 방법

- 사업제안에 의한 공개경쟁 입찰

6. 추진 일정

- 사업계획서 접수
- 접수 마감일 : '09. 8. 31.(월) 17:00 까지 접수 (우편 접수는 불허함)
- 접수처 : 한국컨테이너부두공단 항만운영팀

7. 유의사항

- 「자유무역지역의지정및운영에관한법률」등 관련 법규정을 숙지하여 작성
- 「자유무역지역의지정및운영에관한법률」제15조에 의거하여 입주허가가 취소된 경우 입주업체 선정을 취소하거나 협약 또는 계약을 해지함
- 사업신청서류 작성 제출 등에 소요되는 제반비용은 사업신청자가 부담함

8. 기타사항

- 임대료, 신청자격 등 본 공고의 구체적 사항 및 신청서 등 제반 제출 서류는 한국컨테이너부두공단 내방 또는 홈페이지(<http://www.kca.or.kr>) 「입찰정보」란의 본 공고와 동일한 효력을 가진 「광양항 배후물류단지 2단계1차 및 2단계 2차 (자유무역지역) 입주기업체 추가 선정안내서」를 참조
- 기타 필요한 사항은 한국컨테이너부두공단 항만운영팀으로 문의 (전화 : 061-797-4387~8 FAX : 061-797-4380)



특별기획 / 글로벌로 가는 물류 ②



유럽국가 물류기지 매력도 순위 (2008년)

1. 벨기에
2. 네덜란드
3. 헝가리
4. 체코
5. 폴란드
6. 프랑스
7. 오스트리아
8. 독일
9. 슬로바키아
10. 이탈리아

출처: Cushman & Wakefield/Various, June 2008

“작은 고추가 맵다”

대한민국, 벨기에, 네덜란드하면 떠오르는 이미지다. 이 3국은 대륙의 작은 나라임에도 불구하고 지리적 이점을 살려 무역강국이 된 나라들이라는 공통점을 가지고 있다.

벨기에는 대한민국의 1/3 면적, 인구 1,100여만 명에 불과한 작은 나라지만 ‘유럽의 거인’으로 군림하고 있다. 이는 지리적으로 프랑스, 네덜란드 등과 이웃하고 도버해협을 건너 영국과 맞닿아 있어 유럽의 중심 역할을 할 수 있기 때문이다.

유럽 최고의 항만, 로테르담이 네덜란드에 있다면 그 뒤를 바짝 뒤 쫓고 있는 다목적항 안트워프는 벨기에의 유럽 허브항만이자 경제중심지이다.

안트워프는 16세기경 합스부르크 왕국 때 유럽의 무역 중심지로 주목받기 시작해 독립(1830년)후부터 근대적인 무역항으로 발돋움하게 된다. 북해에서 68km나 떨어진 스텔데강(Schelde River) 강변에 항만이 들어선 점이 엘베강가에 자리 잡은 인근 독일의 함부르크 항과 비슷한 형태다.

이 항구는 2007년 한해 총 1억 8,289만 톤(세계 11위, 유럽 2위)의 화물을 처리, 이 중 수출화물은 8,306만톤(전년비 10.2% 증가), 수입화물은 9,983만톤(전년비 8.5%증가)을 처리했다.

2007년 함부르크-르아브르항 사이에 위치한 유럽서안 항만들 가운데 안트워프항의 물동량 점유율은 16.8%로 로테르담(37.3%)에 이어 2위를 기록했다. 또한 컨테이너 화물은 연간 817만 TEU를 소화하며 로테르담, 함부르크에 이어 3위를 기록했다.

북해 입구에 심수심을 가진 강력한 경쟁상대인 로테르담이 위치하고 있음에도 일부 제약을 극복하고 특화된 항만으로 발전했다.

연계 수송망이 잘 발달 된 다목적 항만

안트워프 항만은 유럽이나 세계 유수의 항만과 뚜렷하게 구별되는 특징을 가졌다. 이는 컨테이너뿐 아니라 각종 벌크화물, 유류·가스·자동차 등 거의 모든 화물을 취급하는 다목적 항만이라는 점이다. 또한 철도, 도로, 수로 등 항만의 터미널과 연계된 수송망이 발달된 항만으로도 유명하다.

안트워프 항만은 강변의 오른쪽(Right Bank)은 주로 컨테이너 터미널, 왼쪽(Left Bank)은 벌크 및 유류·과일·자동차 등을 처리하는 터미널로 구분된다. 터미널 전체 면적은 약 1만 3천ha로 양쪽 안벽(Dock)의 150km정도가 터미널로 활용되고 있다. 터미널마다 창고 등 대단위 물류기지가 다양하게 배치되어 있어 이용자로서는 매우 편리하다.

또한 EU시장 전체 구매력의 60%가 안트워프 반경 500km 이내에 위치하며 연안을 따라 내륙 깊숙이 자리 잡고 있어 내륙 오지까지 왕래할 수 있는 환적항이다. 전체화물의 44%가 유럽 내에서 오고가는 단기노선에 의존할 만큼 유럽의 환적 중심항으로서의 역할이 크다. 컨테이너만 해도 유럽 내 화물 18%를 포함해 30%가 짧은 거리를 이동한다. 이러하니 유럽 내 각 항만과의 피더 노선이 잘 발달돼 전체 컨테이너 물동량의 절반 정도가 환적 화물이다.

특히 바지선들은 스키프트강-라인강 운하를 통해

독일, 프랑스, 스위스의 주요 산업지역과 메인강-다뉴브강 운하를 통해 흑해까지 연결된다.

100여개의 파이프라인과 특화된 배후 물류시설

안트워프항이 환적지로 인기가 많은 이유는 수로, 철도, 도로 등 뛰어난 연계 수송망과 특화된 배후 물류시설 덕분이다.

안트워프항의 전체 화물의 40여%를 소화하는 1,500km의 수로는 유럽 각국과 거미줄처럼 연결되어 있고 300여개의 도로망도 40%대를 나르고 있다. 또 100여개의 철도망은 그 수요가 늘어나면서 독일, 프랑스 등을 연결하는 28km의 새로운 철도노선도 2012년 착공할 예정이다.

특히 다목적 항만으로서 안트워프의 위상과 중요성을 가늠할 수 있는 특이점은 전체 길이 350km의 100개의 파이프라인이다. 주로 가스, 원유 등 15개 품목의 수송을 위한 용도로 사용되고 있다.

또한 안트워프 항만은 보관, 물류, 포장, 집배송, 가공, 판매, 유통 등 모든 물류활동을 위한 대단위 물류기지를 잘 갖추고 있다. 항만배후의 창고시설만 480만㎡미터로 로테르담 190만㎡, 90만㎡보다 넓다.

대부분이 다목적의 용도로 창고활용을 높이기 위해 온도·환기 등 별도로 특별관리가 필요한 화물에 맞도록 지은 맞춤형 창고도 있다. 예를 들면 과일류, 어류, 육류, 낙농 제품 등의 부패성화물을 보관하기 위한 냉동창고는 물론 위험화물을 보관할 수 있는 특수목적 시설을 설치해 운영하고 있다.

〈한지수 기자, hcjy01@klnews.co.kr〉