

국가 천년대계(千年大計) 물류산업

CARGO PRESS

취재부장 박준호

모두들 아는 바와 같이 우리는 이른바 IMF 외환위기를 맞아 지난해까지 어두운 터널을 지나왔다.

다행히도 온 국민이 허리띠를 졸라매고 이 난국을 타개하기 위해 불철주야 각고의 노력을 다한 끝에, 마침내 IMF로부터 차입한 돈을 다 갚고도 상당한 양의 외환을 보유하는 성과를 거둘 수가 있었다.

특히 수출 기업들의 각고의 노력으로 세계 경기하락에도 불구하고 주변 경쟁국들이 모두 마이너스 성장을 기록한 지난 해 우리는 2-3%의 플러스 성장을 기록하면서 "무서운 나라, 한국"이라는 이미지를 다시 한번 세상에 알리게 되었다.

물론 이같은 성과의 이면에는 정부의 공적 자금 투입이라는 초강수 정책을 통해서 부실 및 부도 기업의 사망을 최소화시켰고, 각 기업들의 뼈를 깎는 구조조정 과정에서 나타난 퇴출자들의 자기 희생이 뒷받침되었음도 사실이다.

그러나 이런 자기 희생의 노력을 한순간에 물거품으로 만들어 버린 일이 지난해 11월 감사원의 공적자금 실사에서 드러나 충격을 더해 주고 있다.

감사원은 외환위기 이후 지난해 10월말까지 총 157조 8,000억원이 조성된 공적자금의 운영실태를 감사한 결과, 공적자금이 투입된 부실 금융기관 및 기업의 대표 및 임직원 5,281명이 당국의 재산 추적을 피하기 위해 7조 1,545억원의 재산을 빼돌린 것으로 드러났다고 발표했다. 또한 6조 209억원의 공적자금이 자산과 부채 실사 잘못 등으로 엉뚱한 곳에 지원, 낭비됐으며 최소 30조원은 회수 자체가 불가능하다고 발표했다.

"공적자금의 70% 이상은 반드시 회수되며 국민 부담은 크지 않을 것"이라는 정부의 다짐과는 달리 157조원 중 절반이 넘는 70조원 가량은 회수가 불가능해 국민의 혈세로 떠 안아야 하는 것으로 나타났다.

전체 투입된 157억원은 그렇다고 하더라도, 회수가 불가능한 돈이 절반이 넘는다는 사실에는 충격을 떠나 분통 터지는 일이 아닐 수가 없다. 더더욱 황당한 것은 부실기업들이 삼켜버린 7조원 이상의 돈의 내역이다.

감사원 발표에 따르면 이들 돈의 대부분은 임원들의 보수를 올려주고 업무추진비를 과다 계상하여 다 탕진했다는 사실이다.

공중에 날려버린 공적자금 7조원

너무나도 뻔한 이야기이지만, 정부가 지불한 157조원은 물론이고 허무하게 공중에 날려버린 7조원이라는 공적자금은 결국 우리 국민들의 혈세를 통해서, 아니 우리 다음 세대가 부담해야 할 몫임은 당연한 일이다.

전체 공적자금 157조원은 그렇다고 치고, 부실기업 및 부실 은행들이 먹어 치워버린 7조 1,500억원의 금액만 생각해도 적은 돈이 아니라는 사실이다.

인천에 건설한 영종도 인천신공항의 경우를 보자.

그 넓은 대지위에 민족의 대역사로 일컬어지는 인천공항에 투입된 자금이 7조 3천억원 정도이다.

동북아 허브 물류기지를 부르짖으며 국가사업을 추진한 공항 하나를 몇몇 부실 기업체 임원들이 삼켜버린 것이다.

건설경기와 사회 간접자본 투자로 고용 확대 및 경기 활성화를 위하여 건설교통부가 지난달 2단계 공항 건설 계획을 발표했는데, 그 사업비는

고작(?) 4조 7,000억원이니, 그 금액이 얼마나 큰 것임은 금방 알 수가 있다.

2008년까지 진행될 2단계 사업의 사업기간을 단순 사업비 규모만 고려할 때 절반인 2004년이면 2단계 공사를 마칠 수 있다는 계산도 할 수 있다.

더 줄여서 생각한다면 우리 포워드 업계가 참여하여 인천공항에 업계 최초로 마련한 인천공항 복합운송터미널의 2개동 창고를 짓는데, 불과 180억이 채 안 들었다.

20년을 무상으로 사용하는 조건으로 말이다.

이것을 계산해보면 인천공항에 이같은 창고를 795개동이나 지을 수 있는 돈인 것이다.

더욱이 그저 기업의 자금 흐름을 원활하게 하고 유동성을 확보하기 위한 공적자금의 투입과는 달리, 물류업계가 사용할 수 있는 이들 창고나, 공항이라는 사업간접자본은 투자 금액 대비 창출할 수 있는 시너지가 하나 둘이 아니고, 결정적으로는 국가 경쟁력을 강화시킬 수 있는 물류비용의 절감, 더 나아가서 수출입 화주들의 상품 원가 절감에까지 영향을 미친다는 점을 고려한다면 이 돈 7조원의 실질적인 손실은 3-4배 이상이라는 점을 지적하고 싶다.

인천신공항을 하나 더 지을 수 있어

우리 경제를 이야기할 때 많은 사람들은 "우리가 팔아먹을 천연자원이 있나, 아니면 땅덩어리가 넓기는 한가? 결국 우리는 수출밖에는 먹고 살 길이 없다"는 말들을 많이 하곤 한다.

그렇다면 우리의 유일한 생명줄인 수출 경쟁력은 과연 어떠한가?

반도체 등 일부 품목을 제외하고는 선진국에 기술력에 있어 뒤지고, 후발 개도국에게는 가격 경쟁력에 뒤지는 상황이 어제 오늘 일이 아니다. 특히 우리와 비슷한 경제 부흥기를 걸어오면서 최근 급신장하고 있는 중국의 존재는 우리에게

가장 큰 부담이 되고 있다.

결국 우리가 선택할 수 있는 유일한 해법은 질 낮은 저가의 상품이 아니라 높은 질의 저가 상품으로 세계 시장을 공략할 수밖에 없다는 결론으로 귀착된다.

하지만 경쟁국과 비교해서 상품 원가를 줄이는데는 한계 요인이 있는 만큼, 기타 수출 비용에서 이를 절감하는 방안이 가장 현실적인 것으로 드러나고 있다.

이른바 총비용(TOTAL COST)개념의 수출 원가 절감 방안을 우리 모두가 마련해야 한다는 것이다.

TOTAL COST가 무엇인가? 바로 물류의 실현이 아닌가?

우리 업계가 그 중심에 있어야 하고, 우리가 해결해야 할 일이 바로 물류인 것이다.

여기에 정부의 물류 정책이 새롭게 서고, 사회간접자원에 대한 투자는 물론 제도적인 지원 시스템이 완비될 때 진정한 물류 입국으로서 국가 경쟁력이 강화될 것이다.

물류비 절감이 국가 수출 경쟁력

그러나 지금 우리의 현실은 이같은 아주 단순 명료한 해답을 알고 있으면서도, 아무도 이를 위해 나서질 않고 있다.

도로나 깔고 공항이나 항만을 지으면 다 되는 줄 알고 있는 우리 정부의 물류 정책은, 물류가 가장 거부하는 비효율의 극치를 달리고 있으며, 물류를 그저 운임이나 깎으면 되는 줄 알고 있는 수출입 기업체 수장들의 안이한 발상에서 시작해서 실무진에 이르기까지, 도대체 무엇을 어떻게 해야 하는지 도통 감을 못 잡고 있는 상황이다. 최근 대통령이 직접 나서서 관세자유지역을 선포하는 등 정부는 대대적인 외자 도입 및 수출경쟁력 제고 방안을 내놓고 있지만, 과연 총체적인 물류 정책하에서 이런 것들이 나오는 것인지 의심

기자칼럼

스럽기 그지없다.

관세자유지대, 무역자유지역을 선포만 하면 모든 일이 다 끝나는 것인가?

어떻게 기업들을 유치하고 어떻게 이들을 유인할 것인지? 그리고 이들의 비용과 편의 제공을 위해서 어떤 방안들이 강구되고 있는지 잘 모르겠지만, 현재 우리 정부의 각종 인허가 시스템이나 주변 물류 시스템을 고려한다면, 다 허망된 일이 아닐까 싶다.

대표적인 사례로 바로 인천공항의 화물 시스템을 보면 잘 알 수가 있다.

무엇이 잘못된 것인지 잘은 몰라도, 인천공항 개항 이후 하늘 높은 줄 모르고 올라가는 비용 문제는 비단 우리 물류 업계의 책임만은 아닐 것이다.

좋은 집에 갔으니 비싼 돈을 내야 한다면 인천공항은 새로 건설할 필요가 없었다. 아직도 쓸만한 김포공항이 있으니 말이다.

좋은 집이지만 가격은 저렴해야 많은 임대인들이 거기서 더 많은 돈을 벌수 있는 것이다.

아니 더 정확하게 말해서 돈은 더 낼 수가 있다. 돈을 더 벌 수만 있다면 말이다.

비싼 돈을 내고도 아깝지 않은 공항, 오히려 비싼 돈이라도 자리를 차지하려고 몰려드는 공항을 만들었어야 한다는 것이다.

비싸도 좋은 공항을 만들어야

그러나 지금 개항 9개월이 넘어 1년이 다 되어가는 인천공항은 과연 어떠한가?

정부가 주창하는 동북아 허브로서 과연 자격이 있는지 의심스러울 따름이다.

각종 비용 증가로 물류업계는 물론 화주들이 몹살을 앓고 있고, 통관 등 규제 제도가 어정쩡하게 바뀌면서 시스템은 혼란만이 가중되고 있다.

이 모든 것은 다시 비용 증가를 가져오고, 우리의 국가 수출 경쟁력은 더욱 악화될 수밖에 없는 상황에 몰리고 있다.

지금이라도 정부는 우리의 물류 정책이 무엇인지, 그 핵심은 어떻게 잡고 있으며, 그 목표와 정책을 구현하기 위한 구체적인 방안이 무엇인지를 마련해야 한다.

적어도 업계 이야기에 귀를 기울이고, 그에 걸맞은 중장기 대책과 플랜을 공표, 혼란 없는 정책을 꾸려나가야 한다.

허공으로 날려버린 공적자금 7조원의 10%, 아니 1%만이라도 우리 물류업계가 원하는, 물류 효율화를 위한 시설 투자에 동원한다면, 이야기는 금방 달라질 수밖에 없다.

극단적으로 이 돈을 날린 셈치고 모든 시설 사 용을 공짜로 한다면 어떨까?

한 10년은 우리 수출기업들이 기초 부대 물류비 부담없이 수출을 할 수 있지 않을까?

허황된 이야기이지만 진정 우리의 물류를 위하여 바라는 이야기이다.

요즘 대학입시를 두고 국가 백년대계인 교육 정책이, 교육 행정이 부재라고 비판을 하고 있다.

우리의 물류는, 우리가 만들어야 할 물류는, 바로 우리가 먹고사는 문제를 해결할 천년대계가 되어야 할 것이다.

