

국제물류의 혁명

국제물류에서 조용하지만 거대한 혁명이 진행되고 있다. 이 혁명의 진원지는 동양의 파리라 불리던 상해. 세계물류의 중심은 중국이 되고 있으며 동시에 물류혁명의 시발점이 되고 있다.

최근의 이라크전쟁에도 불구하고 해운물동량은 증가하고 있다. 국제물류의 중심축은 북미와 아시아를 잇는 해운이다. 북미-아시아간의 해운물동량은 과거 5년간 연평균 10%이상 증가해 왔으며 아시아-유럽간도 연평균 5% 씩 증가해 오고 있다.

세계최대의 소비지인 북미로 향하는 해운의 주역은 일본에서 중국으로 바뀌었다. 아직 일본의 경제가 왕성하던 20년 전 북미로 향하는 화물의 50%는 일본에서 출발하였으나 이제 70%가 중국에서 출발하고 있다. 이 정도라면 중국을 세계물류의 중심으로 불러 손색이 없다.

이 세계물류의 닷은 상해에 내리고 있다. 얼마 전까지만 해도 컨테이너 취급량에 있어 세계 5위 밖에 있던 상해는 3위로 부상하였다는 소식이 들린다. 홍콩, 싱가포르, 상해, 대만의 카오슝에 한국의 부산을 더해 세계 컨테이너 5대항이 된 것이다. 인류가 소비하는 물건을 운반을 명실공히 중화권의 4대항이 틀어쥐게 된 것이다.

상해를 세계물류의 닷이라고 부르는 배경은 해운에 그치지 않는다. 중국정권이 명운을 걸고 개발하고자 하는 서부내륙으로의 육운과 연결하는 거대한 사업의 중심이 상해인 것이다. 상해를 중심으로 중국 주요도시의 물류일수를 보면 서부로 중경과 서안이 8일, 북으로 장춘이 7일, 대련이 5일, 남으로는 광주가 5일이며 수도권의 천진이 3일이다.

점점 더 많은 외국기업이 더 싼 임금을 찾아 중국의 내륙에 공장을 건설하는 추세로 보아 이는 단순히 중국에 그치지 않고 세계의 관심사라고 할 수 있다. 한 예로 마쓰시다전기는 중국의 일류가전기업 TCL과 제휴하여 내륙부에 상품수송을 위탁하는 혁신적인 방법을 도입하였다.

해운에서 주도권을 빼앗긴 일본이 중국물류의 국제화에 있어 중국 정부의 파트너로 활약하고 있다는 것은 주목을 요한다. 일본은 대표 하는 스미토모상사는 최근 상해에 삼천평방미터 규모의 물류센터를 구축하였다. 이 물류센터는 통관업무, 창고보관, 검품, 가공, 선적 등을 IT기술을 동원하여 종합적이고 효율적으로 서비스한다는 것이다. 이 포워딩회사는 해운과 내륙수송을 일체화시키는 사령부의 역할을 할 것이다. 스미토모의 중국물류진출은 실제로 국내의 경쟁 종합상사 미쯔비시나 이토추의 뒤를 잇는 것이다. 미쯔비시상사는 이미 중국내륙 물류망을 통합한 것으로 알려지고 있다.

국제물류는 세계중심경제를 표방하는 우리의 새로운 정부에도 첨예한 관심사이다. 새 정부가 계획하는 동북아 물류중심지라는 개념은 세계의 공장으로 부상한 중국의 제조업을 세계로 연결하는데 한국이 허브가 되겠다는 것이다. 상해를 중심으로 숨가쁘게 진행되고 있는 중국물류의 혁명, 일본 등 선진국의 지원, 그리고 홍콩, 싱가포르, 카오슝을 잇는 대중화권의 세계적 물류망의 형성이라는 대세 앞에서 한국의 동북아 물류허브는 어떤 모습을 보일지 궁금하다. **KOVN**



CJK스트래티지는 국내외 정상급 전문가들로 구성된 컨설팅회사로, 국제적·전략적 이슈들에 대한 신속한 정보 및 분석 등을 제공하고 있다.

