



“동북아 물류중심국가 실현의 주역은 포워더”

김 미 득 기자

(주)해사프레스 한국해운신문

제 6대 해양수산부 장관을 지낸 노무현 대통령이 이끄는 새정부가 활동을 시작했다. 새정부는 국정과제로 동북아 경제중심국가를 선택했다. 이는 정부가 우리나라의 지정학적 위치를 활용하여 동북아 물류중심국이 되겠다는 의지를 나타낸 것이다.

동북아 물류 중심국가가 돼야 한다는 것은 새정부 등장 이전부터 학계와 정부 정책에서도 자주 주장되어지고 있는 것이다.

왜 동북아 물류 중심인가?

세계경제의 중심이 서양에서 동북아시아로 이동하고 있다. 이는 동북아 시대가 도래하고 있는 것이다.

동북아시아는 북미와 EU와 함께 세계 3대 교역권의 하나로 부상하고 있으며 경제권별 교역량을 살펴보면 전세계 교역량 13조 7,600억불중 1조 5,790억불로 11.5%(99년 기준, 자료: WTO)를 차지하고 있다.

또한 Ocean Shipping Consultant사는 2011년 컨테이너 물동량 전망에서 동북아시아 물동량은 1억 3,700만teu로 전세계 4억 3,000만teu중 31.9%를 차지하게 될 것으로 보고 있다.

특히 중국경제의 부상이 두드러지면서 동북아시아에 대한 세계적인 관심이 더욱 높아지고 있다. 중국은 1978년 개혁과 개방 등 경제혁명이후 급속한 경제성장을 거두고 있으며 중국의 경제규모는 일본 경제규모보다 10배의 잠재력이 있다고 평가받고 있다.

과거 국가 경제를 이끄는 원동력이 물량 생산이 주였다면 오늘날은 물류의 비

중이 커지고 있다. 특히 화물을 유치할 수 있느냐와 물류비를 얼마나 절감할 수 있느냐에 달려있다.

이렇게 물류의 중요성이 인식돼가고 있는 가운데 국제물류를 담당하고 있는 포워더의 역할이 커지고 있다.

포워더는 하주와 운송사를 연결해 주는 업종이라고 단순하게 말할 수 있는 것이 아니다. 포워더는 하주의 대리인으로서 역할을 수행한다.

포워더는 하주의 화물을 하주들이 원하는 세계 여러곳에 신속하고 정확·안전하게 운반될 수 있도록 여러 가지 방안중에 운송수단간 비교우위를 따져 최적의 수단을 선택하고 화물이 최종 도착지에 도착할 때까지 책임을 진다. 즉 포워더는 독자적인 운송망과 운임요율표를 가지고 운송지역과 화물의 특성에 따라 이에 적합한 운송수단을 통해 전구간 일괄운송을 담당한다.

국내 포워더 1,900여개 존재



포워더는 이러한 과정에서 하주에게 전문적인 조언과 수출입물류에 대한 다양한 정보를 제공하고 있으며 선하증권, 항공운송장 등 관련서류를 작성하고 화물의 집화·분배·혼재와 통관수속, 포장 및 창고보관의 역할도 수행한다. 또한 일부 포워더중에서는 선박 등 운송수단을 가지고 직접 운반하고 있기도 한다.

하지만 한국해운신문이 선정한 '2002년 10대 뉴스'에 '포워딩업체 잇따른 도산'



이 선정될 정도로 크고 작은 포워딩업체들이 도산하고 있다.

한국복합운송주선업협회에 따르면 등록 취소된 업체수는 1999년 25개, 2000년 19개사, 2001년 38개사였으며 2002년에는 그 보다 많은 63개사로 집계됐다.

이러한 가운데 올해에도 뉴스마다 '경제 침체'란 말을 쉽게 찾을 수 있을 정도로 국내뿐만 아니라 세계가 경제 위기를 겪고 있어 포워딩업계에서는 작년만큼이라도 물량이 취급되기를 바라고 있을 정도이다. 포워딩업계의 어려움은 이러한 경제상황만이 아니라 포워딩업계가 가지고 있는 구조적 문제점이 원인이 되고 있다.

가장 큰 문제는 업체수의 난립이다. 한국복합운송주선업협회에 따르면 국내에서 활동하고 있는 포워딩업체수는 1,900개정도이다. 1,900개 포워더들은 대부분이 한정되어 있는 국내 하주를 대상으로 영업을 하고 있어 포워딩업계에서는 "포워더는 하주들에게 끌려다니는 업종"이라고 지칭하고 있다. 또한 운임평문제, 부당 스카웃문제 등이 늘 지적되고 있다.

포워더 위상 바로 잡아야

"김기자님 어느 어느 나라를 전문적으로 하는 종합물류회사 좀 알려주세요"라고 부탁하는 전화를 출입처에 서부터 종종 받는다. 이처럼 포워딩업체들도 화물을 집화만 하는 단순 포워딩이 아니라 하주의 물류전담자인 종합물류사에 대한 필요성이 인식되어가고 있다.

국내 포워더들도 단순 운송업체들 주선하는 형식에서 3자물류로 발전되는 전환기에 접어들고 있다.

이러한 가운데 국제화물흐름에 빠져서는 안되는 통관업은 포워더의 진입이 쉽지 않은 것이 현실이다. 한국복합운송주선업협회는 실제로 국제간 일관수송을 담당하고 있는 복합운송주선업체(포워딩업체)가 통관업무를 수행할 수 있도록 함으로써 물류비 절감을 통해 우리나라 상품의 국제경쟁력을 제고시킬 수 있도록 해야 한다며 통관취급법인의 자본금을 현행 '5억원'에서 '3억원' 이상으로 하향 조정하고 시설·장비 기준을 삭제하여 줄 것을 지난 1983년부터 정부에 수차례 걸쳐 건의하고 있다.

이러한 의견이 받아들여져 1998년 제 6차 규제개혁 위

원회에서는 복합운송주선업자의 진입규제를 폐지키로 의결하여 '복합운송주선업법에 대해 1인이상의 관세사 고용 및 보증보험 가입을 전제로 통관업 취급을 허용'하는 내용을 골자로 하는 관세사법 개정안을 입법예고('98. 9.4)했으며 국회에 지난 1999년 3월 2일 국회 재경위원회에서 공청회를 개최한바 있으나 현재까지 개정되지 않고 있는 실정이다.

포워딩업계의 위상 바로 잡아야

정부는 동북아 물류중심 국가건설을 위해서는 국제물류를 수행할 수 있는 물류업체가 있어야 함을 인식하고 포워더를 종합물류사로 성장할 수 있도록 자유로운 물류활동을 보장해야 할 것이다. 이때 정부는 물류업체들의 활동 자율성 보장이 물류업체들이 종합물류업체로 나아가기 위한 법률적 제한을 없애라는 것이지 물류업체들을 방치하라는 것이 아님을 알아야 할 것이다.

또한 정부는 포워딩업체들이 공동 물류창고를 통해 물류의 흐름을 원활하게 하고 물류비를 감소시킬 수 있게 인천국제공항에 복운창고를 가질 수 있도록 배려해야 할 것이다.

정부는 적하목록 선적전 신고나 항공화물에서의 보완강화 정책시 물류의 흐름뿐만 아니라 국내 포워더들이 실행할 수 있는 지 여부에 대한 검토도 필요하다.

특히 항공화물의 경우 화물검색절차를 받지 않으려면 포워더의 자본금과 맞먹는 x-ray 검색장비를 구비하라는 식의 물류정책은 지양해야 할 것이다.

포워딩업체들도 저가의 운임을 통한 화물유치가 아니라 차별화된 서비스 개발을 통해 세계로 나갈 수 있는 그리고 세계 물류사들과 서비스측면에서 경쟁할 수 있도록 업체 스스로 발전해 나가야 할 것으로 보인다.

이와 함께 포워더전문인력의 육성에도 정부와 업계에서 모두 힘써야 할 것이다.

