

‘EU 가입 동유럽 물류시장의 특징과 시사점’

생산시설 재배치로 EU 물류지도 변화된다

지난 5월 1일부로 동유럽 10개국이 유럽연합(EU)에 가입했다. 동유럽 10개국이 EU에 가입했다는 것은 두가지 측면에서 역사적 장애물을 제거하는 계기가 될 것이다.

하나는 사회주의체제를 벗어나 자본주의 체제로 편입되는 체제전환을 추구해왔으나 구소련이 주도하던 바르샤바동맹국으로서 몸에 베었던 의식과 체제의 잔재를 씻어내기 어려웠으며 이러한 잔재들은 동유럽 국가들의 경제·사회 발전을 가로막는 역사적 장애요인으로 작용해 왔다. 따라서 EU가입은 이러한 역사적 장애요인을 극복하는 중요한 계기가 될 것으로 예상된다.

동유럽 10개국은 모든 사회·경제 거래를 EU기준에 맞춰야 하며, 도로·철도·해운·항공 등 물류부문에서도 EU의 기준을 충족시켜야 하는 ‘EU 공동체 확정영역’을 수용해야 한다.

따라서 동유럽 물류시장은 EU가입 이후 경제 및 교역발전에 따른 양적 팽창이외에 물류관련 기준과 거래관행이 개선되는 질적 발전도 가능하게 될 것이다. 우선 역내 통관절차가 단순해지는 등 사람, 자본, 화물의 이동이 자유화됨으로써 물동량이 크게 늘어날 것으로 예상되고 또한 동유럽 국가들은 EU로부터 운송 인프라 개발 및 현대화에 필요한 경제적 지원도 받게 된다.

한국해양수산개발원(KMI)은 ‘EU 가입 동유럽 물류시장의 특징과 시사점’이라는 현안분석을 통해 이같이 밝히고 우리나라 물류기업이 동유럽 시장에 진출하는 경우 제조업과 동반진출하고 현지 업체와의 제휴관계를 모색하는 것이 바람직하다는 대응방향을 제시했다. 동 현안분석 내용을 요약·정리한다. **물류**



동유럽 10개국이 EU에 편입됨으로써 미국을 능가하는 세계 최대의 단일 시장이 탄생하게 되었다. 비록 면적은 미국 국토의 전반에 미치지 못하는 수준이나 인구나 경제규모면에서는 미국을 능가하는 시장이다. 특히 국제물류의 중요한 척도인 교역규모에 있어서는 미국의 2.7배나 된다.

동유럽에서 생산되어 서유럽에서 판매되는 동/서 이동 화물이 크게 증가할 것으로 보인다. 폴란드, 체코, 슬로바키아, 헝가리, 슬로베니아 등에서 독일, 프랑스, 네덜란드로 연결되는 철도 및 도로운송이 활성화되고, 발틱 3국에서 영국, 독일, 네덜란드, 프랑스로 연결되는 해상운송과 러시아, 스웨덴, 핀란드 등으로 이어지는 철송 화물량도 많아질 것으로 전망된다.

또한 루마니아와 불가리아에서 독일, 프랑스, 러시아 등으로 이동하는 철도 및 도로운송 물동량과 이탈리아, 프랑스, 그리스 등으로 이어지는 해상운송 화물도 증가할 것으로 보인다.

◎ 동유럽, EU가입이 물류환경에 미치는 영향

동유럽의 EU가입으로 EU지역 생산시설 재배치로 이어져 물류지도 변화가 예상되고 있다. 동유럽 10국은 EU의 기존 15개 회원국들에 비해 인건비와 토지임대료가 크게 저렴한 나라들이다.

따라서 이들 국가들의 EU 가입은 새로운 투자기회를 제공할 것으로 전망되는데, 많은 다국적 기업들은 이러한 기회를 활용하여 생산시설을 동유럽으로 이전해 EU의 확장이 종료될 때까지 유럽의 물류지도는 끊임 없이 변화를 거듭하게 될 것이다.

예를 들어 영국이나 스페인, 프랑스 등에 배치했던 생산시설을 동유럽 10개국에 이전함으로써 유럽 물류구조의 변화가 지속될 것으로 예상된다.

향후 유럽에서는 생산거점이 동쪽으로 이동함으로써 유럽의 동/서 물동량이 크게 증가할 것으로 예상된다. 폴란드, 체코, 슬로바키아, 헝가리, 슬로베니아 등은 독일과의 경제교류 비중이 매우 높은 국가들이다. 따라서 이들 국가들에 대한 외국인 투자는 독일 시장을 겨냥해서 이루어 질것으로 예상되고, 또 이러한 투자는 독

일과 이들 국가 사이의 도로운송과 철도운송의 물동량을 증가시킬 것으로 예상된다.

에스토리아, 라트비아, 리투아니아 등 발틱 3국은 영국, 독일, 러시아, 스웨덴, 핀란드 등 비교적 다양한 국가들과 교류하는 지역이므로 발틱 3국에 대한 투자는 해상운송과 러시아로 연결되는 철도운송을 발전시킬 것으로 예상된다. 특히 해상 환적물동량이 크게 증가할 것으로 예상되고 있다.

루마니아와 불가리아는 독일, 프랑스, 이탈리아, 러시아, 그리스 등과 교류가 많은 나라이므로 이들 국가의 경제가 발전할 경우 다뉴브강의 수로운송, 독일과 러시아에 대한 도로 및 철도 운송, 이탈리아와 그리스에 대한 해상운송이 활성화 될 것으로 예상된다.

반면 동유럽의 EU가입은 유럽 발전사의 획기적인 사건임에는 틀림없지만 그렇다고 유럽물류시장의 빅뱅을 초래하지는 않을 것으로 전망된다.

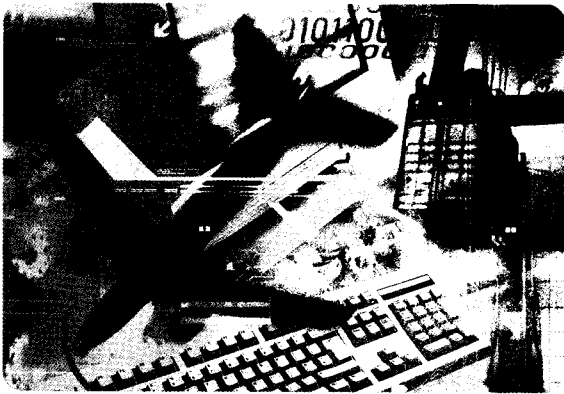
동유럽 국가들은 다른 사회주의 국가들과 마찬가지로 운송이나 물류관련 업무를 해당 생산기업이나 국영기업이 직접 수행해왔기 때문에 아웃소싱 비율이 매우 높은 EU의 물류관행이 쉽게 정착되지 못할 것으로 예상된다. 더구나 동유럽국가와 기존 EU 회원국간의 수출입화물 도로운송에서는 동유럽 기업들은 수송 비용이 압도적으로 높기 때문에 유럽의 대형 물류업체들이 동유럽 물류 관행을 짧은 시간내에 바꿔놓기도 어려울 것으로 예상된다.

그리고 동유럽국가들이 EU의 수백 가지가 넘는 운송관련 규정들을 단시간 내에 소화해 내기도 어려울 것으로 평가된다. 따라서 동유럽 물류시장에 대한 EU 물류기준이 적용도 점진적으로 이루어질 전망이다. EU는 가격 경쟁력에서 크게 불리한 입장인 기존 회원국 기업들을 일정 기간 보호하기 위해 '외국기업의 국내운송 제한'을 단계적으로 풀어줄 예정이다. 따라서 동유럽 운송기업들이 기존 회원국 시장을 급격히 잠식하기도 어려울 것이다.

해운측면에서 보면 동유럽 국가들은 그 동안 1만 6000명의 사관과 2만 5000명의 부원을 양성해왔는데, 기존 EU 회원국 선사들과 선원노조간에 이들 동유럽 선원들의 임금 수준에 대해 상당한 갈등이 예상되고

있다. EU 선주들은 동유럽 선원들의 임금이 출신 국가의 경제사정을 기준으로 책정돼야 한다고 주장하는 데 반해 선원노조측은 기존 회원국과 신규회원국의 사회보장제도를 조화시키는 수준에서 결정할 것으로 주장하고 있다.

만약 선원노조측의 의견이 반영되는 경우 선주들은 총 고용선원의 25%에 해당하는 동유럽 선원들에 대해 고임금을 지불해야 할 상황이다. 이러한 사례를 통해 알 수 있듯이 동유럽이 EU 단일시장에 편입되기는 하였으나 완전히 동질화되는 데는 상당한 시간이 소요될 것으로 전망된다.



◎ 시사점과 대응방향

》 동유럽 현지업체와 제후관계 모색

동유럽에서는 물류아웃소싱 비율이 낮아 수송기능 위주로 물류활동이 전개되었기 때문에 부가가치 물류시장이 발달하지 못했으나, EU 가입 이후에는 아웃소싱 비율이 높은 서유럽의 물류관행이 도입됨으로써 3PL 시장이 성장하게 될 것으로 예상된다.

동유럽에서는 물류아웃소싱 비율이 낮아 수송기능 위주로 물류활동이 전개되었기 때문에 부가가치 물류시장이 발달하지 못했으나 EU 가입이후에는 아웃소싱 비율이 높은 서유럽의 물류관행이 확산됨으로써 3PL 시장이 성장하게 될 것으로 예상된다. 즉 고부가가치 창출의 물류비즈니스가 활성화될 것으로 예상된다.

이러한 사업기회를 활용하기 위해 Kuehne & Nagel, Maersk Logistics, Schenker, Frans Maas, DFDS, DHL, Exel 등 대형 물류기업들은 3PL 시장 선점을 위해 동유럽 진출을 강화하고 있다. 예를 들어, 네덜란드의 TNT Express사는 체코, 리투아니아, 에스토니아, 슬로베니아, 헝가리, 라트비아, 폴란드 등 동유럽 물류시장에 1800명의 물류인력과 900대의 운송차량을 배치하고 67개의 물류기지를 운영하고 있다. 뿐만 아니라 TNT사는 동유럽시장의 운송허브 구축, 화물분류시설 설치, 신규인력 고용 등을 위해 1300만달러를 추가로 투자할 계획이다.

한편 우리나라 물류기업이 동유럽 시장에 진출하는 경우 △신규 투자 또는 생산시설 재배치기업과 동반 진출함으로써 부가가치물류 서비스체제를 조기에 정착하고 △현지의 관세, 비즈니스 규정, 조세 등 각종 물류관련 제도와 관행에 대한 적응력을 높이기 위해 동유럽 현지 업체와의 제휴관계를 모색하는 것이 바람직하다.

》 다양한 운송 활용, 장거리시 철도 이용

기존의 15개 EU 회원국들은 네덜란드, 오스트리아, 스웨덴 등을 제외하고는 화물운송의 트럭킹 비중이 압도적으로 높은 실정이다. 도로운송의 점유비는 1970년 52.1%에 불과하였으나 2001년에는 75%로 크게 높아졌으며 철도운송의 점유비는 1970년의 30.2%에서 2001년에는 13.1%로 낮아졌다.

이처럼 EU에서 철도물류시장이 위축된 것은 좁은 국토(미국의 1/3)에 많은 인구(미국의 1.3배)라는 불리한 여건에다 장거리 수송화물의 비중이 낮았기 때문이다. 도로운송에서 운송거리가 500km이상인 물동량의 비중이 5.1%에 불과하고 철도운송시장에서도 이러한 장거리 물동량은 12.8%에 지나지 않는다.

그러나 동유럽 10국의 EU 가입을 계기로 생산시설의 재배치가 이루어지면 장거리 이동물동량이 크게 증가할 것으로 예상되며 또한 동유럽지역은 전통적으로 철도물류체제가 근간을 이루어왔기 때문에 동유럽 10국의 EU가입은 유럽 철도물류 발전의 중요한 계기가 될 것으로 예상된다.

에스토니아, 라트비아, 슬로바키아, 슬로베니아 등은 철도운송의 비중이 50%이상인 나라들이며 라투니아, 불가리아, 루마니아 등도 철도운송의 비중이 40% 이상이다.

더구나 EU는 인프라/운영 분리, 제 3자에 대한 선로 개방, 철도운송 사업자에 대한 회원국 차별 금지, 선로사용권의 분배와 사용료 산정에 있어서 균등대우(동일시장, 동일 서비스에 대한 차별금지)등의 규칙을 제정함과 동시에 범유럽운송망(Trans-Europe) 차원에서 8개의 범유럽철도망 구축을 추진하는 등 철도운송 활성화를 적극 추진하고 있다. 따라서 동유럽의 EU 가입은 유럽 철도물류 발전의 전환점이 될 것이므로 이러한 변화를 감안한 동유럽 진출 전략을 추진하는 것이 바람직하다.

>> 중장기적 '유라시아 물류비전' 관심

단기적으로 동유럽에서 생산되는 독일, 프랑스, 이탈리아, 영국 등에 판매되는 화물량이 늘어날 것이므로 동유럽의 EU가입은 西進物流(Logistics Westwards)를 발달시키게 될 것으로 예상된다.

그러나 중장기적으로는 동유럽의 EU가입이 우크라이나, 러시아, 중앙아시아 등 유라시아 내륙지역과 유럽 사이의 물류시스템을 발전시키는 계기가 될 것으로 예상된다. 즉 유럽의 東進物流(Logistics Eastwards)를 활성화시키는 새로운 물류비전을 열어가게 될 것이다.

이러한 동/서 물류발전의 연장선상에서 볼 때, EU의 동진과 중국의 서부 대개발은 최근 안정적 경제성장의 거듭하고 있는 러시아, 인도와 함께 유라시아 4대 물류축을 형성해 갈 것으로 예상된다.

우리나라 물류업계는 남북철도 연결 이후 부각될 것으로 예상되는 대륙지향적 물류체계, 즉 유라시아 4대축을 결합하는 새로운 물류비전에도 주목하는 것이 바람직하다.

◎ 국가별 물류시장 특징

◆ 에스토니아

에스토니아는 지리적으로 러시아, 핀란드와 접해 있고 발트해를 통한 서유럽 국가들과 연계가 용이하기 때문에 라트비아, 리투아니아와 함께 발틱 지경의 교통·물류 중심지 역할을 수행해 왔다.

육상운송과 철도중심의 운송체계를 가지고 있으며 항공교통망은 열악한 상태이다. 철도망은 국내 교통·물류의 60%를 담당하는 최대의 수송수단이며 국내 서비스는 물론 모스크바에서 베를린까지 연결되는 국제철도망의 중간거점으로 활용되고 있다.

도로망은 발틱 연안을 남북으로 가로지르는 발틱 고속도로(Baltic Highway: Tallinn-Parmu-Ikla)와 동서고속도로(Tallinn-Natva Highway)를 중심으로 구축되어 있다. 도로상태는 매우 열악한 수준이다.

33개 항만을 통해 총 수출입 화물의 89.5%를 처리하고 있는데 이중 Tallinn, Muuga, Kopli, Padliski 등 7개 항만이 상업·공업항으로 이용되고 있으며 나머지는 여객부두 또는 어항이다.

◆ 라트비아

라트비아는 1991년 독립이후 서유럽 국가들의 경제모델을 도입하여 무역, 외국인직접투자 관련 법·제도를 개선하고 공기업의 민영화를 촉진하는 등 적극적인 개방 정책을 추진하고 있다.

러시아, 독립국가 연합, 서유럽 국가들을 연결하는 지정학적 이점을 살려 발트지역의 교통·물류 중심지 역할을 해왔다.

수출입화물은 대부분 해상화물을 통해 이루어지고 있으며, 수송모드별로 비율을 살펴보면 해상운송이 82.1%로 가장 높고 이어 도로운송이 17.4%, 철도 등 기타 운송이 0.5%를 기록했다.

이렇게 해상운송의 비중이 높게 나타나는 것은 전통적으로 발트해를 중심으로 해운·항만산업이 발달했으며, 시베리아 횡단철도(TSR)을 통해 러시아 화물을 반입하고 이를 해운을 통해 서유럽으로 운송하는 중계

무역이 발달했기 때문이다.

라트비아의 경제성장과 물류시장 확대에 따라 Kuehne & Nagel, Danzas, Schenker 등 글로벌 물류기업의 투자가 확대되고 있으며 특히 이들 기업은 라트비아 지정학적 이점을 활용하여 아시아, 러시아와 서유럽을 연계하는 물류센터 구축을 시도하고 있다.

◆ 리투아니아

동유럽 국가중 가장 높은 경제성장률을 기록하고 있다. 리투아니아의 교통망은 동서 방향으로 러시아로부터 벨라루스, 라트비아를 거쳐 스칸디나비아와 서구 유럽으로 연결되며 남북방향으로는 핀란드, 에스토니아, 라트비아를 거쳐 폴란드, 독일과 서구 유럽으로 연결되어 물류거점으로 성장할 수 있는 충분한 조건을 갖추고 있다.

도로망은 동서 고속도로와 남북 고속도로가 체계적으로 구축되어 인접국과의 연계가 용의하며 특히 주요 도시와 서유럽을 직접 연결하는 동서 고속도로는 EU 규격으로 개발되어 있어 서유럽의 기업들이 가장 선호하는 교통망이다.

철도망은 철도시설이나 네트워크 측면에서 다른 동유럽 국가에 비해 시설이 양호한 것으로 평가되고 있다. 항공교통망은 다른 동유럽국가보다 크게 발달되어 있으며 향후 발전 가능성도 높다. 해운교통망은 부동항인 Klaipeda항을 중심으로 발달되어 있는데 이 항만은 리투아니아 총 교역의 63.7%를 담당하고 있다.

리투아니아는 전통적인 동유럽지역의 해운강국으로 80척의 벌크선, 4척의 유조선 그리고 104척의 어선을 보유하고 있으며 이는 동유럽 국가의 평균보다 크게 높은 수준이다.

◆ 폴란드

지리적으로 유럽연합의 핵심 통행지역에 위치하고 있어 외국인의 직접 투자가 급증하고 있는 나라이다. 유럽의 중앙지에 위치한 폴란드는 특히 육상교통이 경제의 중심역할을 담당하고 있으나 도로의 경우 대규모

신규투자에도 아직 열악한 상태이다.

항만은 다수 보유하고 있으며 그단스크와 그디니아, 그리고 쯔젠 신항만이 이 나라를 대표하는 항만이다. 그단스크는 컨 화물뿐만 아니라 로로 화물, 석탄, 기름 및 기름 제품, 소다 등 액체 또는 건화물 등을 다양하게 처리할 수 있는 터미널을 갖추고 있다. 발틱해에 있는 그디니아 항만은 창고시설이 63만 평방미터에 달하는 등 가장 현대화된 항만시설을 보유하고 있다. 또 낙후되어 있는 도로 사정을 개선하기 위해 향후 15년 동안 매년 10억달러를 투입하는 고속도로개발 프로그램을 추진하고 있다.

폴란드에는 현재 9만 5000개의 운송회사가 활동하고 있는데 이 가운데 국제화물을 담당하는 업체 수는 8716개사이며, 1개업체가 보유한 트럭은 3.7대로 유럽 5.2개와 다른 가입국 4.4대보다는 소규모이다. 2003년 현재 폴란드의 3PL 시장규모는 1억 8400만유로에 달하는 것으로 추정되고 있으며, 다국적기업들의 투자확대와 아웃소싱 등에 힘입어 2003년부터 2007년까지 24.2% 성장할 것으로 전망된다.

우리나라가 폴란드에 투자하는 경우 급여의 48%에 상당하는 사회보장제를 납부해야 하는 문제와 통관절차가 복잡하고 전산화 미비 등으로 통관에 많은 시간의 소요되는 것들이 걸림돌로 작용하고 있다.

◆ 체코

동유럽의 중심에 위치한 지리적 조건으로 인해 이 지역의 주요 교통망이 지나가는 전략적 교차로 역할을 담당하고 있으며 체코의 운송네트워크는 선진국 수준에 버금가는 수준으로 동유럽 국가 중 가장 광범위하게 발달되어 있다.

내륙국가라는 입지조건으로 대외교역의 62.1%가 도로운송에 의존하고 있으며 해상운송은 전혀 없는 실정이다. 이같은 도로운송에 대한 높은 의존도로 인해 체코 물류시장은 도로운송업자를 중심으로 형성되어 있는 것이 특징이다. 현재 도로운송업체는 총 3만 4000개이며 이 가운데 2만여개 업체는 차량 1대를 보유해 직접 운송하는 영세업자이다.

◆ 슬로바키아

1990년대 시장 경제체제로의 전환과정에서 많은 어려움을 겪었으나 이후 거시경제 안정화 정책 및 개혁이 큰 성공을 거두고 있다. 슬로바키아는 체코와 더불어 급부상하고 있는 동유럽의 중심에 위치한 지리적 조건으로 인해 육상운송의 비중이 상대적으로 높은 편이다. 창고부문의 경우 폭스바겐사에 자동차 부품을 공급하고 있는 업체들이 밀집해 있는 브라티슬라바 북쪽에 위치한 3만 1000㎡ 면적의 Logisticko와 10만㎡의 Autologic Park의 물류센터가 발달해 있다.

◆ 헝가리

최근 몇 년동안 자국의 고속도로로 네트워크와 도로 연계망 확대를 위해 상당한 투자를 해오고 있다. 헝가리는 도로부문에서 4차선 고속도로를 건설하는 계획을 수립, 시행하고 있으며 부다페스트에서 출발하는 8개 간선도로를 모두 유럽도로망과 주요 도시와 연결하여 운송기간을 40% 정도 단축시켰다.

또한 헝가리는 자국의 산업발전을 도모하기 위해 최근 10년동안 부다페스트 인근에 200평방미터에 달하는 물류산업단지를 조성하기도 했다.

◆ 슬로베니아

운송인프라는 주로 도로와 철도망을 중심으로 발달되어 있으며 항공부문은 국토가 협소한 관계로 그리 큰 비중을 차지하지 못하고 있다. 슬로베니아는 육해공을 통해 하루 70만톤이상의 화물을 운송하고 있다.

슬로베니아는 고속도로 건설을 위한 국가프로그램을 통해 2004년말까지 총연장 554km의 도로를 확충하고 이 가운데 400km는 범유럽 운송망과 연결할 예정이다. 총연장 1201km에 달하는 철도망의 경우 현재 헝가리와 연계하는 2km의 직통철도를 건설중에 있는데 1단계 공사는 시속 160km의 단선으로 건설하고 향후 물동량에 따라 복선으로 건설할 계획이다. 항공산업은 상당히 선진화되어 있으며 국영항공사가 연간 4천톤의 화물을 운송하고 있다.

◆ 루마니아

유럽내에서 수출입운송로의 요충지이나 운송인프라는 이러한 요구에 비해 열악한 실정이다. 루마니아의 최대 항만은 콘스탄타항으로 자유무역지역(FTA)이 지정되어 있다. 루마니아 물류인프라의 가장 큰 특징은 창고시설이 발달된 것인데 최근 루마니아 소매업의 발달에 따라 경공업 및 물류회사들의 진출이 늘어나고 있다.

◆ 불가리아

동유럽의 동남부에 위치한 불가리아는 도로와 철도가 가장 중요한 내륙운송수단이나 도로의 대부분은 열악한 상태이다. 대표적인 항만은 브르가스(Burgas)항, 바르나(Varna)항 등으로 이 항만들에서 수출입 물동량의 60%이상을 처리하고 있다.

이와 함께 다뉴브(Danube)강을 이용한 내륙수운(水運)이 발달해 있는데 주요 내륙항은 비딘(Vidin)항과 노보셀로(Novoselo)항으로 이 내륙수운은 서유럽과 에게해 지역을 잇는 최단거리 운송로로 특히 서유럽으로부터 발생하는 물동량의 대부분이 비딘항을 통해 운송되고 있다.

불가리아에는 5대 공항이 위치하고 있으며 소피아(Sofia)공항은 주요 유럽도시와 연결되는 국제공항이며, 고르나 오리아비사(Gorna Oriahvita)공항은 주로 화물운송에 이용되고 있다. **물류**

