



동북아 경제중심 건설과 복합운송인의 역할

우종균
한국해양수산개발원 책임연구원

동북아 경제권의 경제, 물류 주도권이 중국으로 빠르게 이동하고 있다. 세계의 공장 역할을 하고 있는 중국은 폭발적인 물동량 증가 추세를 보이면서 세계의 물류시장으로 변모하고 있다. 이를 반영하듯, 상해항과 선전항은 이미 컨테이너 처리실적이 1,000만 TEU를 돌파하여 세계 3위와 4위 항만으로 부상했으며, 아시아 항공 허브공항을 지향하는 중국 공항들의 약진도 두드러지게 나타나고 있다. 중국의 보세구(保税區)는 글로벌기업과 국제 물류기업의 투자가 집중되면서 물류·비즈니스 거점으로서의 입지를 확고히 하고 있다.

이에 따른 세계 물류시장의 파장도 크다. 세계 해운경기를 대변하는 MRI 운임지수는 2002년말에 평균 248.4였으나 지난해 말에는 중국 화물 수송수요의 급증에 따라 52.5%가 상승하여 378.7를 기록하였다. 같은 기간 동안, 미주-극동 항로의 곡물운임 지수는 108% 상승했으며, 페르시안 걸프-극동항로의 유조선 운임지수는 25% 상승했다. 컨테이너 부문은 그 파장이 더욱 커서 HR 컨테이너선 종합운선지수는 2002년말 평균 637.4에서 2003년 10월에는 1,136.3으로 상승해 역사상 가장 높은 증가세를 보이고 있다. 컨테이너 운임 역시 최고 수준을 연일 갱신하고 있다.

이러한 중국효과(China Effect)는 우리나라에도 큰 영향을 미치고 있다. 전통적인 극동 정기선 항로였던 '홍콩-대만-부산-일본' 항로는 중국 항만을 중심으로 재편되어 정기선항로의 동북아 기종점이 중국 항만으로 전환되고 있다. 이에 따라 우리나라 항만의 성장전략으로 채택되었던 청도, 천진, 대련 등 북중국항만에 대한 컨테이너화물 환적 서비스도 그 성공여부가 불투명해 졌다.

2002년 전년 대비 32%의 성장세를 보이던 부산항의 환적화물이 지난해 11% 대로 성장세가 꺾인 이유도 여기에 있다.

2nd China Effect에 Focus!!!

항공의 경우도 예외는 아니다. 중국 정부가 동북아 거점공항 육성정책을 수립하고 상해 푸둥공항, 북경수도공항, 광주신공항 등을 중심으로 시설확충과 물류네트워크 구축에 박차를 가하고 있는 가운데, 세계 주요 항공사들과 특송업체들은 중국시장 선점을 위한 대규모 투자에 전념하고 있다. 또한 중국 국적 항공사들도 향후 10년 동안 2,400대의 항공기를 도입하는 등 국제적인 항공사로 거듭나기 위한 야심찬 전략을 추진하고 있다.

이러한 동북아 경제권의 급속한 물류환경 변화는 21세기 국가전략으로 추진하고 있는 '동북아 물류중심화전략'의 변경이 불가피함을 의미한다. 중국이라는 변수를 고려하지 않은 전략은 성공할 수 없기 때문이다. 최근 동북아 경제권에서 우리나라가 지향해야 할 물류중심국가로서의 역할을 재정립해야 한다는 주장이 대두되고 있는 것도 바로 이 때문이다.

이러한 상황에서 제조명되어야 할 부문이 바로 복합운송이다. 이는 중국효과에 따른 물류부문의 부가가치를 우리나라로 흡수할 수 있는 최적 분야가 바로 복합운송 분야이기 때문이다. 이러한 논리는 향후 동북아 경제권의 물류환경을 변화시킬 가장 중요한 요인이 바로 제2단계 중국효과(2nd China Effect)일 것으로 예상된다는 점에 기인한다.

현재 중국효과(1st China Effect)는 제조업의 집중을



통한 세계 공장화, 그리고 이에 따른 수출물동량 증가가 창출하는 효과이다. 그러나 이어서 나타날 제2단계 중국 효과는 중국의 소비 증가와 산업고도화에 따른 수입물동량 증가와 이로 인해 파급될 효과라 할 수 있다. 따라서 이 시기의 동북아 물류체계는 보다 다각적이고 고도화된 물류서비스를 요구하게 될 것으로 예상된다. 특히, 대(對)중국 물류 수요는 보다 세분화되면서 가공·조립 기능을 포함한 부가가치 물류서비스(value added logistics service)가 보편화되는 한편, 제3자·제4자 물류에 대한 수요가 급성장할 것으로 전망된다.

이러한 측면에서 향후 우리나라의 동북아 물류중심화 전략이 성공적으로 추진되기 위해서는 복합운송인이 국제적인 경쟁력을 확보하는 것이 시급하다. 이를 위해서는 다음 네 가지 방안이 적극 고려되어야 한다.

첫째, 기업 규모의 확대를 통해 서비스의 범위와 깊이를 넓혀 나가야 한다. 기업의 물류관리체계가 공급사슬관리(SCM)를 기반으로 하는 네트워크 체계로 개편됨에 따라, 기업이 요구하는 물류서비스의 수준도 점차 첨단화, 대형화되고 있다. 따라서 물류기업이 경쟁력을 갖기 위해서는 기업의 물류관리체계를 지원할 수 있는 능력을 확보해야 하는데 이에는 일정 규모의 물류시설과 네트워크 그리고 물류지원 능력을 갖추는 것이 필수적이다. 따라서 관련 기업간 전략적 제휴를 통해 핵심역량을 확대하고 서비스 제공 능력을 확대하는 전략이 요구된다. Deutsche Post, Danzas 등 전문물류업체들이 기업의 생존전략 차원에서 전략적 제휴를 통해 몸집불리기 경쟁을 하고 있다는 것은 시사하는 점이 크다.

복합운송인의 손으로 동북아물류 중심지로!!

둘째, 중국 물류시장에 적극 참여해야 한다. 중국은 글로벌기업의 각축지이며 동북아 최대의 물류시장이다. 따라서 우리 복합운송인들이 국제적인 경쟁력을 확보하기 위해서는 중국을 기반으로 하는 물류 네트워크 구축이 필수적이다. 이를 위해 국내외 기업과의 전략적 제휴, 현지 기업과의 Joint Venture 등 다양한 진출 전략이 모색되어야 한다. 일본 물류기업의 30%가 중국에 진출하고 있

으며, 자국 기업의 물류지원을 담당하고 있다는 점을 간과해서는 안된다.

셋째, 고도의 서비스 능력을 확보해야 한다. 기업의 물류관리체계를 지원하기 위해서는 기업 보다 한발 앞선 물류정보 서비스, 솔루션, 컨설팅 등 고도의 서비스 능력이 필요하다.

넷째, 서비스의 브랜드화를 추구해야 한다. 우리나라가 한중일 삼국의 중심에 위치하고 있다는 지정학적 이점을 살려, 한국을 중심으로 하는 대(對)중국, 대(對)일본 물류서비스를 강화해야 할 필요가 있다. 이를 위한 방안으로 북중국, 일본 서부지역을 대상으로 하는 일괄 물류서비스를 정기화, 정시화, 체계화하고 이를 브랜드화하여 동북아 경제권의 대표적인 물류서비스로 발전시켜나가는 전략이 고려될 수 있다.

최근 동북아 경제권의 급속한 물류환경 변화를 우리나라 물류산업의 성장기회로 활용하기 위해서는 무엇보다도 복합운송인이 국제적인 수준의 경쟁력을 확보해야 한다. 이는 동북아 물류거점화 전략의 첨병 역할을 하고 있는 복합운송인의 역할이 어느 때 보다 중요하게 부각되고 있기 때문이다. 복합운송인의 손으로 우리나라를 동북아 경제권의 물류중심지로 성장시키는 날을 다시 한번 기대해 본다. ☺

