



글로벌 물류 핵심역할은 역시 포워더 규모보다는 포워더의 역할에 초점 맞춰야

박채성
카고프레스 기자

동북아 물류중심국가 - 종합물류기업이 과연 해법인가?

우리나라 수출은 사상 최대를 기록하고 있다. 그리고 「수출 2천억달러 시대」가 열렸다.

이 같은 탄력이 올해에도 그대로 이어질 전망이다.

하지만 프레임트 포워더업계는 암울한 환경에 직면해 있다. 바로 '부익부 빈익빈'의 본격적인 시대가 열렸다는 점이다.

이는 시장 환경변화와 더불어 정부의 정책도 크게 한 몫하고 있다.

바로 종합물류기업 프로젝트가 그것이다. 영세한 물류기업은 국제시대에 당연히 퇴출되어야 한다는 내용을 담고 있다.

외견 맞는 것 같지만 정부당국이 과연 어떤 점에 초점을 맞추었는지에 대해서는 불신이 앞서고 있는 현실이다.

동북아 물류중심국가로의 지향에 있어서 종합물류기업 육성이 과연 해법인가라는 질문을 던지지 않을 수 없는 시점이다.

항공화물시장은 그 어떤 시기보다도 더 큰 성장세를 이
루고 있다. 무엇보다도 수출의 동력이 되었던 휴대폰
과 디지털 디스플레이, 반도체, 자동차부품 등이 수출시장
을 힘있게 끌고 가고 있기 때문이다.

더욱이 그 어떤 해 보다도 뚜렷한 성장을 이루어 낼 것으
로 전망되고 있는데, 지난해 항공화물 시장을 주도해 왔던
품목들이 더욱 기세 등등하게 쏟아져 나올 것으로 예측되고
있기 때문이다. 또한 인바운드시장 역시 원부자재의 수요가
수출상품에 힘입어 더불어 높은 증가세를 이어가고 있다.
따라서 올해 항공화물시장은 사상 최대의 증가세를 시현할
것이라는 성급한 예측이 나오고 있는 시점이기도 하다.

하지만 '양'이 있으면 '음'이 있듯이 국내 포워더들의 불
안감은 더욱 깊어가고 있으며, 그 그들은 더욱 길게 드리워
져 가고 있다. 사실상 외국계 유수 프레임트 포워더와 인터
그레이터, 그리고 대기업을 배경으로 하고 있는 포워더의
성장세는 가히 하늘을 찌를 듯 하다. 이는 IT 부문의 항공화
물시장이 우리나라 전체시장을 이끌고 있기 때문이다. 이
같은 상황은 96년 항공화물시장이 개방되면서 이미 누구나
예견했던 사실이기도 하다.

그러나 그 대응은 정부당국이나 항공화물 업계 모두 미흡
했던 것이 사실이다. 2002년 신공항이 개항되면 동북아 물
류 거점국가로 도약할 것이라는 말만 무성했을 뿐이다. 그
리고 실제로 공항이 개항되었고 새로운 화물터미널이 오픈
되었지만, 그 여건이 별로 나아진 것도 없는 것이 현실이다.

포워더의 창고는 그저 흉내내기에 불과했고, 여전히 항공사
및 조업사의 터미널과 창고만 미여 터지고 있는 것이 지금
의 현실이다. 그리고 포워더의 통관기능은 기득권의 세력에
밀려 그 역할은 주어지지 않고 있다.

항공화물시장의 성장세에도 국내 포워더의 시름은 깊어만 가

그렇다고 해서 김포공항시절과 같은 비용의 수준이라면
국내 포워더들이 이렇게 맥을 못 추고 있지는 않을 것이다.
터미널 핸들링차지는 새롭게 신설됐으며, 프리타임제의 축
소, RFC도입에 따른 수출창고의 필요성, MFCS 이용을 위
한 수수료, 인천공항을 드나들기 위한 통행료와 거리의 증
가로 인한 기름값 및 인건비, 직원들의 출퇴근 보조금, 유가
급등에 따른 유가할증료, 8월부터 시행될 AMS이용 수수료
등 그야말로 포워더들이 감당해야만 하는 부담만 가중된 꼴
이 되었다.

가히 측근한 생각을 떨칠 수 없는 환경의 변화에 국내 포워
더들의 시름은 깊어만 가고 있는 형국이다.

이같은 환경변화에 살아남은 프레임트 포워더는 역시 외국
계 프레임트 포워더, 대기업 배경의 포워더 밖에 없는 현실
이다. 이들은 항공화물 아이템이 IT분야로 확실하게 자리
이동을 하고 있다는 점을 간파하고 이같은 물량을 자연스럽게
유치하고 있다. 네트워크와 자금력, IT기반의 커뮤니케



이선으로 무장하고 있어, 국내 포워더들이 느끼는 영하의 체감온도와와는 반대로 매우 따뜻한 시절을 보내고 있는 셈이다.

정부당국은 이 같은 상황이 심화되고 있다는 사실을 느끼기 시작했다. 특히 동북아 물류중심국가로의 발돋움을 지향하고 있는 참여정부의 정책에 적극 부응하는 길이 무엇인지 깨닫게 된 것이다. 그동안 소외되어 왔던 국제물류업계에 많은 관심과 공부를 하기 시작했던 것이다. 이점에 대해서 국내 프레이트포워더업계는 매우 고무되었으며, 정부당국이 발벗고 나선다면 새로운 도약을 위한 밑거름이 될 수도 있을 것이라는 기대감을 가지게 되었다.

결론은 우리나라도 선진외국과 같은 유력한 물류업체를 만들면 된다는 곳에 하나의 초점이 맞추어지기에 이르렀다.

그것이 바로 '종합물류기업육성 프로젝트'로 나타났다.

하지만 웬일인지 이 프로젝트의 발표가 있었지만 그 어떤 프레이트 포워더에게도 환영을 받지 못하고 있는 것이 현실이다. 국내 프레이트 포워더는 이 프로젝트의 핵심이 포워더의 발전보다는, 포워더 죽이기에 초점이 맞추어져 있다고 생각하고 있기 때문이다. 이들은 정부가 국내의 영세한 포워더는 이 시장에서 살아남을 수 없으며, 화주들에게 물류비 경쟁력을 제공하기는커녕, 우리나라의 물류발전에 걸림돌이 된다고 생각하기에 이같은 프로젝트를 기획했다고 생각하고 있는 것이다.

정부의 정책이 물론 모두 잘못되었다고는 말할 수 없다. 하지만 프레이트 포워더업계는 이같은 정책이 진정 글로벌화된 물류기업의 육성에 있는 것인지, 국내 물류기업의 대형화에만 초점이 맞추어져 있는 것인지 이해를 못하고 있는 것이다.

프레이트 포워더업계는 대형화가 곧 글로벌화된 기업이라는 인식에 찬성하지 않고 있기 때문이다. 외국의 우수한 프레이트 포워더는 물론 대형화가 진행되어 있다. 하지만 그들의 핵심역량은 글로벌화된 물류기업과 이를 활용할 수 있는 전산시스템, 그리고 전세계를 아우르는 네트워크에 있다는 점이다.

프레이트 포워더가 대형화되면 이같은 기반이 자연스럽게 이루어 질 수 있다고 생각한다면 큰 오산이 아닐 수 없다. 정부가 발벗고 나선다 해도, 불행하게도 그들과 대항하기 위한 해법을 찾기에 이미 시기가 너무 늦었다는 생각을 떨칠 수 없는 현실이다. 패배의식이 너무 깊게 깔려 있기 때문일 수도 있다. 그들이 보여주고 있는 물류서비스에 너무 주눅이 들어서일 수도 있다.

하지만 중요한 것은 종합물류기업 육성정책이 우리나라의 물류발전에 정말 도움이 될 것인가에 달려 있다.

동북아물류중심국가로의 도약을 위해서는 물류의 흐름이

자연스럽고 신속하게 이루어질 수 있는 기반을 만들어야 한다는 점이다. 이같은 기반 혹은 지역 위에 많은 글로벌기업들이 자유스럽게 그들의 제품을 만들고 또한 세계의 어떤 지역에서 만드는 것보다도 부가가치를 창출시켜줄 수 있으면 된다는 점이다. 이 같은 이상을 현실감 있게 실현시킬 수 있는 곳이 바로 인천공항의 관세자유지역이라 할 수 있다. 정부는 종합물류기업의 육성보다는 인천공항관세자유지역이 얼마나 매력있는 곳인가라는 홍보와 물류의 흐름이 그 어떤 곳 보다 자유롭게 이동할 수 있게끔 하는데 초점을 맞출 필요가 있는 것이다. 이곳의 물량을 외국계 물류기업들이 장악하더라도 말이다.

그렇다면 과연 우리나라 프레이트포워더업계는 어떻게 살아남을 것인가.

이는 분명 우리나라 프레이트 포워더업계에 떨어진 절체절명의 과제이기도 하다. 최근의 항공화물 실적을 살펴보면 의외로 우리나라 프레이트 포워더의 선전이 눈에 띄게 나타나고 있다.

그 이유는 아직 우수한 외국계 프레이트 포워더가 국내 물류기업과의 파트너십을 유지하고 있는 것이 한 요인으로 나타나고 있다. 또 한 이유는 국내 항공화물의 절대물량을 공급하고 있는 대기업이 지역별 바운드별로 서비스를 구축해 놓은 국내 프레이트 포워더업계를 아직까지 이용하고 있다는 점이다.

또 다른 이유는 섬유, 식물, 잡화의 로컬화주가 아직 우리나라 물류업체를 선호하고 있다는 점이다. 그리고 중국발 Sea & Air 화물이 증가하고 있는 이유도 한 몫을 하고 있으며, 동구권의 보따리 화물도 분명 큰 몫을 차지하고 있다.

분명 그 영역이 한계는 있지만 이들은 척박한 환경에서 그들만의 공통되고도, 독특한 서비스를 보여주고 있다. 이들 업체의 서비스 특징은 한마디로 요약하면 '로컬업체의 역량 강화', '아이템의 전문화'와 '지역적 틈새 서비스'로 요약할 수 있다.

이는 향후 우리 프레이트 포워더업계가 살아 남을 수 있는 확실한 전략이 아닐 수 없다.

국내 포워더업계는 '호황속의 불황'이라는 표현하고 있지만 오히려 이들 국내 프레이트 포워더는 '불황속의 호황'을 누리고 있다. 실제로 외국계 프레이트 포워더의 로컬시장 공략은 외국에서의 노미네이션건 이외에는 그다지 큰 수확을 건진다고 볼 수 없는 것이 현실이다. 아무리 전산 시스템과 세계적 네트워크가 강하다고 하지만 이들만의 특화서비스는 따라올 수 없기 때문이다.

정부의 눈에는 무식하게 보일 지 모르지만, 이들은 거의 맨투맨식 서비스를 펼치고 있다. 네트워크는 철저하게 로컬



화주의 입맛에 맞추어져 있다. 그 네트워크가 연락사무소이든 파트너이든, 커뮤니케이션과 정보교류는 전화와 이메일, 팩스로 신속하게 진행되고 있는 것이다. 이들은 선진화된 기법은 아니지만 글로벌 회사들이 지향하고자 하는 물류시스템을 자기 것으로 완전히 소화하고 있다는 점이다. 이는 우리나라의 물류 네트워크가 철저하게 거점별로 이루어지고 있다는 점을 의미한다. 중요한 점은 이 네트워크가 서울 기점이 아니라, 필요한 모든 거점별로 이어지고 있다는 점이다. 이 거점별 네트워크는 보잘 것 없지만 세계 어떤 도시라도 커버하고 있다는 점을 인식할 필요가 있다. 이는 우리 프레이트 포워드업계의 단점이자 장점을 보여주고 있다는 점이다. 영세하지만 비난받을 이유가 없는 이유가 바로 여기에 있는 것이다. 이같은 이유 때문에 우리 업계는 전문혼재사의 영역이 잘 발달되어 있다. 이 역시 국내 항공화물업계의 특징이라 할 수 있다.

바로 이점이 프레이트 포워더의 매력이자 그들이 지향하고자 하는 글로벌 서비스라고 할 수 있다. 이는 생존의 문제이지 비난의 대상은 아니라는 점이다.

영세 물류기업이든 대형 물류기업이든 화주의 요구를 확실하게 충족시킬 수 있다면 그 크기는 상관없다는 점이다. 뭐든지 대형화가 이루어져야만 화주의 경쟁력을 보장하는 것은 아니라는 사실이다. 이는 대형화가 글로벌화를 의미하지 않다는 것을 잘보여주고 있다. 적어도 우리나라의 항공화물업계의 현실에 있어서는 말이다. 특히, 종합물류기업 육성에 있어서 그 핵심내용은 많은 지원책이 있지만 무엇보다도 '종합물류업체에 아웃소싱하는 업체에 대해 3년간 한시적으로 물류비의 2%를 세액공제(재정부) 한다'는 점이다. 이는 3년간의 불공평한 가격경쟁력을 조장할 수 있다는 점에서 매우 우려되고 있다. 2%의 세액공제부문을 단순한 화물유치의 방편으로 활용될 가능성이 너무 크기 때문이다. 이는 정부당국이 기대하고 있는 종합물류기업이 아닌 기형의 공룡 즉 서비스로 평가받지 못하고 가격에 의존하는 불합리를 더욱 부채질 할 대형기업의 등장을 목격할 수 있다는 점이다. 하지만 아이러니 하게 이런 우려와는 달리 이같은 세제지원은 사실 포워드업계에는 매우 큰 정책으로 받아들여지고 있다. 다만 그들이 우려하고 있는 점도 심분 고려되어야 한다는 점이다. 차별이 아닌 공평을 그들은 주장하고 있는 셈이다. 이 문제의 해법은 쉽게 풀어지지 않을 수 제이기도 하다.

다만 정부당국은 종합물류기업의 육성정책의 초점을 대형화에서, 포워더가 화주들에게 손쉽게 물류서비스를 제공할 수 있도록 그 환경을 만들어 주는데 초점을 맞추는 동시에, 내륙물류에 편중된 정책을 보다 국제물류의 현실에 맞는 정

책수립에 시각을 맞추는 것이 보다 현명한 처사일 것이다. 일례로 Sea & Air 화물 활성화를 위한 인천공항 북측 부두의 건설을 앞당긴다든지, 화주의 물류서비스 개선을 위한 포워더의 통관기능이관, 정부가 할 수 있는 각종 세제지원, 그리고 관세자유지역에서의 화물창고의 설립에 있어서의 지원, 개성공단의 활성화 이후의 물류업계의 지원책 등이 그것일 것이다. 이 같은 사안은 보다 세밀하게 접근할 필요가 있다. 굵직한 사안에 있어서 정부당국은 관련 연구원에 타당성 연구조사에 대해 용역을 맡기고 있지만 실제 포워드업계에서는 이같은 결과의 현실성에 부정적인 인식을 가지고 있다. 실제 글로벌 물류기업, 큰 덩치는 아니지만 그들이 실제로 느끼고 지향하는 것이 무엇인지가 그같은 중대한 연구에 영세하다는 이유만으로 잘 반영되지 않는다는 점은 아쉬운 점으로 나타나고 있는것 또한 현실이다.

싱가포르의 플랜에서 그 비전 찾아야

싱가포르가 매우 자랑스런 물류국가로 발전한 것은 잘 갖추어진 인프라 이외에, 글로벌 물류기업들이 그곳에서 보다 활발한 활동을 할 수 있게 만들었기 때문이라 할 수 있다. 그리고 싱가포르는 미래 물류국가로의 공고한 발전을 위해서 물류기업들이 완전 자유롭게 활동할 수 있는 지원책을 수백페이지에 걸친 플랜으로 만들고 시행하고 있다. 그 세부내용은 지금 거론하기 힘들지만 그들이 지향하고 있는 것은 바로 물류기업에 대한 실질적인 지원책이 무엇인가와 고급 물류인력의 양성에 초점이 맞추어져 있다는 점이다.

그들은 이미 성공한 물류국가이지만 거대한 환경변화에 살아 남기 위해 남들이 완벽하다고 생각하고 있는 국제물류 부문이 아직도 미완성이라고 생각하고 있다는 점이다.

종합물류기업의 육성 프로젝트의 근간은 대개 그 열개가 갖추어져 있다. 이미 돌이킬 수 없는 정책이라 할 수 있다. 향후 그 큰 정책의 실행에 있어 이같은 업계의 현실을 담아 내지 못한다면 그것은 탁상공론으로 끝나게 될 것이다.

정부당국은 대통령의 오더가 아닌 비전을 담은 그런 정책을 펼칠 때 업계의 참여는 자연스럽게 이루어질 것이라는 점이다. 이것이 참여정부가 생각하는 동북아 물류국가로의 발전을 의미하는 것이라 생각한다. 