

우리는 물류(物流) 동지(同志)



허진욱
한국물류연구원 부원장
명지대학교 교수

● 이제는 부끄럽지 않은 물류인(物流人)이라는 이름

지난 해 (사)한국물류협회가 창립 20주년을 맞았다. 1984년, 한국물류관리연구원이라는 이름의 임의단체로 시작하여 1989년 사단법인으로 등록하여 오늘에 이르기까지 참으로 물류(物流) 외길을 걸어온 협회 임직원들의 노고와 이를 불심 양면으로 도와 준 업계 그리고 여러모로 지원해 준 정부 관계자와 뜻있는 학계의 협력에 힘입은 바 크다 하겠다.

지금은 물류 정책을 연구한다든지 각종 지원사업을 행하는 협회나 학회가 다수 있고, 참여정부의 주요 국정과제인 “동북아 물류중심” 전략에 의해 물류 분야가 스포트라이트를 받고 있지만 초기에는 참으로 열악한 환경에서 의욕과 정열에 의지하여 소액의 컨설팅료로 연명에 급급하던 시절이 있었다.

당시 국내 기업에 물류의 중요성을 설명하기 위하여 많이 사용하던 단어가 물류를 “암흑(暗黒)의 대륙(大陸)” 이니 “제3의 이윤원”이니하는 표현이었으니 참으로 감회를 일으키는 옛 용어들이다. 이제는 후배들에게 “우리는 물류인(物流人)”이라든지 “우리는 물류동지(物流同志)” 라는 표현을 쓸 때 가슴 뿌듯함을 느낀다.

참으로 이제 물류는 “기회(機會)의 대양(大洋)”이 되었다. 연구하고 싶은 새로운 과제가 속출하고 있으며, 정부의 다양한 지원책이 쏟아지고 있으므로 다른 어떤 산업보다도 기회가 많은 분야로 같이 일하는 것이 자랑스러울 따름이다.

● 우리 앞에 있는 수많은 과제들... 기회(機會)의 대양(大洋) 1

오늘날 우리 경제는 수요와 공급에 의해 가격이 결정된다. 수요가 많아지면 가격이 상승하고 공급자의 생산활동은 활발해 진다. 공급이 많아지면 가격은 하락하고 공급자의 생산활동은 위축되게 마련이다. 지금까지 진행되어 온 기술혁신은 공급을 획기적으로 늘여 왔고 작금의 여러 산업에서의 불황은 구조적인 공급과잉에서 비롯된다고 일컬어지고 있다.

그러나 물류산업은 잠재적인 많은 수요를 가지고 있다는 것을 그 기회의 첫 번째로 꼽고자 한다. 그것은 대부분의 화주기업(제조업, 유통업)이 폐쇄적인 물류구조 아래서 자가물류(自家物流)를 행하고 있기 때문이다. 고비용 저효율의 자가물류는 물류산업 종사자의 입장에서 보면 참으로 큰 기회임에 틀림없다.

다양한 고객요구에 대한 대응 능력을 확보하고 화주기업에 신뢰를 줄 수 있다면, 저비용 고효율체제로 전환되

는 것은 시간문제일 것이다. 왜냐하면 시장(경쟁)이 종용할 것이기 때문이다.

더욱이 정부가 나서서 종합물류산업을 육성하기 위하여 각종 세제지원을 비롯한 시책을 펴는 것은 이를 더욱 촉진할 것이다. 이에 관한 정부의 전략방향은 매우 적절하다고 사료된다.

우리나라 기업물류비는 매출액 대비 9.9% 수준(대한상공회의소, 2004)으로 미국(7.5%), 일본(5.0%)기업의 물류비에 비해 아직도 높고 기업의 물류비절감은 우리 산업의 국제경쟁력을 제고할 수 있기 때문이다. 요점은 물류전문업체에게 물류업무를 아웃소싱 하였을 때 실제로 물류비 절감이 이루어지고 제반 물류서비스가 개선되어 질 수 있느냐 하는 것일 것이다.

그 외에도 물류산업의 문제와 과제로 지적되고 있는 많은 것들이 있다. 그 모든 것이 우리에게는 기회로 다가올 것임에 틀림없다.

한편, 외국의 우수 물류업체에 비해 영세한 규모의 국내 물류업체를 대형화하기 위한 정부의 정책에 관해서는 논란이 많은 것 같다. 더욱이 양적인 면에 치중한 그 내용에 대해서는 더욱 왈가왈부하고 있는 것으로 보인다. 오늘날 물류기업의 경쟁력은 하드웨어 보다는 소프트웨어에 기반을 두고 있다는 점을 감안하였으면 한다.

● 해외로 눈을 돌리자..... 기회(機會)의 대양(大洋) 2

우리 경제가 “한강의 기적”으로 불릴 정도로 단시간에 급성장을 한 까닭은 우리의 선배들이 해외에 나가 돈을 벌었기 때문이다. 지금도 국제경쟁력을 가진 국산 제품은 세계시장에서 상당한 점유율을 가지고 있다. 어떤 분야에서는 국산 브랜드가 높은 가치를 인정받고 있다. 그런 수출기업에 의하여 우리 경제가 유지되고 있다고들 한다.

많은 초일류상품을 개발하여 해외로 나가야 생존하는 것은 어쩌면 우리의 숙명일지도 모른다. 단지 상품 영역에서 뿐만 아니라 이제는 서비스 영역에서 우리는 해외로 나가야 한다. 우리의 젊은 자녀들은 거의 대부분 대학을 졸업한 고학력자들이다. 그들은 생산현장에서 작업자나 감독자로 일하기를 원하지 않는다. 더구나 많은 제조기업들이 해외투자에만 열중하고, 기술혁신이 만들어 내는 생산성향상은 지속적으로 일자리를 줄여 나가고 있는 것은 엄연한 현실이다.

“동북아 물류중심지” 전략은 세계적인 외국기업을 우리나라 공항이나 항만에 유치하는 것에 그 초점을 맞추고 있다. 물론 그들을 한국으로 유치하여 외국에서 행하던 부가가치물류활동을 국내에서 행하게 한다면 우리 경제에 큰 도움이 될 것은 두말할 나위가 없다. 금융이나 관광산업 같은 관련 산업에 대한 연관 효과도 클 것이다. 일찍이 공항개발이나 항만개발시에 행하여야 하였을 일들임에 틀림없다.

그러나 중앙정부나 지방정부가 모두 여기에 매달려 있는 것을 볼 때 아쉬움을 금할 수 없다. 지난 수년간 많은 제조업(근래는 유통업까지)이 해외 특히 중국으로 이전하고 있고 신규 투자는 거의 대부분 중국에서 행해지고 있다. 중국에 진출한 우리 기업들의 물류서비스의 대부분은 외국기업에 의존하거나 그 하청 구조에 있는 우리 기업에 의해 많은 로열티를 지불하며 이루어지고 있다.

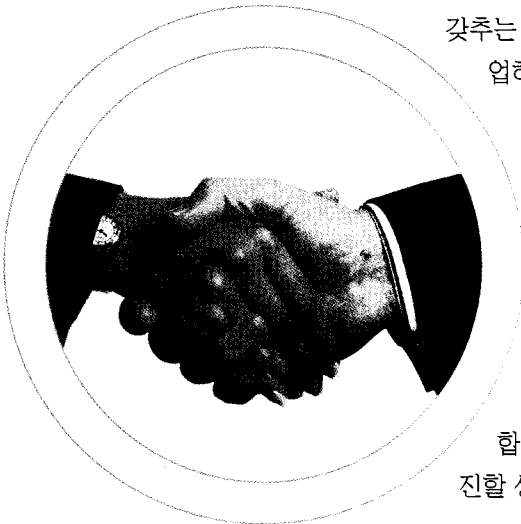
이제는 우리 물류기업들도 해외로 나가 돈을 벌어야 한다. 우리의 유능한 젊은 인재들에게 일자리를 제공하여야 한다. 안에서 버는 것은 이 주머니에서 저 주머니로 옮기는 것에 다름 아니지 않을까?

◎ 해외물류거점 개발은 공동(共同)으로

지난 1월 19일 (사)한국물류협회는 중국 초상국국제(청도)유한공사와 청도 첸만항 내에 있는 보세물류원구 내에 한국기업 전용의 물류단지를 설립하는 데에 합의하였다.

이 지역은 행정관할상 국가급에 해당하며 중국 정부가 물류시설에 부여하는 최고의 혜택이 부여된 곳이다. 중국 초상국과 청도 보세구가 공동 개발한 약 30만평의 보세물류원구 전체의 1/3인 약 10만평 규모가 청도 및 산동성 일대에 입지한 9000여개의 한국제조기업을 위한 물류서비스를 지원하게 된다.

해외 물류시장을 개척하기 위하여는 물류인프라 시설에 대한 투자가 필수적이다. 많은 한국 물류기업이 검토만 거듭하면서 중국 투자를 감행하지 못하고 있는 이유는 이러한 물류인프라 시설을 갖추는 데 고액의 투자가 필요하기도 하고, 그간 중국 정부에서 제시하는 사업허가조건과 같은 진입장벽 때문이었다.



2005년 들어 중국 정부는 물류시장을 전면 개방하기로 하고 그 폭을 대폭 확대하고 있다. 이제 장벽의 한 축은 해결되었으나 물류인프라 구축에 필요한 투자 확보 문제와 이에 수반하는 리스크 경감 등과 중국 내 화주기업에 대한 효율적인 영업 방안이 실제적인 문제로 남게 되었다.

필자는 해외 물류거점을 경제적으로 건설하고 성공적으로 운영하기 위하여는 해외 진출의 필요성과 능력을 가진 물류기업들이 힘을 합쳐야 한다고 보고, 동지애(同志愛)로써 물류공동화(物流共同化)를 추진할 생각이다.

동지가 되기 위하여는 각자의 목표가 분명하고 책임과 역할이 확실하며 서로 상생할 수 있는 관계여야 한다. 현재 동지가 될 수 있는 물류기업들로 컨소시엄을 이루어 이번 프로젝트를 반드시 성공시키고자 관련 물류업체를 모집 중에 있다.

국내에서도 쉽지 않던 물류공동화를 해외에서 추진하는 데에는 난제가 많을 것이다. 국내에서 물류공동화를 행하였던 산업단지물류공동화 사례를 살펴 볼 때 그 주요 저해요인은 산업단지 입주업체의 영세한 규모(즉 물동량의 과소), 합리화에 대한 열의 부족, 이해관계자들의 비협조적인 태도와 같이 물류공동화서비스 운영주체로 보면 주로 통제 불가능한 환경요인들이었다고 볼 때, 이번 중국 청도의 경우에는 사정이 완전히 다르다고 할 수 있다.

그 이유는 중국의 보세물류원구 제도는 물류기업 보다는 화주기업에 혜택이 주어지는 까닭이라고 할 수 있다. 보세물류원구에 입고시 바로 수출로 인정되어 17%에 달하는 부가세 환급이 즉시 이루어지므로 화주기업의 현금흐름에 크게 기여하기 때문이다. 따라서 수출용 제품이라면 공장 내에 제품창고를 들 필요 없이 생산 즉시 보세물류원구로 출고시키는 것이 이롭다고 할 수 있다.

그 외에도 여러 이점이 있지만 물류거점이 성공하기 위해서는 근본적으로 무엇이 필요한가 하는 것을 잘 살핀 것의 예로써 지적하고 싶고, 우리나라에서도 물류 관련 제도를 만들 때에 벤치마킹하여야 할 필요가 있다고 언급하고자 한다.

● 더욱 필요한 기업가 정신

정보화사회가 진전될수록 3차 산업의 비중은 더욱 높아진다. 물류산업은 서비스산업이면서 글로벌한 운영을 행하는 글로벌 물류기업으로 성장하려면 많은 고정자산 투자가 필요한 장치산업적 성격도 가지고 있다. 해외의 유명한 글로벌 물류기업의 면면을 보면 그들이 얼마나 방대한 물류네트워크를 가지고 있는가를 쉽게 알 수 있다. 그들은 오랜 기간 합병과 제휴에 의해 규모와 영역을 키워 왔다. 물론 국가적으로 항만, 항만, 화물터미널 같은 SOC 투자는 기본으로 되어 있어야 한다.

국내 물류인프라 구축과 같은 분야는 정부가 주도하고 민간이 참여하는 TOP DOWN 방식으로 추진하여야 하겠지만 수익사업으로 행하는 대부분은 민간이 주도하고 정부가 지원하는 정책을 펴는 것이 바람직하다고 본다. 특히 앞서 언급하였던 것과 같은 해외 물류사업이라면 더욱 민간이 주도하여야 한다. 법, 제도, 관행이 다른 외국에서의 비즈니스이기 때문이다.

문제는 인재 육성에 있다. 아직은 물류 관련 전문 인력이 절대 부족한 상황이지만 최근 많은 대학에서 물류관련 학과를 신설하고 정부의 지원으로 일부 대학에 지원이 집중되고 있어 조만간 훌륭한 인재들이 많이 배출될 것으로 믿고 싶지만 과정의 대부분이 다소 이론적인 강의에 그치고 있지 않나 한다. 또한 물류기술적인 요소는 배울 수 있지만 해외로 파견 보내기에는 미흡한 점이 많다. 국제적인 사업마인드도 가르쳐야 하지만, 단지 거북선 그림만 가지고 선박을 수주하였던 우리 선배들처럼 기업가정신을 키워 주어야 국제 무대에서 활동할 수 있지 않을까 한다.

이제 우리 젊은 인재들에게 그런 기업자정신 위에 필요한 기술과 사업마인드를 가지고 해외 무대에서 역량을 발휘할 수 있도록 제반 여건을 만들어 놓고 싶다.

그들이 글로벌 한국물류기업의 이름으로 세계를 누빌 수 있도록. **물류**

