



제34차 동남아 우수물류업체 벤치마킹 연수단 참관기

- 아세텍 조 용 준 부사장 -

며칠간의 동남아 물류 벤치마킹을 마치면서 뇌리에 강하게 남은 단어가 바로 “Asian Logistics Way”였다. 인천공항을 이륙할 때만 해도 어느 연수처럼 현지 물류를 이해하는 기회 정도로 생각했건만, 돌아올 때는 거시적 관점에서 아시아 물류가 처한 상황을 이해 할 수 있었다. 글로벌 경제시대에 새삼스럽게 아시안 로지스틱스를 주제로 삼은 것 자체가 맞지 않을 수도 있겠지만 아시아 각국의 물류현실을 보면 아시아·태평양물류연맹(APLF)의 서병륜 회장께서 국내뿐만 아니라 아시아 물류를 강조하는 이유를 이해할 수 있었던 좋은 기회라고 생각되었다.

화창한 날씨 아래 첫날 일정으로 도착한 싱가포르의 국제 금융, 무역, 물류의 중심지답게 작지만 알차고 깨끗한 도시라는 인상이 강했다. 몇 년 만의 모습이 크게 변하지는 않았지만 2차대전 후 여러 과정을 거쳐 말레이시아로부터 독립을 해서 불과 2~30년 만에 이룩한 눈부신 발전은 여러 요인이 있겠지만 짧은 방문기간에도 곳곳에서 느낄 수가 있었으며, 화교중심의 정치·경제이지만 다문화 다인종을 포용하며 조화롭고 행복하게 사는 모습이 보기가 좋았다.

도착 후 방문한 다국적 기업인 Schenker Logistics는 다국적 종합물류기업으로서 2005년 기준으로 88억 유로 매출을 달성한 유수의 기업인데, 아시아 물류허브로서 Schenker싱가폴을 운영하고 있었다. 서쪽으로는 파키스탄, 동쪽으로는 일본과 남쪽의 호주까지를 관장하는 아시아-태평양 물류의 허브로서 항공, 해상, 육송과 Logistics서비스를 주요 사업으로 전개하는 모습에서 물류사업의 규모와 네트워크 그리고 직원 누구나 유창한 영어를 구사하는 인적 인프라에 새삼 부러움과 함께 글로벌 물류라는 것은 단시일에 가능한 사업이 아니라는 사실을 새삼 깨달았던 시간이었다. 생산설비와 달리 물류센터는, 특히 물류서비스업의 경우, 눈에 보이는 하드웨어의 기능보다는 전체적인 전략과 프로세스가 더욱 중요하다는 것이 무수히 많은 센터를 견학하면서 언제나 느껴온 소감이었다.

이어서 IPAC스라는 S/W Solution 회사를 방문해서는 WMS등에 대한 설명을 들었으며, 각 업체별, 부분별 서로 다른 S/W를 통합하는 기술이 탁월함을 느꼈다. 이후에 JURONG PORT에 가서 신항만을 조망하면서 할 일은 많고 땅은 작은 그들의 고민을 엿볼 수 있었으며, 자연히 선택과 집중이라는 결정을 할 수 밖에 없고 그런 과정에서 정치적인 카리스마가 큰 역할을 하였으며, 더욱 중요한 것은(들은 이야기지만) 국민들 거의 대부분이 불만이 없다는 점이었다.

싱가폴을 떠나오기 전에 싱가포르 물류협회 주선으로



SIMM(Singapore Institute of Materials Management)과 APLF간의 Logistics교육에 관한 양해각서(MOU)를 체결하였는데, 이는 서병륜 회장께서 아시아·태평양물류의 발전을 위해 많은 준비 끝에 맺은 성과라고 할 수 있다. 모든 강의는 영어로 진행되며, 온라인 중심의 커리큘럼과 자격시험으로 구성되어 질 예정이며, 미국의 CPIM에 버금가는 아시아·태평양지역의 물류자격과정으로 성장할 것으로 믿어 의심치 않는다.



밤이 되어 타일랜드에 내리니 날씨는 후덥지근한 데 뱃속마저 편치 않은 것이 객지에서 걱정이 앞선다.

김치를 안 먹어서 그런지... 못말리는 “Made in KOREA” 인가보다. 다음날 눈을 뜨고 나니 간밤의 우려와는 달리 간밤에 마신 “두꺼비” 덕분인지 속이 평화롭다. 힘찬 기운으로 “보람찬 하루해를...” 보내기 위해 버스를 타고 타일랜드 산업 투자청에 방문을 하니 방문자 명패까지 준비한 정중한 대접이었다. 우리나라로 치면 산업자원부 산하 투자유치전문기관인데 여기서는 국무총리 직속기관이라고 한다. 그만큼 투자유치에 관하여 발 벗고 나선 분위기라고 느껴지는데 회의에 참석한 타일랜드 공무원들의 열기는 중국 못지않음을 느낄 수 있었다.

타일랜드는 다른 동남아 국가에 비해 유독 일본기업들의 진출이 두드러진 국가라고 들었으며, 실제 공산품 생산의 상당량은 일본계 회사제품이라고 한다. 길거리의 자동차도 대부분은 일제였으며, 한국기업들은 베트남까지는 많이 왔지만 캄보디아, 태국은 진출이 미미하다고 한다. 지금은 약해졌지만 인도차이나의 강국은 “크메르(캄보디아)”였으며, 크메르의 영향은 언어, 문자를 비롯해 문화 전반에 걸쳐 타일랜드에 많은 영향을 끼쳤다고 하니 역사는 영원한 강자도 약자도 없으며 다만 남아 있는 민족과 남아 있지 않은 민족으로 나뉘어진다는 역사학자의 말이 생각났다. 오후에는 타일랜드 정부가 야심적으로 추진하고 있는 방콕 동쪽의 근교에 있는 Suvamnabhumi 신공항 견학을 갔었는데, 몇 차례 연기 끝에 올 말에 완공할 예정이라는데 현장을 보니 인천공항의 현재규모 (승객브릿지 52개 규모)와 비슷한 것으로 보였다. 인천은 지금의 두 배 규모로 활주로 확장공사를 한다고 하니 속도 면에서는 우리가 한발 빠른 셈이다.

뜨거운 활주로를 벗어나 타일랜드 물류협회와 APLF간의 협력을 위한 양해각서(MOU) 조인과 한국물류협회와 타일랜드 물류협회 간의 협력을 위한 간담회장에서는 한국의 발전된 IT환경(물류정보통신)에 대한 뜨거운 관심과 질문이 쏟아져, 이어지는 만찬회 때의 물류-한류 분위기로 이어져서 곳곳에서 “건배”가 붓물 넘치는 우애의 시간을 보냈다. 타일랜드 물류협회는 16개의 물류관련 각종단체가 모여서 작년에 창설되어 늦었지만 모범적 사례로서 왕성한 활동력을 자랑하고 있었다. 한국-타일랜드 물류간담회에도 많은 단체 대표들이 참석해서 상호 정보교류와 친교시간을 보낸 잊지 못할 시간이었다. 비록 주마간산의 짧은 시간이었지만 주마등같은 상념들이 교차하면서 비행기에 올랐다.

아시아는 넓은 지역으로 분산되어 있으며, 국가 별로 정치는 별개라도 경제력의 격차도 크고 처한 상황이 너무 달라서 물류선진국에 의한 각개격파식의 시장진입을 환영만 할 수도 아니 할 수도 없는 어려움에 대하여 많은 생각을 하게 되었다. 물류에 있어서는 정도의 차이는 있지만 우리도 예외가 아님을 새삼스럽게 깨달으며, 아시아의 무게 중심이 중국과 인도를 축으로 급격한 중심이동을 하는 가운데 한·중·일 물류의 중요성과 아시아·태평양 물류연맹을 통한 “Asian Logistics Way”를 위해 몸소 부딪치며 어려움을 헤쳐 나가는 서병륜 APLF 회장님의 건투를 다시 한번 기원 드리면서 대한민국의 물류발전을 위해 “파이팅”을 외치고 싶다. **물류**