

“글로벌 물류강국 대한민국의 비전”

한국물류협회 · 아시아태평양물류연맹 / 회장 서 병 루



서 병 루 회장
한국물류협회 · 아시아태평양물류연맹

우리나라가 지난 1962년 제1차 경제개발 5개년 계획을 필두로 하여 30여년간 압축성장과 한강의 기적을 통한, 세계적으로 유례가 없는 경제 성장의 결과 국민소득 1만불 시대를 열어온 것은 주지의 사실이다.

그러나 제조업육성과 수출지향이라는 그동안의 성장 엔진만으로는 1만불의 뒷에서 빠져나와 2~3만불의 선진국 진입은 불가능하다는 것도 또한 사실이다. 이러한 점에서 비즈니스 서비스산업으로서의 물류산업의 진흥이라는 국가적 여젠다의 설정이 이루어져 왔고 구체적 실현목표로서 동북아 물류중심추진이라는 목표에 따라 로드맵이 계획되고 실천되어져 왔으나, 현실점에서 평가전망은 그다지 밝아 보이지 않는다는 것이 문제점이라고 할 수 있다.

세계적인 물류강국으로서의 벤치마킹 대상인 네덜란드나 싱가포르의 경우를 보도록 하자. 네덜란드는 80년대 초 성장침체와 산업경쟁력상실, 재정적자와 고임금, 노사갈등에 의한 Dutch Disease 극복을 위하여, 유럽의 관문(Gateway to Europe)이라는 비전하에 물류중심국가화 전략을 지속적으로 추진한 결과, 중동 및 아프리카까지를 대상으로 포함한 유럽최대의 물류중심지화를 달성하였고 540여개의 세계적 기업의 유럽물류기지 유치에 성공하였다.

싱가포르는 도시국가로서의 약점을 극복하기 위한 국가생존전략형 물류정책으로 동남아시아 최대의 물류중심지와 아시아의 관문(Gateway to Asia)으

로서의 확고한 위상을 정립하였고, 1000여개의 국제적인 물류대기업을 유치하였다.

그러나 우리나라는 세계 제12위의 무역국가로서 국제물류에 대한 자체수요와, 중국, 일본을 포함한 동북아지역경제의 활성화 및 한중일간의 유리한 지정학적 위치, 글로벌 수준의 제조업 기반이라는 강점과 기회요인에도 불구하고 이를 효과적으로 활용하지 못하고 답보하고 있는 것이 아닌가 걱정되기도 한다.

한국을 둘러싼 글로벌 물류환경의 변화를 살펴보면 첫째로, 동북아지역의 컨테이너물동량은 전세계의 34%수준으로 세계 해운시장의 중심지로 급부상하고 있으며, 이에 따른 동북아 각국들이 항만, 공항 등 물류인프라시설을 대대적으로 확충하는 등의 물류중심국가 다툼이 치열하게 전개되고 있다. 둘째로는 중국이 외국인 투자와 글로벌 기업들의 제조공장 유치 등으로 세계의 공장이 되고 있음에 따라 글로벌 공급체인에서 허브로 급격히 부각되고 있음으로서 중국과 관련한 국제·국내 물류 수요를 창출하여 글로벌 물류네트워크가 중국을 중심으로 재편되고 있다. 셋째로는 IT를 중심으로 전자상거래가 전 세계 경제전분야에 걸쳐 급속히 확산되고 이에 따라 전통적 물류기능과 차별화된 택배, 문전당일배송, 항공특송 등 새로운 물류수요를 창출해 나가고 있으며, 전자상거래의 성패가 물류혁신에 달려 있다고 해도 과언이 아닐 정도로 진행되고 있다. 넷째로는 물류의 영역이 PDM(Physical Distribution Managment)에서 로지스틱스(Logistics)로, 그리고 SCM(Supply Chain Management)으로 진화 발전되어감에 따라, 원가절감과 생산성 증대를 위한 제조업의 경쟁력 강화를 위한 첩경이 제3자물류(3PL)의 운영이나 글로벌서플라이체인(G-SCM)의 통합 등에 좌우되어 가고 있다.

이러한 국제물류환경의 변화에도 불구하고, 우리의 물류환경에 대한 대처는 어떠한가를 살펴보기로 하자. 우선 기업 부문을 본다면, 구미의 우수한 기업들이 위탁물류체계인 제3자물류의 활용을 통하여 (3PL 이용비율 90~75%) 핵심역량에 집중하므로써 새로운 부가가치를 창출하고 불필요한 자산 및 재고를 보유할 필요가 없이 환경변화에 유연하게 대처하고 있음에도 불구하고, 우리기업들은 자기물류체계에 집착하여, 기회를 잃어버림과 동시에 국내물류산업의 영세성을 자초하고 있다. 그리고 노사문제의 경직성과 기능별 물류중심의 물류산업구조를 가져와서 화물연대파업 등의 심각한 경제적, 사회적 문제를 야기하는 동인을 제공하고 있다.

정부부문을 본다면, 물류부문의 행정추진이 건설교통부, 해양수산부, 산업자원부 등 부처별, 사안별로 산발적으로 추진되고, 물류관련 정책이 일관성과 연계성을 찾지 못하고 있음에 따라 민간기업의 불신과 정책에 대한 신뢰성이 저하되고 있다. 또한 정부의 동북아 물류중심지화 전략의 실현 가능성에 대한 의구심이 팽배하고, 중앙 정부와 지방자치단체간의 갈등으로 인한 주요 물류인프라 관련 국책사업의 추진 지연 등이 다반사로 되고 있다.

그러나 우리가 갖고 있는 기회와 강점 또한 적지 않다. 첫째로는 중국과 일본이라는 거대한 물류시장의 중심에 위치하고 있는 접근성과 지정학적 유리성을 극대화 하여 효율적인 물류인프라와 시스템을 구축하고 저렴한 코스트와 최고의 물류경쟁력을 만들어 낼 수 있는 기회를 가질 수 있다. 둘째로는 해운과 항공등 세계적 수준의 국제운송산업이 존재하고 있고 지속적인 공항 및 항만 등의 SOC투자를 통한 물류경쟁력의 기반이 조성되고 있는 점이다. 셋째로는 물류산업의 기반이 될 수 있는 세계최고수준의 정보통신 인프라 및 전문인력을 보유하고 있으며, 이는 경쟁국인면서 최대시장인 중국에 비해 물류기술면에서 우위를 점할 수 있는 결정적 요인이 될 수 있다.

이와 같은 상황속에서 한국이 글로벌 물류강국이 되기 위한 향후의 중요한 과제를 생각해본다면, 현재 우리의 현실에서 중국, 일본, 싱가포르, 홍콩 등 물류경쟁국을 제치고 아시아의 물류중심지가 된다는 것은 결코 쉽지 않은 일이다.

그러나 물류혁신과 선진화, 물류허브의 달성은 우리나라의 선진국 진입과 미래의 국가 경쟁력을 달성하기 위한 필수 과제이지, 선택의 문제가 아닌 것이다. 따라서 글로벌 물류산업의 특성과 방향을 정확히 인식하고, 그 토대 위에서 민간기업과 정부관련부처가 현실적 대책을 마련해 실천해 나가는 2인3각의 노력이 매우 중요한 것이다. 그리고 그 관건은 제도와 돈, 사람, 그리고 시스템을 어떻게 효율적으로 육성, 배분하느냐에 달려있다고 할 수 있다.

첫째로, 제도에 대해서는 정부에서 물류기업들이 국제물류시장에서 시장지배력을 확대하고 공정한 경쟁이 가능하도록 제도와 규정을 정비하고, 각개의 기업차원에서는 할 수 없는 공공 인프라를 구축하며, 불필요한 각종 규제를 철폐하여야 한다.

둘째로, 돈에 대해서는 국제적으로 경쟁할 수 있는 물류기업을 육성할 능력있는 기업들이 물류산업의 유망성과 수익성에 착안하여 뛰어들어야 한다. 세계적인 물류전문기업들의 역사가 이삼십년에 불과하며, 미국에서 3PL산업이 빅 비즈니스라고 불리우는 것을 정확히 인식할 필요가 있다.

셋째로 사람에 대해서는 물류전문인력의 육성과 개발 및 재개발이 매우 중요하다. 우리의 경우 물류산업의 역사가 일천하다보니 물류전문인력이 매우 부족한 상황이므로 국가적 차원에서의 투자확대와 끊임없는 관심이 필요하며 국내용 인재가 아닌 글로벌 물류인재 양성에 주력하여야 할 것이다.

마지막으로, 시스템에 대해서는 IT를 기반으로 하여 RFID(Radio Frequency Identification)를 중심으로 한 하드웨어 및 소프트웨어 양면에서의 글로벌 네트워크를 구성할 수 있는 컨텐츠를 확보하여야 한다.

우리나라가 동북아의 공동번영을 주도하는 물류중심국가 되기 위해서는 무엇보다도 물류혁신과 물류산업경쟁력 강화를 국가적 여젠다로 확고하게 인식하고 기업과 정부가 이에 대한 물질, 인적 투자를 아끼지 말아야 한다. 고부가가치 물류산업의 육성과 저비용고효율 체계의 세계적인 물류시스템 구축을 통하여 한국이 네덜란드와 싱가포르와 같은 세계적 물류강국의 반열에 서게 될 것을 염원해 본다.