



“2006년 물류산업회고 및 2007년도 전망과 향후과제”

한국물류협회 · 아시아태평양물류연맹 / 회장 서 병 루



우리나라는 지난 1962년 제1차 경제개발 5개년 계획을 필두로 하여 30여년간 압축성장과 한강의 기적을 통한, 세계적으로 유례가 없는 경제 성장의 결과 국민소득 1만불 시대를 열어왔다. 그

러나 제조업육성과 수출지향이라는 그동안의 성장 엔진만으로는 1만불의 뒷에서 빠져나와 2~3만불의 선진국 진입은 힘에 부친다.

이러한 점에서 비즈니스 서비스산업으로서의 물류 산업은 동북아 물류중심추진이라는 목표에 따라 로드맵이 계획되고 실천되면서 국민소득 3만불 달성의 핵심성장 산업으로 떠오르고 있다. 물류산업의 활성화와 글로벌 물류체계의 강화를 통해 물류산업을 국가 신성장 동력의 하나로 육성시키고자 하는 정부의 강력한 의지는 지난해에 이어 올해에도 계속 이어질 것으로 보여진다.

지난, 2002년 참여정부가 들어서면서 내세운 동북아 물류중심국가는 글로벌 물류강국이라는 비전으로 새롭게 바뀌었고, 물류산업에 대해 많은 노력을 해 온 것이 사실이다. 여기에 발맞춰 우리 물류인들도 큰 기대와 꿈을 안고, 비록 어려운 환경이지만 묵묵히 맡은 바 임무에 충실히 수행하여 왔다.

아직 추진해야 할 물류관련 정책적 과제들이 산적해 있으나, 아쉽게도 올해 12월 말이면 새로운 대통령을 뽑아야 하는 중요한 선거가 기다리고 있다. 차기 정부도 물류산업의 중요성을 인식하고 물류에 많은 관심과 지원을 아끼지 않는 인물이 선출되기를 기대해 본다.

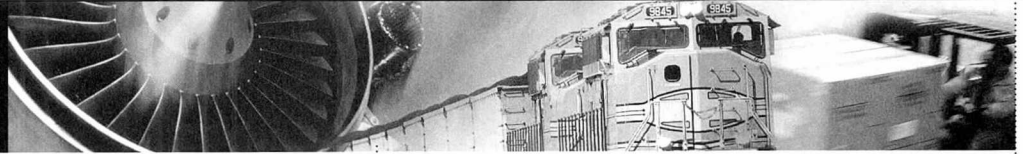
【2007년은 종합물류기업의 해】

지난해 8월, 정부가 ‘2020 글로벌 물류강국’이라는 비전을 새롭게 수립하고, 급변하고 있는 동북아시아지역의 경제적 발전 및 정치적 변화를 고려한 물류분야의 능동적인 대응전략의 수립과 로드맵 발표는 글로벌 물류강국의 건설에 첫 삽을 떴다고 하겠다.

그 중에서도 초미의 관심은 과연 “종합물류기업 인증제도”이다. 이를 통하여 종합물류기업으로 선정된 21개 기업들은 올해가 그 진가를 발휘할 수 있는 해로서, 이들 기업들이 우리나라 물류산업을 선도할 것으로 기대하고 있다.

국내 3PL시장에 새로운 기회를 제공할 것이란 기대속에 시행 된 ‘종합물류기업 인증제도’는 중소형 물류기업들이 전문화와 대형화를 도모하여, 화주에게 일괄서비스를 제공하는 대형 종합물류기업으로의 변신으로 이어질 것이며, 화주기업의 물류 아웃소싱 활성화에 따른 물류시장이 확대 될 것이다. 종합물류기업의 탄생은 곧 물류시장 구조개편의 신호탄과 함께 국내 물류기업이 글로벌 기업으로 육성

Plan I



발전되고 성장하는 촉진제가 될 것으로 기대된다.

또한 인증받은 기업들도 분명 긍정적인 혜택이 있어야 한다. 정부가 인정하는 종물업체로 선정됨으로써 사업추진에 있어 시너지 효과는 물론 정부의 동북아 물류중심지화 정책에 부응하기 때문이다.

무엇보다도 종합물류기업 인증제도가 성공하기 위해서는 정부의 정책적 지원이 물류기업과 화주기업들에게 어떤 형태로든 실질적으로 이뤄져야 한다는 것이다. 화주들에게 대한 세제혜택, 인증기업에 대한 법인세 감면, 정부 주관 물류 프로젝트 우선 참여권 부여, 물류시설 투자 시 금융 및 세제혜택 등이다.

【RFID시장은 독자생존】

그리고, RFID에 대한 관심과 열기는 국내 물류·유통분야 뿐만 아니라 전 세계적으로 관심이 돌보인 한 해였다. 특히 국내 RFID는 지난해에 많은 시범 사업과 본 사업을 진행해 성공과 실패를 거듭한 분야로 이러한 성공과 실패의 경험들을 통해 기술적 기능성에 대해 충분히 인정받아 올해에는 독자적인 시장을 형성할 것으로 기대하고 있다.

국제적으로는 최근 수년간 중국경제의 급성장과 함께 동북아경제의 규모 확대 및 글로벌화로 아태지역 물동량 및 물류의 국제화 수요가 급증하였다. 특히 중국은 글로벌 공급사슬의 제조허브로 부각되면서, 우리나라뿐만 아니라 세계 각국의 물류기업에게 새로운 수익원으로 작용되었다.

국내 3자 물류업체를 비롯하여 물류관련 기업체들이 중국의 칭다오, 웨이하이, 상하이 등 여러 지역으로 진출하는 해였다. 우리는 여기에 만족하지 말고 2020년에 동북아물류의 관문이자 중심국이 될 수 있도록 글로벌 물류강국의 로드맵에 따라 체계적이고 능동적으로 추진할 수 있는 역량을 키워나가야 할 것이다.



나아가 어려운 우리나라 경제를 살릴 수 있는 유일한 대안은 물류산업이며, 차세대 성장 동력산업으로 그 손색이 없다는 것을 전 국민에게 보여 줄 수 있는 한해가 되도록 노력해야 한다.

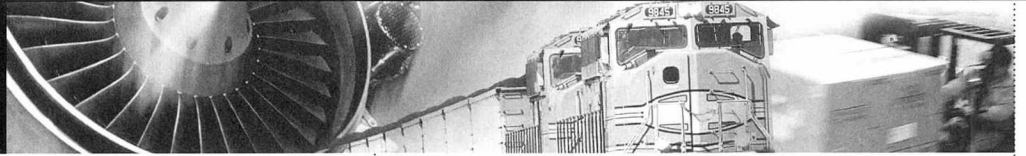
예로 싱가포르를 도시국가로서의 약점을 극복하기 위한 국가생존전략형 물류정책으로 동남아시아 최대의 물류중심지와 아시아의 관문(Gateway to Asia)으로서의 확고한 위상을 정립하였고, 1000여개의 국제적인 물류대기업을 유치하는 결과를 나타냈다.

그러나, 우리나라는 세계 제12위의 무역국가로서 국제물류에 대한 자체 수요와 중국, 일본을 포함한 동북아 지역경제의 활성화 및 한중일간의 유리한 지정학적 위치, 글로벌 수준의 제조업 기반이라는 강점과 기회요인에도 불구하고 이를 효과적으로 활용하지 못하고 있다.

따라서, 우리는 중국과 일본이라는 거대한 물류시장의 중심에 위치하고 있는 접근성과 지정학적 우위를 극대화하여 효율적인 물류인프라와 시스템을 구축하고 저렴한 코스트와 최고의 물류경쟁력을 이끌어 내야 하겠다.

해운과 항공 등 세계적 수준의 국제 운송산업을 유지하기 위하여 지속적인 SOC투자로 물류경쟁력 기반인 항만과 공항을 꾸준히 조성하여야겠다. 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 있기 때문이다.

또 물류산업의 기반이 될 수 있는 세계최고 수준의 정보통신 인프라 및 전문인력 양성으로 경쟁국이면서 최대시장인 중국에 비해 물류기술면에서 우위를 점할 수 있는 한해가 되어야겠다. 중국이 외국인 투자와 글로벌 기업들의 제조공장 유치 등으로 세계의



공장이 되어감에 따라 글로벌 공급체인에서 허브로 급격히 부각되고 있어, 중국과 관련한 국제·국내 물류 수요를 창출하여 글로벌 물류네트워크가 중국을 중심으로 재편되고 있기 때문이다.

【물류산업활성화는 정부의 정책적 지원이 필요】

이와같은 우리들만의 노력으로 물류산업의 활성화는 요원하기만 하다. 이러한 뒷받침 할 정부의 정책적 지원없이 불가능하기 때문이다.

즉, 정부도 각 부처별로 추진되고 있는 물류정책에 있어서도 일관성과 연계성을 모색할 수 있는 구심점을 찾아서, 물류산업 종사자들에게 신뢰와 지지를 받아, 산학연관 모두가 힘을 한데 모을 수 있도록 하여야 한다.

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.

지난 12월 '국가물류비의 획기적 절감을 위한 국가차원의 국가물류표준화 계획'을 수립하기 위한 공청회를 개최하였다. 이날 공청회에서는 분산된 물류표준화 정책에 대한 조정체계를 정립하고, 변화된 물류표준화 환경에 대응한 새로운 물류표준화 정책 방향을 제시, 분야별 국가물류표준화 로드맵을 제시하고 국제물류표준화 활동을 주변국과의 협력을 증대해 세계물류표준화를 선도하겠다는 정부차원의 다양한 시책을 제시했다. 이는 "늦었다고 생각한 때가 가장 빠른 것이다"고 하는 격언처럼 물류산업에

있어서 참으로 다행스러운 일이라 하겠다.

이와같이 국제물류환경의 변화에도 불구하고, 우리의 물류환경에 대한 대처는 어떠한가를 살펴보기로 하자.

우선 기업 부문을 본다면, 기업들은 자가물류체계에 집착하여, 기회를 잃어버림과 동시에 국내물류산업의 영세성을 자초하고 있다. 그리고 노사문제의 경직성과 기능별 물류중심의 물류산업구조를 가져와서 화물연대파업 등의 심각한 경제적, 사회적 문제를 야기하는 요인을 제공하였다.

이와 같은 상황속에서 한국이 글로벌 물류강국이 되기 위한 향후의 중요하고 과제를 생각해보자면, 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 국가경쟁력을 달성하기 위한 필수 과제이지, 선택의 문제가 아닌 것이다.

따라서 글로벌 물류산업의 특성과 방향을 정확히 인식하고, 그 토대위에서 민간기업과 정부관련부처가 현실적 대책을 마련해 실천해 나가는 2인3각의 노력이 매우 중요한 것이다.

우리나라가 동북아의 공동번영을 주도하는 물류중심국가가 되기 위해서는 무엇보다도 물류혁신과 물류산업경쟁력 강화를 국가적 어젠다로 확고하게 인식하고 기업과 정부가 이에 대한 물질, 인적 투자를 아끼지 말아야 한다. 고부가가치 물류산업의 육성과 저비용고효율 체계의 세계적인 물류시스템 구축을 통하여 한국은 네덜란드와 싱가포르와 같은 세계적 물류강국의 반열에 서게 될 것이다. **물류**

