

# 남북한 육상운송체계의 구축과 포워더의 역할



朴 容 安  
(한국해양수산개발원 책임연구원)

남한과 북한 정상간의 역사적인 「6·15공동선언」 이후 다양한 분야의 교류 및 협력 사업들이 제안되고, 일부는 실현되고 있다. 지난 9월 18일에는 경의선 철도연결 기공식이 열렸다. 남한은 문산역에서 장단역까지 12km 구간을, 북한은 장단역과 개성역까지의 12km를 복원하게 된다. 단절된 1번 국도의 연결도 예정되어 있다.

남북한 육상운송의 연결은 남북한간 물류비용의 절감방안과 한반도의 물류거점 기능을 강화하는 방안으로 그 필요성이 꾸준히 제기되어 왔다. 철도와 도로운송이 단일망으로 운영될 경우 남북한간 물자이동과 인적교통은 매우 편리해질 것이다. 또한 해상운송망과 항공운송망만으로 세력권을 확보하여 왔던 광양항, 부산항, 김포공항(인천국제공항 포함)은 철도와 도로를 통해서도 다양한 물류서비스를 제공할 수 있게 된다.

최근까지 동북아내 중국횡단철도(TCR)와 시베리아 횡단철도(TCR) 등 국제복합운송은 해상운송부문에 비해 경쟁력이 약화되어, 시베리아횡단철도 물동량이 1만 TEU이하로 감소되는 등 물량유치에 어려움을 겪어 왔다. 남북한 육상운송망의 연결은 남한이 기 보유 한 항만, 공항, 철도, 도로 등 사회간접자본시설을 활용하여 중국 동북부 내륙지역과 몽고, 러시아의 연해주 일대 그리고 중앙아시아의 국제화물들을 유치하는데 최적의 복합운송서비스를 제공할 수 있을 것으

로 보인다.

이러한 시설 투자와 건설을 통한 남북한 교류·협력은 국제화물의 이동에 대한 관리·운영부문의 협력사업으로도 확대될 것으로 보인다. 따라서 소량화물을 모으고 분류하여 목적지별로 혼적하는 한편 홍보와 마케팅을 원활하게 수행할 수 있는 협력체계가 구축되어야 한다. 특히 이러한 기능을 수행하고 있는 포워더의 기능이 활성화되어야 한다.

남한에서는 포워더가 국제운송에서 소량화물을 집화, 수배송관리, 혼적, 분류, 보수등의 업무를 처리하여 왔다. 법제도 측면에서도 포워더의 역할과 기능에 대해 규정하고 있다. 남한의 화물유통촉진법 제2조 제6항에 따르면 “북한운송주선업”이라 함은 타인의 수송에 응하여 자기의 명의와 계산으로 타인의 선박·항공기·철도차량 또는 자동차 등 2가지이상의 운송수단을 이용하여 화물의 운송을 주선하는 사업을 말한다.”라고 정의하고 있다.

이러한 법제도 측면과 실질적인 기능을 고려할 때, 포워더가 그 업무체제를 정비하고 서비스 내용을 개선할 때 남북한이 연계된 국제복합운송에서 중추적인 역할을 수행할 수 있을 것으로 판단된다. 그러나 남북한간 육상운송의 협력 가능성, 동북아 단일경제권의 형성, 동북아내 국제분업체제의 본격화 등 급변하는 국제물류 환경변화에 포워더 업계가 적응하고 동북아

물류중심화라는 국가적인 목표를 실천하기 위해서는 몇가지 경영개선이 실천되어야 한다.

첫째, 전문 물류서비스의 제공이다. 1980년대 이후 전개되는 네트워크형 기업활동에서 물류·유통기능은 기업경영에서 주요 관심사로 부각되고 있다. 제조기업들은 물류비용을 절감하고 핵심역량에 치중하기 위해 전문업체와 장기간의 계약을 체결하게 된다. 따라서 포워더 업체가 생존하려면 동북아 시장내 주요 제품별(혹은 국가별)로 특화된 물류서비스를 제공할 수 있어야 한다. 타이어, 가전제품, 의약품, 석유화학제품, 가구, 선박용품, 항공기 관련 제품 등에 대한 전문서비스 및 남북한간 교역과 동북아역내교역 특성에 적합한 전문서비스의 개발이 요구된다.

둘째, 물류망에서도 개선이 시급하다. 기업활동의 세계화에 대응해 글로벌한 물류네트워크를 구축해야 한다. 동북아내 수요자에게 양질의 서비스를 제공하기 위해서는 남북한이 포함된 물류네트워크 기반이 필수적이다. 공간적인 네트워크는 물론 해상운송, 육상운송, 항공운송이 연계되는 것이 요구된다. 서비스의 질을 개선하고 경로를 효율화하려면 운송수단간 연계관리가 이뤄져야 한다.

셋째, 국제적인 포워더로서 경영안정화를 기하여야 한다. 수출입업체와 외국 화주들에게 신뢰감을 줄 수 있도록 경영을 개선해야 한다. 포워더 업체가 자발적인 합병과 전략적 제휴를 통해 경영지표들을 개선하고 공개하여 경영의 투명성을 제고해야 할 것이다.

넷째, 동북아내 거점항만과 거점공항에 입지한 물류창고를 확보하고 거점간 수배송을 강화하여야 한다. 거점 네트워크를 구성해 제품검사, 통관, 혼재, 상표 부착, 주문표 처리, 재무서비스, 반품분류, 소비자 DB구축 등의 부가가치서비스도 제공할 필요가 있다. 이러한 고부가가치화 전략은 단자사 등 세계적인 포워더의 경영방침이기도 하다.

철도를 시발로 하는 남북한간 운송분야에서 교류 및 협력사업은 점차 도로운송 및 이미 실질적으로 협력하고 있는 해상운송부문에 큰 변화를 초래할 것으로 보인다. 이는 동북아 경제권의 형성과 함께 국제물류시장에서 경쟁을 더욱 가열시킬 전망이다. 우리나라의 포워더들이 급변하는 환경하에서 경쟁력을 유지하기 위해서는 전문화, 다양한 네트워크의 구축, 경영안정화, 동북아 거점 항만 및 공항간 수배송체제 구축 및 부가가치서비스 등을 실천해야 할 것이다.

