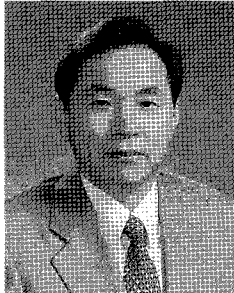


“국제물류의 최종주자는 복합운송이다.”



임문택(경영학석사)
한국컨테이너부두공단 실장

우리나라가 동북아 물류 중심국가로 발전해야 한다는 것은 시대적 사명이다. 그것은 첫째로 2000년 현재 전세계 컨테이너 물동량은 약 2억2천만TEU로 추정되고 2011년에는 4억3천만TEU를 웃돌 것으로 전망되고 있으며, 이중에 동북아시아 지역의 물동량이 전세계 물동량의 약30%이상을 차지할 것으로 예측된다.

둘째로 중국의 세계무역기구가입(WTO) 및 2008년 하계올림픽 유치에 따라 급속한 경제 성장과 국제화 과정에서 단기적으로 항만시설의 부족과 수심(Port Water Depth) 및 세계 주요간선 주항로(Main Trunk Route)와 떨어져 있는 등으로 늘어나는 물동량을 우리나라를 비롯한 일본 등 주변국가에 의존할 수 밖에 없는 실정인 바, 지리적으로 가까운 우리나라 항만을 통한 중계무역량이 확대될 것이다.

셋째, 인천국제공항 개장으로 중국 등 주변국가에 대한 허브엔스포크스(Hub & Spokes) 역할강화로 항공수송 물량증가는 물론 해상과 항공(Sea & Air) 연계 복합운송 서비스도 확대될 것이다.

넷째, 실행을 위한 많은 난제가 있으나, 남북철도의 연결을 통한 동북아시아의 물동량을 중국, 러시아, 유럽, 중동까지 TKR(Trans Korea Railway) 철도로 일관 수송할 날이 머지않았다.

다섯째, 정부의 정보화 정책이 물류를 포함

한 각 분야에서 급속한 진전을 이루고 있다. 정보화가 부족한 물류는 어린아이가 성인이 될 수 없는 것이나 마찬가지라는 사실로 뒷받침된다고 할 수 있다.

지금 세계는 변화하는 물류현실에 직면하여 많은 변화를 겪고 있다. 해운분야에서는 정기선사간의 전략적인 글로벌 얼라이언스(Global Alliance) 및 기업합병, 10,000TEU급 컨테이너선 개발 등 대형화 및 고속화가 이루어지고 있고, 40~50노트급의 초고속 화물선 시운전이 시행되고 있다. 항만분야에서도 컨테이너선의 대형화 및 고속화에 따른 부두시설과 수심확보 필요성 대두, 해상과 항공이 연계수송 가능한 해상부유시설물(일명 “Maga Float”) 개발, 초고속 컨테이너부두인 스피드포트(Speed Port)개발, 무인자동화 부두 개발 등이 이루어지고 있다.

그러나, 이러한 모든 물류시설의 확충, 변화에 따른 최종주자는 복합운송(Multimodal Transportation)이라는 것이다.

오늘날 경제는 세계무역기구(WTO)체제아래 글로벌 경영시대에 진입함에 따라 경제활동에 있어서 시간과 공간적 간격을 초월한 국가간 협업, 분업 그리고 자유항 및 관세자유지역 설치 등을 통하여 물류의 국제화 또는 세계화 속에 살고 있다. 기업이 저렴한 원료와 노동력을 찾아 생산지와 소비시장을 국제적으로 확장하거나 옮겨가고, 제품생산을 국제화에 맞게 다양화 하는등 물적유통영역이 세

계적인 네트워크속에서 생산·유통 및 소비가 국경없이 이루어지고 있어, 국제 복합운송물류를 이해하고 응용하는 것이 매우 중요하다.

국제물류 기능으로는 운송·보관·하역·포장 및 정보활동으로 대별되나, 이중에서도 운송물류로부터 물자유통이 시작되고, 특히, 전세계 교역량의 75%가 바다를 통하여 해상운송되고 있으며, 우리나라 수출입화물은 99.7%가 해상운송되고 있어 선박과 항만을 이해하고 응용하는 것이 국제 복합운송물류의 흐름을 이해하는 지름길이 될 것이다.

우리나라 복합운송주선업의 세계무대 도약을 위한 문제점과 발전방안을 몇가지 제시하면 다음과 같다.

첫째로, 우리나라 복합운송주선업체들의 영세성과 국내편향의 영업기반을 개선하기 위해서는 업체간 자발적인 합병과 업무 제휴 그리고 업무공동화를 추진하여야 한다. 우리나라 복합운송주선업체 수는 약 1,700여개가 난립해 있고, 등록업체의 90%이상이 서울지역에 집중되어 있다. 자본금 규모 또한 10억원 이상 업체가 전체의 약 35%에 불과하고 나머지 업체는 5억원 미만의 소형업체이다.

둘째, 기업활동의 세계화에 부응하여 복합운송주선업체도 글로벌한 네트워크를 구축해야 한다. 공간적인 네트워크는 물론 해상운송, 육상운송, 항공운송의 연계가 요구되며, 서비스의 질을 개선하고 국내시장과 세계무대에서 경쟁력을 제고하기 위해서는 종합적인 서비스 제공을 할 수 있는 거점 네트워크를 구성하여 제품검사, 통관, 혼재, 상표부착, 주문표 처리, 재무서비스, 반품분류 및 소비자 데이터베이스(DB)구축 등의 부가가치 서비스도 제공할 필요가 있다.

셋째로 지방자치단체 복합운송주선업 담당자의 업무 전문성을 개선하기 위해서는 중앙부처인 건설교통부와 해양수산부 등에서 지방자치단체에 대한 업무 연수·교육을 정례화해야 한다. 우리나라 복합운송주선업은 당초 해운법상 해상화물운송주선인과 항공법상

항공운송주선인으로 분리되어 있었다. 1996년 6월 화물유통촉진법의 정비에 따라 복합운송주선업으로 통합되는 한편, 건설교통부로 일원화되었으나, 그 이후 등록관리가 건설교통부에서 지방자치단체로 이관되었다. 따라서, 지방자치단체의 업무담당자에게 국제무역, 국제 해상운송 및 항공운송, 복합운송 그리고 물류관리기법의 발달에 대한 업무교육을 정부부처에서 정기적으로 실시하여, 정보의 소통과 공유를 이루어야 할 것이다.

넷째, 전문적인 물류기법의 축적이 필요하다.

최근 제조기업들은 물류비용을 절감하고 핵심역량에 치중하기 위하여 전문업체와 장기간의 물류관리 계약을 체결하고 있으나, 우리나라 수출입업체들은 비용위주의 물류관리만을 하고 있다. 이는 물류서비스의 질과 내용을 평가하여, 물류관련 계약을 체결하기 보다는 가장 낮은 비용을 제시하는 업체를 무조건 선정한다는 것이다.

또한 물량이 많은 대기업들은 회사내의 자체 조직으로 물류업무를 처리하거나 물류관련 계열사를 설립하여 운영하므로써 전문성이나 장기발전의 저해요인이 되고 있다. 따라서, 전문성 있는 물류기법을 축적하기 위해서는 우선 복합운송 주선업체가 복합만물상이 아닌 제품별(의류, 전자제품, 전기제품, 의약품, 석유화학제품) 또는 국가별(미주, 구주, 중동, 아프리카, 아시아 등)로 특화된 전문 물류서비스를 제공할 수 있어야 한다고 본다.

결론적으로 우리나라가 동북아 물류 중심 국가의 위상을 차지하기 위해서는 변화하는 물류 환경변화에 대응하는 물류시설 확충과 함께 복합운송물류를 발전시킬 수 있도록 건설교통부, 해양수산부 및 재정경제부등 정부부처간의 원활한 협력으로 국제물류의 최종주자인 복합운송업의 지원육성이 시급하다 할 것이다.