

물류혁신 시급하다



윤 기 윤
(매일경제신문사 경제학박사)

한국의 국제경쟁력 강화 노력이 지속적으로 기울여지고 있다. 인건비를 줄이고 생산비를 절감하며, 생산성을 높이는 것 등이 주요 수단이다. 그러나 이러한 비용절감 노력은 물류경쟁력을 높이지 않고는 한계적인 효과밖에 가질 수 없다는 점에 주목해야 한다. 매출액에서 차지하는 물류비 비중이 12%대로 매우 높으며, 특히 이것이 미국이나 일본의 2배에 달하고 있다는 사실이 국제경쟁력 강화의 전제조건으로 물류경쟁력 강화의 시급함을 말해주고 있다.

물류경쟁력 강화를 위해서는 해야 할 일이 많지만 우선 물류투자의 효율성을 높이는 것이 중요하다. 무엇보다도 우리나라의 화물운수사업에서 차지하는 철도의 비중이 2%대로 매우 낮으므로 철도의 비중을 높이도록 철도망을 확충하는 것이 중요하다. 우리나라는 일본에 비해 철도의 수송분담 비율이 낮고 이 때문에 도로의 혼잡과 물류비 상승이 초래되고 있다. 그러나 공사기간이 장기에 걸치고 단기적 효과가 별로 나타나지 않은 철도투자에 정부가 상대적으로 소홀히 해 왔다.

공항의 경우 청주국제공항처럼 승객의 수요를 감안하지 않고 건설돼 자원의 낭비가 초래되고 있는 사례가 있다. 항만의 경우 각 지방자치단체에서 자기 관할 항구를 경쟁적으로 자유무역지대로 지정하고 있어 국가 전체의 자유무역지대 지정의 효율성이 떨어지는 측면이 있다. 무안공항 등 4개 신공항 건설과 기존 6개 공항의 시설확충사업과 관련, 일부 공항에서는 주민과의 보상 협의, 지장물 이전 및 주민이주지연 등으로 사업차질이 우려되고 있다.

권역별 화물기지 구축사업과 유통단지 개발사업이 매우 저조한 만큼 이 분야에 힘을 기울여야 한다. 특히 중부권화물기지와 영남권화물기지 구축의 조속한 추진을 위한 노력강화가 필요하다.

국제물류 중심항을 개발하는 것도 시급하다. 최근들어 국가들간에 자국 항만을 세계적 물류거점으로 발전시키기 위한 경쟁이 치열하게 전개되고 있다. 특히 세계경제에서 차지하는 중요성이 급상승하고 있는 동북아시아에서의 주도권 다툼이 가속화되고 있다. 중국은 현재 세계 10위의 물류량을 가진 상하이항에 120억달러의 자금을 투입해 세계 5위 해상운송 중심지로 발돋움시키는 프로젝트를 올 3월말 착수할 예정이다. 홍콩 싱가포르 대만 일본 등은 폭발적인 증가추세를 보이고 있는 중국의 컨테이너 물동량을 선점하기 위해 이

미 항만시설 능력을 확충하는 프로젝트에 들어가 있다.

우리나라도 부산신항과 광양항을 동북아의 중심항만으로 육성하기 위한 투자를 진행중이다. 그러나 현재 경쟁국의 동향이나 물동량 증가속도 등을 감안할 때 보다 집중적이고 적극적인 투자가 이뤄지지 않는 한 물류중심지의 주도권을 경쟁국에 빼앗길 수 있다는 점에 주목할 필요가 있다.

입지적인 측면에서 볼 때 두 항구는 동북아 물류거점으로 발전하는데 있어 다른 나라의 경쟁항보다 유리한 위치에 있다. 경의선만 연결된다면 이 항구에서부터 유라시아 대륙까지 이어지는 천혜의 장점을 가지고 있을 뿐 아니라, 주요 간선상에 위치해 있어 화물을 바꿔 실으는(환적) 기능면에서도 비교우위가 있다.

이러한 장점을 살리려면 무엇보다도 종합적 개발이 중요하다. 단순 물류 뿐 아니라 제조나 무역 금융 국제비즈니스 업무 등을 연계하는 종합기능을 수행하도록 해야 한다. 이를 위해서는 배후단지의 활성화가 급선무다. 환적 차원을 넘어 유리한 조건하에 물품의 가공이나 조립까지도 가능한 시설을 구축하며 관련 서비스 기능도 제공될 수 있어야 한다. 물류 관련 배후시설용지가 전무한 부산항이나 200만평의 배후시설은 있으나 전혀 활용되지 못하고 있는 광양항을 보면 종합개발이 시급함을 알 수 있다. 이와 관련, 재정경제부가 관장하는 관세자유지역과 산업자원부가 관장하는 자유무역지대, 국제자유도시 등의 개념 재정비도 필요하다.

재원확충도 빼놓을 수 없다. 최근 사회간접자본(SOC) 투자중 항만분야의 비중이 감소하는 추세다. 따라서 민자유치를 포함해 재원확충방안이 다각적으로 강구돼야 한다. 부산신항의 경우 재원확충의 불확실성으로 개발일정이 차질을 빚을 우려가 있으며, 선석 확충에도 지장을 받고 있다.

우리나라가 다국적기업의 아시아 허브 역할을 하기 위해서는 여타 환경정비와 아울러 물류거점 확보가 시급함을 인식하고 정부가 이에 더 많은 힘을 기울여야 할 것이다.

제3자 물류 확대에도 힘을 기울여야 한다. 최근 물류서비스가 제1자물류(자가물류), 제2자물류(자회사물류), 제3자물류(물류활동의 외부위탁) 등으로 발전하고 있는 상황인바, 앞으로 제3자물류(3PL)를 더욱 확대해야 한다. 이는 운송, 하역, 보관, 포장, 정보처리, 유통가공 등 공급체인상 요구되는 일련의 물류기능을 외부의 전문물류업체에 아웃소싱하는 것으로 물류비용 절감 및 자본투자 감소, 물류전문기술·정보기술의 활용, 운영효율성·물류생산성제고, 핵심사업에 대한 집중력 강화, 유연성 향상 등의 긍정적 효과를 가져온다.

현재 한국은 택배업이 1992년 법적근거가 마련된 이후 급성장하고 있으며, 도매물류업과 공동물류업(물류대행업) 등도 발전하고 있는데, 앞으로 물류업에 대한 진입규제 완화 등 규제완화를 통해 제3자 물류를 더욱 활성화 해야 할 것이다. 미국의 경우 철도, 도로, 항공운송 등에 대한 규제개혁이 이루어진 후 제3자물류가 본격적으로 성장하기 시작했다.

또 국내 물류업체들도 Ryder Integrated Logistics(RIL)나 UPS Worldwide Logistics, Danzas 등과 같이 국제적 네트워크를 가진 국제물류업체로 발전하도록 노력해야 한다.