



# 「동북아 물류중심, 2006년내에 가시화!!」

-지금은 물류로드맵의 각론에 집중이 필요한 때



【 (사)한국물류협회  
창립20주년기념 기획인터뷰2 】

## INTERVIEW

# 이 재 희

동북아 경제중심추진위원회  
물류분과 위원회 위원장

동북아 경제중심추진위원회는 오는 4월 1일로 출범 1년이 되어간다. 동북아 경제중심의 금융, R&D, 물류 3분야 중 물류분야가 가장 먼저 로드맵이 발표되면서 공격적인 활동에 들어가고 있다. 짧은 시간 내의 활동사항을 보면 기대이상의 결과라 할 수 있다. 그러나 밑그림만 제시된 것이지 구체화되기 위해선 많이 부족하다며, 이 위원장은 휴일도 없이 전국을 돌며 물류 관계자들을 만나고 있다. 동북아 물류중심 로드맵을 홍보하고, 설득하는 한편, 기업 경영인으로서 회사업무에도 적극적으로 활동하고 있다.

이재희 위원장은 유니레버 코리아 회장을 겸임하고 있다. 그가 이 회사에 1999년 처음 취임할 당시 유니레버 코리아는 존폐의 기로에 있었지만, 이 위원장 특유의 '할 수 있다'는 자신감과 '승리정신(The Winning Spirit)'의 경영스타일로 오늘의 회사로 이끌었다. 이러한 경영스타일은 동북아 물류중심국가 건설을 위한 활동에도 배어있어 2006년내에 가시적인 성과를 거두겠다는 목표로 그 누구보다도 열정적으로 활동하고 있다.

(사)한국물류협회가 올해로 창립20주년을 맞이하여 기획인터뷰 그 두번째로 이재희 동북아 경제중심추진위원회 물류분과위원회 위원장을 만나보았다.

-작년 8월 동북아 물류중심 로드맵을 구상하고 이에 따라 활동하고 계시는 데 배경과정에 대해서 간략히 설명해 주십시오.

먼저 동북아경제중심위원회를 만들 때 경제중심이 무엇이나? 하는 것부터 말씀드리는 것이 좋을 것 같습니다.

처음에는 동북아중심국가 건설이라는 명제였지만 외교적인 문제로 동북아 중심으로 방향을 바꾸었습니다. 각계 각층으로 부터 여러 의견을 청취해 도출해 낸 것이 평화와 번영의 공동체 구축이라는 큰 틀입니다. 그 큰 틀속에서 내부 역량재고를 위하여 금융중심, R&D중심, 물류 중심국가를 만들자는 것입니다.

큰 틀에서 보면 평화는 남북문제에 어떻게 접근하느냐 하는 것이고, 이 문제에 대해서는 상당히 적극적이고 긍정적인 것으로 풀이되고 있습니다. 대북문제가 상당한 진전이 나타날 것으로 기대하고 있습니다.

두 번째 번영은 지정학적으로 가장 중요한 위치에 있고, 중국이 급부상하고 있는 가운데 한국, 중국, 일본 등 동북아 3국에서 한국이 주도적 역할을 해나가야 하지 않느냐 하는 것입니다. 하지만, 금융중심, R&D 등의 지식기반 보다는 물류중심의 시설이나 SOC가 먼저 길을 열어야 한다고 봅니다. 따라서, 물류가 최전선에 나서면서 금융, R&D도 같이 맞물려서 동북아 중심이 될 것이라 생각합니다.

그러다 보니, 전경련, 무역협회, 학회, 지자체 등에

서 물류부서가 없는 데가 없으며 각자 목소리를 내고 있습니다. 이러한 의견들을 물류분과 위원회는 물류 전문가들이 모여서 의견을 수렴하고 반영했습니다. 이들이 심사숙고해 구상한 것이 바로 『물류 로드맵』으로 철도, 도로, 항공, 항만 등 각 부처의 물류에 대한 현안들을 체계적으로 취합 정리한 것입니다.

동북아 물류중심  
허브항 구축  
- 2006년  
가시권

로드맵을 만들 당시 공항, 항만, 도로, 철도 등 물류분야를 통합 추진 목표시점을 길게는

2020년, 가시적인 성과는

2006년으로 하고 있습니다. 동북아에서 세계적인 항공, 철도, 항만 중심 국가로 거듭나고 주변국과의 발전속에 대응하기 위해 '선택과 집중' 및 '선점과 차별화'를 위해 노력하고 있습니다. 물류에서 기회선점을 놓치면 영원히 따라잡기 힘들기 때문입니다.

광양항과 부산신항을 큰 축으로 동북아 중심 허브





항을 만들어보자. 그럼 허브항 구축을 위한 과제가 무엇이나? 하는 문제에 우선시 되는 것이 투자배분의 문제, 철도·항만 연결문제, 물류 전문기업 육성 문제, 투명성 확보 문제 등 실무적으로 각자 다양한 의견이 분분합니다.

이 과정에서 일반 물류인들이 바라보는 각도에 따라 간과되고 있는 것이 있습니다. 이미 로드맵의 상당한 부분이 진행되고 있다는 점입니다. 또 제일 극복해야 할 것은 중국의 물류가 가시권에 들어오기 전에 구체화해야 한다는 것입니다. 따라서, 투자 부분의 효과는 2006년이전에 나와야 하는것입니다.

### 물류로드맵의 실현 위해 역량을 집중하자

로드맵과 관련된 각종제도를 정리하는 것도 벅찬 과제입니다. 이제 물류로드맵 밖의 이야기는 배제하고 물류전문가들이 물류로드맵에 대해 이야기했으면 합니다. 물류로드맵에 있는 내용중에 현실적으로 어떻게 접근해 갈수 있느냐 하는 의견제시가 필요합니다.

그리고 지금의 위원회는 기존의 위원회와는 다를 것입니다. 믿어줬으면 좋겠습니다. 비판하고 냉소적으로 평가하지 말고 긍정적인 방향으로 구체적인 대

안을 제시해 주었으면 합니다.

고속철도를 연결해서 물류산업연결을 어떻게 해야 할 것이냐? 파렛트 표준화는 어떻게 진행할 것이냐? 복합물류의 터미널 활성화는? 일반터미널의 구축은 어떻게? 농수산물센터 건축은? 공항 배후단지 건설 문제는? 물류기업의 대형화 전문화 문제에 대해 구체적인 대안이 필요합니다.

### 각 부처간의 물류관련 사업은 물류분과위가 교통정리

각 현안문제, 각 협회의 대응도 중요하지만 현실적인 문제가 가장 필요합니다. 현재 정부의 역할은 이렇습니다. 미력하지만 물류중심위원회를 중심으로 모든 것을 추진하고, 집행은 재경부에서 해당부처를 초월해 추진하고 있으며 항간에 우려하는 각 부처간의 업무조율에 관한 교통정리는 우리가 맡게 될 것입니다.

### 10년내에 세계 5대 물류기업이 나와야

세계 큰 틀에서 10년에서 15년 후에 세계5대 물류기업이 나와야 합니다.

종합물류기업 육성 법안에 대한 시안을 만들고 있

는데, 시설을 확보하고 있는 기업, 시설을 제휴한 기업을 선정해서 세계적 기업으로 육성할 계획입니다. 인력확보, 세제지원, 토지세 분리에 대해 지원을 아끼지 않을 것이며, 나아가 기존의 자가물류를 3PL 업체로 넘기면 물류부분의 비용일부를 인센티브로 지원하고자 합니다.

그러나, 현시점에서는 정부가 의도적으로 육성하는 것보다, 각 개별기업들이 성장하고자 하는 방향을 제시했으면 합니다. 정부가 제도적으로 물류 전문인력의 고급화, 제조업의 의무적 고용, IT에 관련된 센터 지원을 통해 고급화 인력을 충원할 수 있도록 하고, 터미널 건축 등은 할 수 있지만, 경쟁시장에서 좋은 기업을 창출해 내고, 이에 대해 파트너쉽으로 활약할 수 있는 민간 주도형 협회도 필요합니다.

국내에 내놓으라 하는 3PL물류기업의 발전방향에 대한 의견은 한결같이 자기기업이 가지고 있는 현안 문제만 제시하는 근시안적입니다.

개별기업의 의견을 수용할 경우 과연 10년후에는 우리가 원하는 물류대국이 될 수 있을까요? 차별화되고 대 중국화할 수 있는 물류기업 1개 정도 나오도록, 정부가 이렇게 하면 우리는 이렇게 하겠다는 기업이 필요합니다. 올해 안으로 그러한 적극적인 기업이 나와줬으면 합니다.

현재 정부는 제도를 보완하고 자율경쟁을 최우선적으로 유도할 것입니다. 민간기업 주축으로 세계적 기업이 육성되기를 바라는 마음입니다.

달리 보면, 이는 중국이 큰 부담이기 때문입니다. 중국은 하드웨어가 급속적으로 발전되어 있지만, 소프트웨어적인 시스템문제, 전문인력문제 등은 아직 우리가 경쟁우위에 있습니다. 시간으로는 10년에서 15년 앞서 있기 때문입니다.

우스개 소리로 중국이나 한국이나 모두 같은 보잉 747 여객기를 운항하고 있지만 같은 가격이라면 한국이 운항하는 비행기를 탈 것이라고 합니다. 그만큼 서비스는 한발 앞서있다는 얘기입니다.

또, 우리나라 수천의 기업이 중국 동북 3성에 진출해 있어 중국내 한국의 물류 전진 기지구축이 필요하다는 것입니다. 대중국 진출에 있어 다국적 기업 보다는 우리나라가 오히려 유리하기 때문입니다. 서양권 문화가 동양권 문화를 이해하기는 상당한 시간

이 필요합니다. 반면 우리는 비슷한 환경, 문화, 역사를 가지고 있습니다. 이마트가 월마트를 한국 시장에서 시장점유율을 앞선 것을 보시면 쉽게 이해하실 수 있을 겁니다.



#### 동북아 항만물류중심의 성공열쇠는 배후단지 조성

부산항 광양항을 함께 육성하는 2포트 시스템으로 물류네트워크를 선점하고 차별화, 전문화하여 2006년에 부산신항의 경우 6선석, 광양항은 16선석을 완공시켜 2007년 중국의 푸둥이나 닝보등의 항만이나 공항들이 공식적으로 움직이기 전에 우리가 먼저 선점하자라는 것입니다.

이와 함께 배후단지를 조성하여 물류업체들이 입주할 수 있도록 하겠다는 것입니다. 성공의 열쇠는 배후단지를 어떻게 조성하고 국내외 기업을 유치하느냐 일것입니다.

#### 상반기내 대중국 물류전략 로드맵 발표

물류로드맵 다음에 다뤄야 할 문제는 연안해운 문제입니다. 인천항, 평택항, 목포항의 기능 정상화와 관련된 문제이기 때문입니다. 밖으로 보면 상반기 중에 '대 중국 물류전략 로드맵 방안'을 제시해 차별화, 보완, 회피에 대한 전략을 중심으로 한 연계화가 필요하며 많은 시간을 두고 검토가 필요합니다.

#### 물류회계제도 정비가 물류비 절감의 기초

그리고 물류비는 현재 높을 지도 모릅니다. 물류비가 높은 이유는 제도적으로 영세하고, 노동생산성 및 인건비가 높은 것에 기인한 것으로 보고 있습니다

다. 전체적으로 물류비가 높을 것으로 잠정 추정하고 있지만, 물류비 산정이 정확한가 하는 문제입니다.

이와 관련해 물류회계제도가 필요합니다. 기존의 물류·유통분야의 회계에 대해서는 물류기업의 회계방식을 통합해 적정 효율화를 도모해야 하겠습니다. 신뢰할 수 있는 회계기준이 필요하다는 이야기입니다. 화주업체 등을 위한 물류계정과목이 필요하고 원가 반영이 가능한 시스템이 필요합니다.

참고로, 현행 기업회계기준의 업종별 회계처리 준칙 등도 '물류유통업'에 대한 회계처리기준 또는 준칙이 별도로 존재하고 있지 않다는 점입니다. 또 기업회계 기준서에도 '물류유통업에 대한 회계처리'에 대하여 별도로 구분된 내용을 제시하지 않고 있다는 것입니다.

그래서 물류비가 투명하지 못하다는 것입니다. 국내 물류비 계산과 관련하여 한국생산성 본부와 대한상공회의소에서 기업물류비를 대상으로 한 계산준칙이나 매뉴얼을 각각 공표한 바 있고, 기업물류비 계산에 관한 지침을 건교부에서 고시한 바 있으나 강제성이 없어 활용도가 미비한 현실입니다.

그러나 IT와 관련된 산업문제는 없습니다. 그러나, 물류, 제조, 유통의 연결 징검다리로 SCM을 어떻게 활성화 할 것인가 하는 과제가 있습니다. 과잉생산을 감소시켜 창고 재고 감소 등으로 이어져 효율화를 모색하고자 합니다. 중심축이 전 산업으로 확장될 필요가 여기에 있는 것입니다. 특히 가장 중요한 것은 물류외의 전략산업이 제대로 추진되어야 하기 때문입니다.

예를 들어 광양제철을 수출하는데 있어 배후단지에 제철을 그대로 수출하는 것보다, 1차 가공해 수출하여 부가가치를 극대화 하자는 것입니다.

### 물류가 차세대 성장산업이라는 인식이 필요

물류기업 인재양성도 청소년들이 물류산업은 차세대 성장산업이라는 인식을 가질 수 있도록 이를 먼저 부각시켜야 인재양성화에도 큰 힘이 될 것으로 보고 있습니다. **물류**

### <이재희 위원장 프로필>

- 1947년 -경남 진해 출생
- 1970년~78년 -PWC에서 회계 컨설턴트로 활동
- 1978년~84년 -하얏트리젠시 관리이사,상무이사  
-TNT 한국지사장, 극동담당 사장  
아시아태평양 지역 수석 부사장, 북아시아지역 사장 역임
- 1999년 -유니레버 최초 현지 CEO로 임명
- 2003년 -현 대통령 직속 동북아 경제중심 추진위원회 물류분과위 위원장  
-동북아 경제포럼 이사
- 2004년 -한국외국기업협회 회장

### [동북아경제중심추진위원회 물류분과 전문위원]

직위	성명	주요경력
위원장	이재희	(현) 유니레버코리아 회장
간사	예충열	(현) 동북아경제중심추진위원회 기획조정실 수석전문위원
위원	나희승	(현) 철도기술연구원 남북철도사업단 총괄팀장
	문성혁	(현) 한국해양대 교수
	박석천	(현) 인천국제공항공사 사업기획팀장
	박창호	(현) 인천발전연구원 한중교류센터장
	신승식	(현) 해양수산개발원 연구위원
	양철수	(현) 대한항공 화물사업본부 상무
	우중균	(현) 해양수산개발원 정책동향연구실 책임연구원
	이성원	(현) 교통개발연구원 동북아·물류·경제연구센터 연구위원
	이우원	(현) 한국무역협회 동북아물류실장
	전일수	(현) 인천대학교 무역학과 교수
장영진	(현) 한국복합운송협회 사무국장	
최건식	(현) 한진해운(주) 상무이사	
추동화	(현) DHL코리아 업무담당 전문이사	