

서해안시대의 중국교역패턴과 동북아물류중심전략

방희석 | 중앙대학교 상경학부 교수, 한국무역학회 명예회장

기존의 동북아 물류중심화 정책은 우리나라 주도의 폐쇄적 모델을 지양하고 한·중·일 3국이 공동으로 물류체계를 구축하는 협력적 물류패러다임으로 변화시켜 Win-Win 할 수 있는 방안 모색, 이를 통한 기대효과는 다음과 같다.

- 단기적으로 3국의 기업물류비절감과 고용과 부가가치창출에 기여
- 중기적으로 3국간 항만시설 투자 등에 대한 과당경쟁을 예방할 수 있어 물류인프라 재원의 효율적 배분이 가능
- 장기적으로 동북아 FTA 체결을 앞당기고 역외 경제블럭에 효과적으로 대응할 수 있는 동북아 경제공동체를 형성해 나갈.

이에 따라 동북아 물류중심정책을 추진하는 관련 부처는 한국과 일본, 중국 등 동북아 물류시장이 기존의 독자생존을 위한 폐쇄적 패러다임에서 경쟁과 협력에 바탕을 둔 개방적인 통합물류시스템으로의 전환을 통해 우리 물류의 실질적인 성장기반을 확보해 나갈 전략이 필요하다고 보고 이를 위한 동북아 3국간 물류협력 비즈니스 모델을 제시하였음.

이는 항만에 있어서 최근 대두되고 있는 코퍼티션(Co-opetition) 전략적 접근으로 볼 수 있음.

일반적으로 전통적인 산업의 관계는 협력과 경쟁이라는 한정된 시각으로만 접근되어져 왔으나 단편적이고 협의적인 접근은 최근 기업간 혹은 산업간 네트워크 관점에서 보다 확장되는 추세임. '협력적 경쟁', '협조적 경쟁', '경쟁속의 협력'이라 불리어지고 있는 코퍼티션(Co-opetition)은 협력(Cooperation)과 경쟁(Competition)의 합성어로서 1996년 Brandenburger와 Nalebuff에 의해 창안된 개념임.

코퍼티션은 Win-Lose 상황보다는 Win-Win 상황임과 동시에 경쟁하기 위한 협력수단이며 전략적 제휴를 통해 참가자들의 결속을 강화할 수 있는데 최근 들어 물류환경의 변화와 더불어 항만산업에 있어서도 코퍼티션의 개념이 도입되고 있음.

아래 표에서 제시하는 바와 같이 각국의 항만간 코퍼티션전략 구축사례는 협력의 초기 단계인 협정 및 공동 참여수준에서 항만의 통합단계까지 다양하

며 서로 인접하면서 국가를 초월하여 협력체계를 구축하고 있음. 덴마크의 코펜하겐항과 스웨덴의 말뫼항의 경우 CMP(Copenhagen Malmoe Port)를 2001년 1월 1일 출범시켜 컨테이너 개발과 운영

을 담당하고 있는데 이러한 국가간 항만의 협력사례는 국내 항만과 환황해권의 중국항만 및 일본과의 물류협력 모델을 가능케 해주는 하나의 사례라고 할 수 있을 것임.

해외 주요 항만의 코피티션 구축사례

구분	목적	협력분야	협력형태	
항만간 협력	시에틀/타코마	지역 교역증대와 항만 활성화	-항만인프라 공동구축 -배후운송계획 공동 수립	-프로젝트공동참여 -위원회 구성
	코펜하겐/말뫼	통합서비스와 경쟁력 제고, 항만상업화	-인력배치 -배후수송연계 -항만자원공유	-항만단일화 -CMP(Copenhagen Malmoe Port)설립
	타우당가/브리스베인	네트워크구축과 경쟁력 확보	-항만기술이전 및 교육 -항만마케팅 -정보시스템구축	-항만간 협정체결
	함부르크/브레멘	경쟁력제고, 서비스확대, 항만효율성 제고	-터미널개발 -화물공동처리 -신기술 및 노하우 교환	-터미널운영업체가 항만협력에 주도적역할 -터미널단일화, Eurogate사 설립
	홍콩/선진	네트워크구축 경쟁력 확보	-터미널 자원공유	-합작투자 -터미널간 지분참여

자료 : 방희석외 2인, '항만관리의 지방분권화와 코피티션 전략 연구', 『2005년 한국항만경제학회 국제학술대회 발표논문집』, 2005. 6.24. p.119.

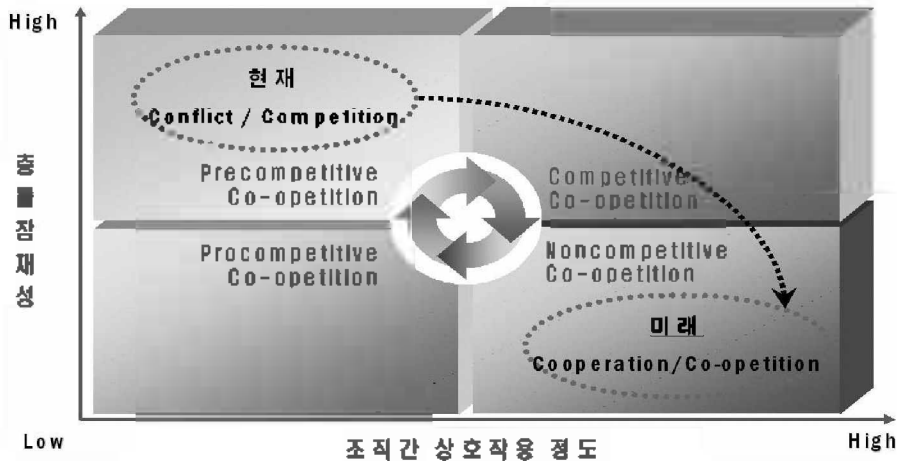
Yoshino & Rangan이 제시한 코피티션 유형분류에서 한·중·일 3국간 물류협력 관계는 현재는 협력보다는 경쟁관계에 집중되어 있는 'Precompetitive Co-opetition'으로 볼 수 있으나 이는 삼국간의 경쟁적 요소가 강하므로 상호관계의 유지와 상대방 경쟁력 학습으로 한·중·일 3국간 핵심역량을 제고시킴으로써 향후에는 'Noncompetitive Co-opetition'의 형태를 지향해

야 함. 3국간 항만의 충돌잠재성을 줄이고 조직간 상호작용 정도를 강화하여 국내항만과 중국, 일본이 서로 Win-Win할 수 있는 경쟁력을 구축하여야 할 것이며 이를 위하여는 몇 가지 사항이 선결되어야 할 것임.

첫째, 한·중·일 3국의 협력 및 제휴, 네트워크 구축의 필요성에 대한 인식 및 공감대 형성과 이를

구체화하기 위한 실현방안이 모색되어야 함. 우선, 한·중·일 3국간 협력을 모색하기에 앞서 국내 항만간 협력체계를 구축해야 할 것임. 부산항과 광양항은 국제간선항로상 입지로 인하여 북미 및 유럽

등 다양한 항로를 구축하고 있으므로 이들 항만과의 집적 연계체계를 구축하여 중국, 일본 그리고 해외로 연결하는 환황해 국제물류네트워크를 확립하여야 할 것임.



한·중·일 3국간 코퍼티션 전략에 근거한 물류협력 모델의 운영방향

동북아지역간 협력과 제휴에 대한 필요성을 인식하고 이를 통한 효과가 무엇인지에 대한 확신이 있어야 함. 상호협력은 상호이익을 전제로 하여야 하며, 이러한 확신을 모든 관련 당사자가 공유하도록 해야 함. 이러한 공감대 형성을 위해 국내에서는 우선 서해안권 항만의 물류협의체를 결성하고 더 나아가 국내항만간, 한중일 삼국간 관련담당자의 물류협의체 결성이 요구되며 민간측면에서도 협력기반 조성을 위한 포럼 및 설명회 개최 등이 필요함.

조성에 대한 정책방향을 제시함. 우선, 동북아 역내 물류교류를 체계적으로 발전시키기 위하여 한·중·일 공동물류센터를 설립하고, 배후부지개발과 동북아 역내 피더 네트워크 구축이 추진되어야 함.

삼국의 물류흐름을 지원하기 위해 한·중·일 공동물류센터를 건립하고 물류산업이 취약한 중국은 보관·분류, 한국은 가공·포장, 일본은 유통·판매 등을 중심으로 역할분담을 추진함. 이를 통해 한국은 항만 부가가치 창출, 중국은 상품가치 제고, 일본은 기업의 물류비 절감을 도모함.

둘째, 물류패러다임 정착을 위한 인프라 및 여건

국내 항만의 배후부지 개발에 있어서는 일본의 수

입축진지역(FAZ), 한국의 자유무역지역(FTZ) 및 경제자유구역(FEZ), 중국의 경제특구(FEZ) 등 소위 관세혜택과 자유무역이 이루어지는 지역과의 연계를 통한 공동물류시스템을 구축해야 할 것임.

대중국 교역항으로서 서해안권 항만의 역할을 고려할 때 항만배후부지 확보는 매우 시급하다 할 수 있음. 대중국 물동량의 지속적 증가가 유지되더라도 가공 및 포장, 라벨링과 같은 부가가치 물류서비스 기능을 지원하지 못한다면 항만의 고객유지를 보장 받을 수 없으며 이는 동북아 물류중심지 실현이라는 국가비전에 걸림돌이 될 것임.

한·중·일 3국간 물류협력 모델이 성공하기 위해서는 3국간 피더항로의 효율적 운영 및 확충이 필요함. 특히 한중피더항로의 경우 부산항과 광양항 중심으로 20여개의 피더네트워크가 형성되어 있으나 이중에 10여개 항만은 대륙간 수송의 주기항지로 발전하여 한·중항로의 환적네트워크를 위하여 추가적인 개설이 요구됨.

셋째, 한·중·일 3국간의 물류협력 모델은 기본적으로 3PL기업의 활성화가 전제가 되어야 할 것임.

한·중간의 물류협력 모델은 기본적으로 3PL기업의 활성화가 전제가 되어야 할 것임. 이는 한·중 내륙에서 내륙기지, 대표항만, 공항간을 연결해주는 중개자로서 3PL 기업이 중요할 것임.

우리나라가 소위 대륙중계항만의 역할을 수행하

고 대중국권역 및 일본권역을 하나의 물류네트워크로 간주한다면 국내(또는 중국 및 일본)의 3PL 기업이 국내영업을 확장하여 중국 및 일본 물류시장(또는 3국의 물류시장)을 국내시장의 확대개념으로 파악하고 사업을 수행해야 할 것임.

현재 중국 3PL 제공자는 전통적인 물류서비스 중심으로 서비스를 제공하고 있으며, 서해안권 지역 역시 물류서비스 기능에 있어서 매우 취약함. 특히 중국 3PL시장은 발전초기단계이나 향후 20%이상의 성장률을 나타낼 것으로 전망되고 향후 중국산업을 의류나 직물 같은 노동집약적 산업에서 전자제품, 가전제품, 소비재 등 첨단 산업분야나 신속한 유통을 필요로 하는 산업분야의 수요가 증가할 것으로 예상되어 3PL 기업의 중요성 및 역할 증대가 예상된다.

마지막으로 물류협력의 가장 중요한 요소인 인적네트워크와 물류정보망을 확충하기 위하여 해운항만 교육기관의 기능을 강화하고 국제 물류인력 인턴제도를 도입하며, 국제물류 관련 데이터베이스를 구축하도록 함.

해외 물류관련 투자 및 협력 지원 업무를 전담할 수 있는 추진체제를 정립하여 협력적 물류패러다임이 조기에 정착할 수 있도록 인프라와 여건을 조성할 것임.