



INTERVIEW

**【한국물류산업을
이끄는 CEO ②】**

채 명 기

대승항운(주) 대표이사

「글로벌 물류기업으로의 도약을 위해
해외네트워크 구축과 현지물류거점 확보에 주력」

글로벌 경쟁체제의 도래와 국제적 분업화 및 현지화가 가속화 되어감에 따라 국내 기업이 공장을 해외로 이전하는 사례가 늘고 있다. 공장을 해외로 이전하는 것은 그 기업이 글로벌 기업으로 성장하고 있다는 것을 의미하기도 한다.

그러나 해외로 공장을 이전한 국내 제조기업들이 물류전문가나 물류기업과 같이 동반 진출을 하지 않아 물류부분에 대한 정보와 지원이 절실하게 느끼고 있는 실정이다.

글로벌 기업에게 있어 물류업체의 필요는 당연하다. 그렇다고, 단순히 물류대행서비스만 제공하는 물류업체는 국제적 경쟁력이 없다. 글로벌 기업에게는 글로벌 물류기업의 서비스가 필요하다. 해외공장의 부지 선정부터 원자재 조달, 생산, 판매에 이르는 국제적인 공급 및 판매망을 구축할 수 있도록 조언하는 물류업체가 바로 글로벌 물류기업이라 하겠다.

글로벌 물류기업으로 성장할 수 있는 기업은 국내에도 많다. 그중에서도 창업 13년만에 해외 10개 지점을 보유하면서 국내보다는 해외에서 더욱 널리 알려진 기업이 있다.

지난 2월 23일 창립 13주년을 맞이한 대승항운이 바로 그 회사다.

채명기 대승항운 대표이사는 이를 증명이라도 하듯이 해외 시장개척을 위해 국내보다는 해외에 거주하는 체류기간이 많을 정도다. 이에 국제적 물류기업으로 거듭난 성공비결을 채명기 대표이사로부터 들어본다.

- 대승항운 주식회사에 대해 간략히 설명해 주시면 감사하겠습니다.

▶저희 대승항운은 1992년 설립된 이래 13년간 국내 복합운송업계를 선도하여 온 업체로서 이는 단순히 운송실적과 매출규모에서 업계를 선도하였다는 의미가 아니라, 물류 IT System개발, 프로세스 개선, 경영 선진화, 해외진출 기업의 국제물류 합리화 프로젝트 참여 등 끊임없이 국내 물류업계에 새로운 패러다임을 제시해 온 앞서가는 물류기업이라고 자부합니다.

국제물류합리화를 추진하는 기업에 컨설팅 진단, 맞춤서비스시스템 구축, 해외공장에 우리직원도 파견하여 업자와의 긴밀한 유대관계를 유지하여 왔습니다.

특히 국내 기업의 해외 진출과 관련하여 현지 물류 안정화와 시스템 구축 등 다수의 프로젝트를 성공적으로 수행하여 온 공로를 인정받아 2003년 물류대상 시상식에서 대통령 표창을 받은 사례는 저희 대승항운의 가장 큰 성과 중에 하나입니다.

대승항운은 여기서 그치지 않고 국제물류와 3PL의 완벽한 접목이라는 원대한 Vision을 가지고, 국내 기

업의 해외 진출과 국제 경쟁력 제고에 일조하고 우리나라의 동북아 물류 중심지 실현을 앞당길 수 있도록 오늘도 노력을 경주하고 있습니다.

- 대표이사님께서서는 해외 출장이 많으신 듯 한데 특별한 이유가 있으신지요

▶해외로 공장을 이전한 국내 제조기업들이 물류전문가나 물류기업과 같이 진출을 하지 않아 물류부분에 대한 정보와 지원이 절실하게 느껴지고 있습니다. 그래서, 해외공장 설립단계부터 같이 물류시스템을 구축할 수 있도록 하기위해 국내기업과 같이 진출하기 때문입니다.

국내기업은 해외 생산공장에서 10억달러 정도의 규모로 수출을 하고 있습니다. 아무리 적다해도 3, 4억달러는 기본입니다. 그만큼 해외 생산공장의 설립은 기업 경영에 있어 매우 중요하기 때문에, 일부 대기업의 경우 물류비 절감을 위해 물류전문가를 해외 공장으로 파견하고 있습니다.

원자재 수입 뿐만 아니라, 제품의 수출까지 물류가 필요하기 때문입니다. 즉 글로벌 종합물류기업의 역

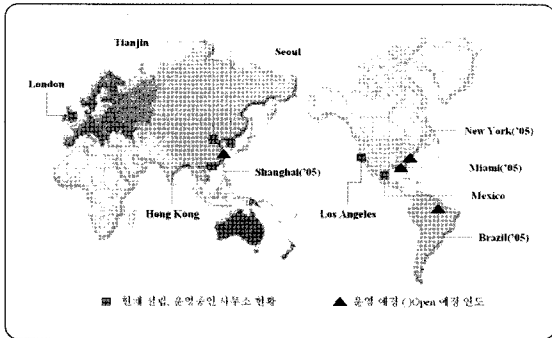
할이 가장 중요합니다.

과거에 보면 국내기업의 해외 공장 진출에 따라 현지 국가 물류업체인 포워더의 역할비중이 높았지만 지금은 상황이 많이 바뀌어서 국내 물류기업들이 물류서비스를 제공하고 있습니다.

예를 들면, 창원에서 생산한 제품이 부산으로 가든, 서울을 통해 인천으로 가든 원가측면에서 보면 가격경쟁력이 없습니다. IT강국인 우리나라에서는 정보입수가 빨라 그만큼 가격정보 공개로 이어져 가격경쟁력이 떨어지고 있습니다.

그러나, 해외에서 몇 개 업체를 대상으로 물류아웃소싱을 실시한 결과를 보면, 비용절감은 물론 국제적으로 가격경쟁력에서 우위를 차지할 수 있는 가능성이 훨씬 높아지고 있습니다.

저희 고객사의 해외 한 공장은 물류합리화를 통해 1년만에 전년대비 30%로 비용을 절감하였으며, 어떤 공장은 아예 물류부분의 전 공정을 아웃소싱한 예도 있습니다. 그만큼 글로벌 물류가 중요시 되고 있습니다.



- 국제적인 3자물류 사업을 하는데 있어서 가장 중요한 분야는 무엇입니까?

▶고객사들이 직접적으로 추진하는 원가절감은 한계에 도달했다고 봅니다. 구조적인 측면에서 물류원가의 절감뿐만 아니라 합리화가 없었던 것입니다. 그래서 자가물류가 3자 물류로 이동되어 가고 있습니다.

3자 물류의 핵심은 역시 시스템이라고 생각합니다.

3자 물류로 성공한 업체를 보면 자체 시스템을 구축하고, 솔루션을 가지고 있는 업체가 대부분입니다. 시스템을 확보하지 못한 중소 3자물류 업체들은 솔루션 시스템업체와의 전략적 제휴를 통하여 사업영역을 확대하고 있습니다.

그리고, 국제적 시각으로 보면 3자 물류사업의 핵심은 해외 네트워크의 구축과 현지 물류거점 확보라고 할 수 있습니다. 해외 파트너와의 협력관계 및 자사 지점 설립의 조화로운 구성을 통한 네트워크 구축이 선행되어야 하며, 이를 바탕으로 필요한 지역에는 과감한 투자로 물류거점을 확보하는 적극성이 필요하다고 봅니다.

최근 수출입을 시행하는 기업간의 무역거래조건이 Ex works(공장인도조건)에서 DDU(관세 미지급인도조건), DDP(관세지급인도조건) 조건의 방향으로 점차 변화하고 있다는 한 다국적 물류기업의 연구보고가 있었습니다.

이는 발송지 항구(port)에서 도착지 항구(port)까지 운송하는 port to port개념에서 수입업자의 도착지 문전까지 운송서비스를 제공하는 door to door개념의 운송을 더 선호하는 방향으로 변해가고 있음을 의미합니다.

발송지와 도착지 모두에서 Shipper 및 수하인과 밀착된 Service가 점차 중요시되고 있는 현 물류경향 하에서 네트워크 구축과 현지 거점 확보는 필수불가결한 요소라 할 수 있습니다.

- 국제적 기업으로 탈바꿈하기 위해 많은 노력을 하고 있으신데, 정책적 지원이 필요한 사항이 있으면 말씀해 주십시오

▶최근 이슈가 되고 있는 종합물류업 인증제도와 관련하여 정부가 늦게라도 물류산업 육성의 중요성을 인식하고 각종 지원책을 추진하는 것 자체는 매우 환영할 만한 일입니다.

그러나 제도상의 미비점으로 인하여 특정 기업에만 혜택이 집중되고 특히 중소 복운업체가 상대적인 불이익을 받는 결과는 막아야 합니다.

현재 정부에서는 종합물류업체에 대한 각종 세제 혜택, 연구개발비 지원, 물류시설 및 장비 투자 지원 등 파격적인 지원방안을 준비중인 것으로 알고 있습니다만 이 또한 일부 대형업체에 대한 특혜가 되어선 안되며, 인위적이고 경직된 기준에 의한 육성보다는 오히려 물류 업종별 특성을 고려한 탄력적이고 세분화된 지원이 되어야 한다고 봅니다.

특히 국내 물류업체가 글로벌 물류기업 대비 경쟁력을 확보하고 국제적인 기업으로 성장하기 위해서는 통관취급법인 허용, 중국 등 해외 주요거점 진출 기업에 대한 자금 지원 또는 공동투자 방안도 조속한 시일 내에 검토되어야 할 것입니다.

예를 들면, 화물비행기를 임대하려고 해도 운송수단을 보유한 운송업자는 가능하지만 그렇지 못한 사업자인 포워더는 안됩니다.

또 과거에는 어음을 할인해도 운송수단 보유 운송업자와 수출입업자에게는 7%라는 큰 혜택이 있지만, 포워더는 14%를 부담해야 합니다. 포워더는 무역업과 연관된 업체지만 실제로는 아무 혜택이 없습니다.

우리나라 포워더들이 영세성을 탈피하고자 투자를 하고자 해도 자금 대출 담보나 은행대출 문턱이 매우 높은 것도 장애요인입니다.

따라서 정부에서 국제복합운송상 포워더의 중요성을 감안하여 유력 포워더들이 글로벌 기업으로 성장할 수 있는 정책적 지원이 필요하겠습니다.

일본의 경우에는 정책적으로 해외진출 기업과 동반 진출시키는 전략을 많이 구사하여 온 것을 보면 그 해답을 찾을 수 있다고 봅니다.

- 대승항운(주)은 올해 어떤 사업을 펼치실 계획이십니까?

▶ Total Logistics Service를 지향하고 있는 저희 대승항운은 지금까지의 업계 위상을 이루는 데는 항공 포워딩 업무의 실적이 가장 컸던 것이 사실입니다. 올해는 지금까지 제공해왔던 대승항운의 항공 포워딩서비스의 연장선상에서 전문화된 Charter Flight

Service, 외국계 우수 항공사의 GSA업무 유치, 새로운 Air&Air, Sea&Air Route 개발 업무도 지속적으로 수행해 나갈 것입니다. 특히, 국내에는 아직 항공 스페이스 브로커가 없는데 이 사업을 중점적으로 펼칠 계획입니다.



국내시장의 경우 15%의 공급량이 증가하고 있는데 이를 정기항공 운송사업자가 진행해 오고 있지만, 포화상태에 있어 처리하는데 한계가 있습니다.

외국의 경우 상해, 일본, 홍콩 등은 이를 해결하기 위해 스페이스 브로커가 활발히 운영되고 효율적인 운영으로 평가받고 있습니다.

국내에도 작년 물류 대기업이 일시적으로 운영한 적이 있지만 지속적으로는 진행되지 못했습니다. 이 시스템이 도입되면 항공화물의 공급량을 원활히 처리할 수 있을 것으로 기대됩니다.

더 나아가, 잠시 주춤했던 해외 네트워크를 다시 확장하고, 해외 3자물류사업을 지속적으로 실시할 계획입니다. 해외시장 개발을 위한 솔루션 개발과 컨설팅 강화도 마찬가지입니다.

- 채명기 사장님께서 물류분야중 가장 관심있으신 분야는 무엇입니까?

▶ 첫 번째는 컨설팅분야입니다. 궁극적으로 물류는 컨설팅으로 갈 것으로 보고 있습니다. 이와 관련된 공부를 저도 하고 있습니다. 더불어 고객들에게도 물류계획 기능을 강화시키고자 합니다.

로지스틱스의 계획을 통하여 원가를 절감할 수 있는 지원과 서비스를 제공하는 것이 고객에 대한 예



의라고 생각합니다.

두 번째는 교육이라고 봅니다. 대학의 물류학부를 설립하여 학부생들을 위해 장학금을 지원함과 동시에 물류전문가로 성장할 수 있도록 이끌고 싶습니다. 물류선진국인 네덜란드에는 2년제 물류전문학교가 많습니다. 학교를 졸업하고 현장실무에 6개월만 적응하면 물류전문가가 됩니다.

우리나라도 네덜란드처럼 물류선진국이면서 동북아 물류중심국가가 되기 위해서는 인재육성이 절실히 필요합니다.

한국물류협회나 복합운송협회를 통해서 물류업체의 임직원을 대상으로 하는 교육과정도 필요하겠지만, 무엇보다 물류가 비전이 있다는 홍보가 필요합니다.

그래야 대학교 과정에 우수한 인재들이 지원을 할 것입니다. 또 대학원 과정에도 물류MBA과정 등이 개설되었으면 합니다.

- (사)한국물류협회 이사로서 협회가 나아가야 할 방향에 대해 말씀해 주십시오.

▶한국물류협회는 지금까지 물류전문인력 양성과 국가적인 물류정책 수립 방향 제시 등 우리나라의 물류산업 발전에 지대한 공헌을 해왔듯이 앞으로도 동북아 물류 중심지로서의 국가 발전 계획에 있어 한 축을 담당해야 할 것으로 생각합니다.

그 가운데 우리 한국물류협회는 크게 두 가지 면에서 그 역할이 강조되고 있다고 봅니다.

첫째, 글로벌 물류기업의 진출이 활발해 지고 있는 가운데 국내 업체와의 경쟁이 갈수록 치열해 질 것으로 전망되고 있습니다. 상대적으로 외국계 글로벌 기업에 비해 규모와 Research면에서 열세에 있는 국내 기업은 자체적인 해외 자료 조사와 신규 사업 기획면에서 상대적으로 취약한 것이 사실입니다.

우리 한국물류협회는 더욱 적극적인 물류연구와 정보제공 기능을 통해 국내 물류기업의 경쟁력 제고에 기여할 수 있도록 해야 할 것입니다.

둘째, 최근 정부의 의욕적인 물류산업 육성책은 그 어느 때 보다 업계에 큰 기대감을 불러일으키고 있는 만큼, 방향 설정이 잘못되었을 경우, 그 부작용에 대한 우려 또한 큰 것이 사실입니다.

우리 한국물류협회는 정부의 새로운 물류정책이 항상 올바른 기초와 방향을 유지할 수 있도록 등대와 같은 역할을 수행해야 할 것입니다.

- 물류산업 발전을 위해 꼭 하고 싶으신 말씀이 있으면 해주십시오.

▶ 최근 한 일본 경제학자는 동북아시아 3국의 향후 경제 구조에 대하여 중국은 생산의 중심지로, 일본은 금융의 중심지로, 그리고 한국은 물류의 중심지로 각자 그 주도적인 역할을 수행할 것이라고 전망하였습니다. 이런 내용은 저도 공감하고 있습니다.

지리적인 여건과 주변국의 경제규모를 고려할 때 장차 우리나라가 세계의 물류중심지로 부상할 수 있다는 데에는 학계와 업계에 큰 이견이 없을 것입니다.

따라서 우리 물류업 종사자들은 향후 이 나라 경제를 지탱할 가장 핵심적인 분야에 종사하고 있다는 자부심으로 맡은 바 업무를 수행해야 합니다. 과거 국내에서는 타 산업부문에 비하여 저평가되고 주목받지 못했던 물류산업이었던 만큼 스스로 자부심을 갖고 업무에 임하는 것은 더욱 중요할 것입니다.

아울러 장래 세계물류 중심국이 될 것에 대비하여 보다 많은 대학에 물류 관련 학부를 개설하고 물류 분야의 산학간 교류와 협력이 더욱 활성화되도록 준비하는 일도 결코 소홀히 해서는 안 될 것입니다.

물류



〈(주)대승항운 연혁〉

- 1992.02 : (주)대승항운 설립
- 1993.02 : IATA 자격취득
- 1993.06 : KIFFA 자격 취득
- 1993.08 : KMTA 정회원 가입
- 1999.08 : ISO 9002 인증
- 2000.01 : 한국복원협 공로패 수상
- 2000.04 : 한국무역협회 공로패 수상
- 2000.05 : 삼성전자 감사패 수령
- 2001.03 : GPL UK 설립 2001.05 : GPL USA 설립
- 2001.11 : 국무총리 물류대상 수상
- 2001.12 : GPL HONGKONG 설립
- 2002.04 : GPL TIANJIN/GPL BEIJING 설립
- 2002.10 : GPL MALAYSIA 설립
- 2003.02 : 물류부문 대통령 표창 수상
- 2003.09 : IATA AGENT CERTIFICATE
- 2004.10 : 한국물류협회 공로패 수상
- 2004.04 : Mexico Gomez 지점 설립