

# “산업의 대동맥 ‘물류’… 컨트롤타워 부재에 대응력 마비”

김기자의 一問日答

원 제 철

한국국제물류협회 회장

물류를 산업의 ‘대동맥’이라고 한다. 대동맥이 몸 전체에 혈액을 운반하듯 물류가 산업 전반에 원자재와 제품을 공급하고 생산자와 소비자를 연결하는 동시에 국경을 뛰어 넘어 나라와 나라를 잇는 등 국가 경쟁력에서 핵심적인 역할을 담당하기 때문이다.

하지만 물류산업에 대한 정부의 정책이나 제도, 법 등 실상을 살펴보면 이상과 현실의 괴리가 매우 크다. 주무부처인 국토교통부 내에선 주택·부동산 아젠다에 묻혀 물류가 ‘서자’ 취급을 받고 있다. 기획재정부(관세·통관), 해양수산부(해운·항만·국제 물류), 산업통상자원부(화주 및 유통 물류), 농림축산식품부(농식품 수출등) 등 중앙부처별로 물류와 연관 산업이 곳곳에 흩어져 있다. 당연히 물류 컨트롤타워가 없다.

한국국제물류협회(KIFFA) 원제철 회장(사진)은 “물류가 대동맥 역할을 제대로 하기 위해선 중앙부처내에 ‘물류산업부’를 만들어야 한다”며 목소리를 높인다. 대한민국의 미래를 위해 물류와 관련해 일원화한 거버넌스가 필요하기 때문이다.

어느 산업이나 ‘사람’은 매우 중요하다. 고난도 산업인 국제 물류 분야에서도 이론과 실무를 겸비한 인재 육성은 더욱 절실해지고 있다. 등록 기준 완화 이후 5400여개까지 늘어난 업체 난립도 풀어야 할 숙제다. 특히 ‘C-커머스’로 불리는 중국 전자상거래 기업들의 공략과 뒤이는 중국 물류업체들의 공습이 국내 물류업체들에게 큰 타격을 입힐 것이라 우려도 갈수록 커지고 있다.

7일 KIFFA 원제철 회장을 만나 국제 물류 업계의 현안과 당면 과제 등을 들어 봤다. 1969년 당시 대한항공화물운송주선협회로 설립된 KIFFA는 ‘포워드’로도 칭하는 국제물류주선업체를 중심으로 현재 5380여개 업체가 활동하고 있다. 자이언트네트웍그룹 회장을 맡고 있는 원 회장은 2021년부터 11·12대 회장을 잇따라 역임하며 협회를 이끌고 있다.

**-마침 대신 시늉이다. 중앙부처내에 물류산업 관련 컨트롤타워를 만들어야 한다는 주장을 펴고 계신다.**

“물류에 대한 중요성은 누구나 다 알고 있다. 하지만 부처 중에서도 국토교통, 해양, 산업 등으로 물류산업이 모두 흩어져 있다. 이렇다 보니 정책 통합성과 추진력이 떨어진다. 국제물류는 복잡한 국제 규정과 절차, 다양한 운송 수단이 얽혀있어 부처간 유기적 협력이 필수다. 산업, 관세, 수출 등을 모두 원스톱으로 처리해야 한다. 이를 위해서 장관이 이끄는 ‘물류산업부’를 반드시 만들어야 한다. 대선 캠프에 모두 제안할 생각이다. 부처 신설이 아니면 대통령실내에 ‘물류비서관’을 뒤탈다. 이는 직전 정부에도 제안을 했었다. 국무총리실 산하에 ‘국가물류산업위원회’를 만들거나 대통령 직속기구도 대안이 될 수 있다.”



“

‘물류산업부’ 필요, 물류비서관 대안 제시  
동북아 물류허브 말뿐 정책은 ‘뒷전’  
지리적 이점 충분… 활용 방안은 부재

‘전략산업’ 지정·물류 특화대 설립 촉구  
중국업체 등 5400곳 난립, 관리체계 필요  
보따리상으론 안 된다… 전문인력 절실

협회, 5380여 국제물류업체들 활동  
2021년부터 회장 맡아 조직 이끌어

**-장관급 부처를 만드는 것이 쉽지는 않아 보인다. 당위성에 대해 다시 한번 이야기해달라.**

“물류산업부가 힘들다면 ‘물류청’은 어떤가. 물류는 99%가 해양 분야에서 이뤄진다. 국토부와 해수부의 협력이 중요한 이유이기도 하다. 하지만 부처이기주의 때문에 현실은 그렇지 못하다. 비서관을 줄였던 윤석열 정부에서 물류비서관도 먹혀들어가질 않았다. 우리나라는 수출로 먹고사는 나라다. 물류의 중요성은 이 말로 대신할 수 있을 것이다. 물류산업부는 한국이 물류 강국으로 도약하는 출발점이 될 수 있다. 대선후 꾸러지는 인수위에도 업계의 의지를 강력하게 전달할 계획이다. 동북아 물류허브를 외치지만 지금까지 정부가 한게 뭐가 있나. 대한민국 지도를 거꾸로 펼쳐놓으면 사방이 모두 바다다.”

**-물류 거버넌스 확립 외에 연관 산업과 관련해 차기 정부에 건의할 내용이 더 있나.**

“국제물류산업을 ‘전략산업’으로 지정해야 한다. 현재 ‘국제물류주선업’은 서비스산업으로 분류돼 있다. 서비스업의 한계를 뛰어넘는 정책 지원이 필요하다. 중앙정부의 관리가 절실하지만 권한을 지방정부가 갖고 있어 주도적인 정책을 마련하고 펴는 것에 한계가 있다. 국제물류주선업에 대한 새로운 법적 정의와 지위를 부여해야 한다. 전문인력

어 1년에 100명씩만 배출해도 다 취업할 수 있다. 2년제 물류 단과대학이면 충분하다. 뷰티대학은 있는데 물류대학은 없다. 인력이 부족한데 규제 때문에 외국인 마저 채용할 수 없다. 해외대학에서 인재를 육성해 자국에서 90%, 한국에서 10% 취업을 할 수 있도록 하는 계획도 세웠지만 쉽지 않다. 협회에서 대학생들을 대상으로 4주 교육과정을 통해 1000명 가량을 배출했는데 약 85%가 회사에 취직했다. 업체들 반응이 좋다. 교육은 무료다. 가칭 ‘국제물류산업사’ 자격제도 신설해야 한다. 국제물류 전문인력 양성은 매우 중요하다. 보따리상으론 안 된다.”

**-국제물류주선업체가 5000곳이 넘었다. 난립이 심각하다는 지적이 곳곳에서 나오고 있다.**

“그렇다. 수출입을 전담하고 있는 국제물류업체는 96년에 등록기준을 완화했다. 등록을 시도지사에 이관하면서다. 이때문에 97년 당시 736곳이던 업체가 전국적으로 5221개까지 늘었다. 경제 규모가 3배 가량 큰 일본보다 우리가 10배 더 많다. 법인 설립을 마구잡이로 허용하다보니 업체가 난립하고 있다. 이 가운데 중국업체가 약 1500곳은 될 것이다. 실체도 없는 회사들이 시장을 교란시키고 있다. 우리가 중국에서 물류법인을 세우는 것은 쉽지 않다. 규제만 풀어놓고 관리를 하지 않고 있어 그 피해를 고스란히 한국 기업들이 떠안고 있다. 협회를 통해 현장조사를 하고 자격기준이 되는 곳들만 허가해줘야 한다.”

**-‘트럼프 관세’로 전세계가 요동치고 있다. 게다가 곳곳에서 국지전이 발발하면서 국제물류업계도 적지않은 영향을 받고 있다.**

“트럼프 정부 정책으로 화주기업들이 중국 의존도를 낮추고 생산기지를 미국, 동남아, 인도 등으로 이전하면서 운송루트가 다변화되고 있다. 중간 물류거점 확보 경쟁도 치열해지고 있다. 특히 중국의 거센 공략으로 우리나라를 거쳐가는 선박이 줄고 있다. 빈 컨테이너가 들어와야 채워서 나가는데 수급도 불균형하다. 컨테이너를 5% 정도 비축하는 것도 필요하다. 이처럼 물류 흐름이 복잡해지고 불확실성은 더욱 커지고 있다. 글로벌 공급망이 불안해지면서 국제 운송 리스크는 상시화되고 있다.” /김승호 기자 bada@metroseoul.co.kr

/사진=손진영 기자 son@

