“해양서 이뤄지는 국제물류… 해수부로 주무부처 이관해야”

국제물류 애로 청취 현장간담회
최승재 中企 옴부즈만 등 참여

現 국토부·해수부·관세청 등 걸쳐
업무 모아 ‘물류청’ 신설 목소리도
중소 포워더 전용 바우처 등 건의


지난 2일 인천 영종 자이언트네트워크그룹 인천국제물류센터에서 열린 ‘중기부 옴부즈만지원단 국제물류 애로 청취 현장간담회’에서 (왼쪽 6번째부터)최승재 중기 옴부즈만, 원제철 한국국제물류협회장 등이 기념촬영을 하고 있다. /김승호 기자

최승재 중소기업 옴부즈만과 국제물류업계 간담회 자리에서 국제물류를 관장하는 주무부처를 국토교통부에서 해양수산부로 이관해야한다는 목소리가 강력하게 제기됐다. 지방자치단체가 등록 등의 업무를 맡고 있는 물류주선업에 대한 관리체계 개선도 절실하다는 지적이다. 대한민국 수출 첨병 역할을 하는 ‘포워더(forwarder)’를 포함해 국제물류산업 전반의 발전을 위한 (가칭) ‘국제물류특별법’ 필요성도 제기됐다.

또 중소벤처기업부의 수출바우처 운영방식을 ‘사후정산’에서 ‘일반정산’ 중심으로 전환하고, 국제물류 서비스 경쟁력 제고 등을 위해 중소 포워더를 위한 전용 물류 인프라 바우처를 신설해야한다는 의견도 나왔다.

3일 중소기업 옴부즈만과 국제물류업계에 따르면 전날 오후 인천 영종 자이언트네트워크그룹 인천국제물류센터에서 ‘중기부 옴부즈만지원단 국제물류 애로 청취 현장간담회’가 열렸다.

이 자리에는 최승재 중기 옴부즈만과 정병규 중소기업 규제개선 국장 그리고 업계에선 원제철 자이언트네트워크그룹 회장 겸 한국국제물류협회장 등 10여 명이 함께 했다.

원제철 회장은 “국제물류는 현재 국토부, 해수부, 관세청 등에 걸쳐 있다. 부처간 이견도 적지 않다. 국제물류는 99%가 해양에서 이뤄진다. 그런만큼 현재 국토부가 하고 있는 국제물류 업무를 해수부가 맡도록 해야한다”고 강조했다.

물류업계에선 갈수록 커지고 있는 물류산업의 중요성을 인식해 국무총리 산하에 물류혁신위원회를 두거나 궁극적으론 부처별로 산재해 있는 물류 업무를 모아 ‘물류청’을 만들어야한다는 목소리도 꾸준히 나오고 있다.

한국해사포럼 회장을 맡고 있는 권오인 고려종합국제운송 대표는 “국제물류는 산업이다. 그런데 한국은 ‘주선’이라고 부르고 ‘국제물류주선업’으로 정의하고 있다. 우리는 주선만 하는 것이 아니다. 국제물류를 산업으로 인식하지 않고 있는데서 문제점이 출발한다”며 “제조는 (수출을 위해선) 물류와 함께 가야한다. 약 8만개에 이르는 화주기업은 뛰어다니는데 5000여 개의 국제물류기업을 걸어다니게 해선 안된다”고 토로했다.

그러면서 권 대표는 “국제물류는 절반이 해외다. 소관부처를 국토부에서 해수부로 바꾸고 싶어도 (국토부가) 놔주질 않는다. (특별)법도 안만들어준다”고 꼬집었다.

국제물류협회에 따르면 지난해 말 기준 국제물류주선업 등록업체는 5578개에 이른다.

최승재 옴부즈만은 “국제물류에서 핵심 역할을 하는 포워더는 물류를 맡길 조직이 없는 수출 중소기업 입장에선 내부 물류팀이라고 할 수 있다. 중소기업의 수출품이 포워더를 통해 세계로 나가는 만큼 경제에 미치는 영향도 크다. 물류는 제조현장 만큼 중요한 경제의 또다른 현장”이라고 말했다.

물류정책기본법 제43조에 따르면 ‘국제물류주선업’은 현재 각 시·도에 등록하도록 규정하고 있다. 앞서 국토부는 등록 등의 업무를 지자체에 넘겼다. 이에 따라 업체들 난립과 중국 회사들의 무차별 진출로 가격 덤핑 등 문제가 심각하다는게 업계의 우려다.

국제물류협회에 따르면 현재 국내에 등록한 중국 국적 물류주선업체는 107곳인데 이 가운데 정상 영업하고 있는 곳은 절반이 다소 넘는 57곳 뿐이다. 전화번호가 없거나 연결이 되지 않는 곳, 그리고 파악이 안되는 업체가 총 50곳에 이른다.

중소 포워더들을 위한 전용 물류 인프라 바우처 신설, 포워더 운임보전 직접지원 바우처 신설 등의 건의도 나왔다.

이주용 TY로지스틱스 대표는 “임직원이 9명인 우리 회사만해도 IT 플랫폼과 해외 진출을 위한 거점에 적지 않은 돈을 투자하고 있다. 그런데 이런 투자는 회수 기간이 긴 고정비 투자라 운임 변동성이 큰 시기엔 속도를 내는 것이 불가능하다”면서 “수출바우처 수행기관 등록·실적을 갖춘 포워더를 대상으로 IT 시스템, 해외 거점, 전문 인력 투자를 정부(50%)와 기업(50%)이 매칭하는 구조로 지원하는 방안을 제안한다”고 말했다. /인천=김승호 기자 bada@metroseoul.co.kr

현대차, ‘그랜드 블루핸즈’ 30개소로 확대

〈2029년까지〉

기존 블루핸즈 활용·신규 거점 조성
시설 구성 따라 일체형·분리형 운영

현대자동차가 고객 서비스 품질 강화를 위해 대형·고급 정비 거점인 ‘그랜드 블루핸즈’를 확대한다.

현대차는 경기도 안양시 인덕원현대서비스 개소를 포함해 전국 17개소의 그랜드 블루핸즈 구축을 완료했으며, 2029년까지 총 30개소로 확대한다고 3일 밝혔다.

그랜드 블루핸즈는 기존 블루핸즈를 활용하거나 신규 거점을 조성해 운영하는 대형 서비스 시설이다. 일반 블루핸즈보다 넓은 부지에 최신 정비 설비와 고객 편의 공간을 갖추고 보다 폭넓은 정비 서비스를 제공하고 있다.

그랜드 블루핸즈는 현대차와 제네시스 각 브랜드 특성에 맞는 서비스를 제공하며, 시설 구성에 따라 ‘일체형’과 ‘분리형’


인덕원현대서비스 제네시스 전용관 정비 공간의 모습. /현대차

두 가지 형태로 운영된다.

일체형은 하나의 건물 안에 현대차와 제네시스 브랜드별 고객 쉼터 및 정비 작업 공간을 별도로 마련해 운영하며, 분리형은 브랜드별 전용 건물을 개별 조성해 차량 입고부터 정비까지 각각의 공간에서 서비스를 제공한다. 이번에 개소한 인덕원현대서비스는 현대차와 제네시스 전용 건물을 각각 갖춘 분리형 그랜드 블루핸즈다.

현대차는 현재 수도권 7곳, 호남권 4곳, 충청권 3곳, 경상권 2곳, 강원권 1곳 등 전국 주요 권역에 총 17개의 그랜드 블루핸즈를 운영하고 있다. 현대차는 향후 서비스 네트워크 공백 지역을 중심으로 거점을 추가해 고객 접근성을 높일 계획이다.

현대차 관계자는 “상품 경쟁력뿐 아니라 차량을 보유하는 전 과정에서 차별화된 고객 경험을 제공하는 것이 중요하다”며 “그랜드 블루핸즈를 지속 확대해 쾌적하고 전문적인 정비 서비스를 제공하겠다”고 말했다.

한편 현대차는 현재 전국 22개 하이테크센터와 1204개 블루핸즈 등 총 1226개의 서비스 거점을 운영하고 있다. 지난 7월에는 용인시 기흥구에 고난도 정비 전문 시설인 수원하이테크센터를 개관하는 등 서비스 역량 고도화에도 나섰다. /양성운 기자 ysw@

샤오펑, 韓 사업 수장에 이만식 전무 선임

볼보 출신 영입해 국내 사업 본격화

중국 전기차 업체 샤오펑(XPENG)이 볼보자동차코리아 출신 인사를 한국 사업 수장으로 영입하며 국내 시장 공략에 속도를 낸다. BYD와 지커에 이어 샤오펑까지 국내 진출을 본격화하면서 중국 전기차 브랜드들의 한국 시장 경쟁이 한층 치열해질 전망이다.

엑스펑모터스코리아는 3일 이만식 전 볼보자동차코리아 커뮤니케이션 및 커머셜 총괄(전무·사진)을 신임 한국 대표로 선임했다고 밝혔다. 이 대표는 다음 달 1일부터 국내 사업을 이끌 예정이다.



이 신임 대표는 자동차 엔지니어링 분야에서 경력을 시작해 영업과 마케팅, 제품 전략, 브랜드 커뮤니케이션, 딜러 네트워크 개발 자동차 산업 전반에서 경험을 쌓았다. 특히 2003년 볼보자동차코리아에 합류 이후 약 23년간 근무하며 볼보의 국내 시장 안착과 성장을 이끌었다. 그는 연간 판매량을 1만대에서 1만5000대 수준으로 끌어올리는 과정에서 중장기 성장 전략과 딜러 네트워크 확충, 고객 서비스 개선 등을 주도했다.

샤오펑은 이 대표의 국내 시장 이해도와 프리미엄 수입차 브랜드 운영 경험을 바탕으로 한국 사업 기반을 다진다는 전략이다. 판매·서비스 네트워크 구축과 전략적 파트너십 확대를 통해 브랜드 인지도를 높이고 고객 접점을 확보하는 데 주력할 것으로 보인다. /양성운 기자

포스코퓨처엠-현대차, 베트남 인조흑연 음극재 사업 협력

베트남 생산거점 확대 ‘속도’

포스코퓨처엠이 현대자동차그룹과 베트남 인조흑연 음극재 사업 투자 협력을 추진하며 해외 음극재 생산 거점 확대에 박차를 가한다. 미국과 유럽을 중심으로 공급망 재편이 빨라지는 가운데 양사가 투자부터 개발까지 손을 맞추면서 안정적인 배터리 소재 공급망 구축에도 속도가 붙을 것으로 보인다.

포스코퓨처엠은 현대차그룹과 베트남 인조흑연 음극재 사업 협력을 위한 투자의향서(LOI)를 체결했다고 3일 밝혔다. 현대차그룹은 포스코퓨처엠의 베트남 인조흑연 음극재 사업에 1000억원 규모의 지분투자를 검토하는 한편 현지 공장에서 생산될 제품의 우선구매권 확보를 추진한다. 양사는 전기차 요구 성능에 맞춘 인조흑연 음극재 선행 개발과 품질 평가에서도 협력한다.

포스코퓨처엠은 이번 투자의향서를 계기로 베트남 생산시설 건설에 한층 속도를 낼 계획이다. 현대차그룹은 우선구매권을 바탕으로 글로벌 시장에서 안정적인 배터리 소재 공급망을 구축할 수 있을 것으로 기대된다.

이번 협력은 포스코그룹과 현대차그룹이 지난해 4월 맺은 ‘철강 및 이차전지 분야의 상호 협력을 위한 업무협약’의 후속 조치다.

인조흑연 음극재는 배터리의 급속충전 성능과 수명을 높이는 데 유리한 소재로, 전기차 성능이 고도화되면서 수요가 꾸준히 늘고 있다. 미국의 금지외국기관(PFE) 요건 도입과 유럽의 산업가속화법(IAA) 발표 등으로 글로벌 공급망 재편이 빨라지면서 공급망 다변화가 필요한 핵심 소재로도 꼽힌다.

포스코퓨처엠은 공급망 다변화 수요에 대응해 베트남에 인조흑연 음극재 생산 거점을 구축하고 있다. 올해 약 3570억원을 투자해 타이응웬에 공장을 착공했으며, 2028년 양산을 목표로 1단계 투자분에 대한 고객사 수주 계약을 마쳤다. 현재는 2단계 투자를 추진하고 있다. /원관희 기자 wkh@

中企, AI 필요성 알지만 계획수립은 ‘미미’

메인비즈협회 ‘中企 AI 실태조사’
17.6%만 구체적 추진계획 가져

중소기업 10곳 중 7곳은 인공지능(AI) 도입 필요성이 절실하지만 구체적인 계획을 갖고 있는 곳은 10곳 중 2곳에 못 미쳤다.

AI 도입을 위해 가장 절실한 정책으로는 대부분이 ‘AI 솔루션 도입·구축 비용 지원’을 꼽았다.

이같은 내용은 메인비즈협회가 메인비즈 인증기업 307개사를 대상으로 ‘2026 중소기업 AI 도입·활용 실태조사’를 실시해 3일 내놓은 결과에서 나왔다.

조사에 따르면 응답기업의 71.4%는 경쟁력 확보와 지속적인 성장을 위해 ‘AI 도입·활용이 필요하다’고 답했다. 하지만 2년 이내 도입을 위해 ‘구체적인 추진계획을 갖고 있는 곳’은 고작 17.6%에 그쳤다.

AI 도입 과정에서 겪는 주요 애로사항은 단계에 따라 차이가 컸다.

도입 검토·준비 단계에선 ‘적합한 AI 활용사례 부족’(49.2%)과 ‘기대효과·투자성과 불확실’(31.6%)이 주요 애로사항으로 나타났다.

구축·실증 단계에서는 ‘업무 특성에 맞는 시스템 수정의 어려움’(44.6%)과 ‘기존 시스템·데이터 연계의 어려움’(38.5%)이, 실제 활용 단계에서는 ‘사용료·유지비 등 추가비용 부담’(47.1%)과 ‘AI 결과물 검토·활용 역량 부족’(37.3%)이 주요 어려움으로 조사됐다

이는 AI 도입 초기 활용사례 발굴부터 시스템 구축·연계, 운영비용 및 활용역량 확보까지 단계별 맞춤형 지원이 필요하다는 것을 의미한다. /김승호 기자