

<질 의 내 용>

① 회사소개(DHL 안에서의 단자스의 위치 등)

DHL 단자스의 뿌리는 나폴레옹 시대까지 이어진다. 나폴레옹 군대의 장군이었던 루이스 단자스는 나폴레옹이 워털루에서 패한 직후인 1815년 군에서 제대하여 운송사업을 시작했다. DHL 단자스 코리아는 올해가 회사 설립 189주년을 맞았다.

단자스는 1825년 증기기관차의 출현, 1840년 증기선의 출현으로 호황을 맞았고, 트아브르와 뉴욕 간 대서양 횡단 우편물 운송사업으로 부를 축적했다. 또한 취리히와 바젤을 연결하는 기간 운송로 개설, 1920년에는 영국과 프랑스를 연결하는 항공화물 노선도 개발했다. 제2차 세계대전 중에는 독일 통치지역을 탈출한 유대인들을 스페인과 포르투갈, 지브롤터를 통해 북아프리카의 카사블랑카로 이동시켜 미국으로 수송하는 업무에 종사하기도 했다.

1990년 후반 세계 물류산업의 격변기를 맞아 도이치포스트(DPWN)에 인수 합병된 단자스는 DPWN의 글로벌 마케팅 전략에 따라 회사명을 DHL 단자스 Air&Ocean으로 변경했다. 이 회사의 핵심분야는 고객의 기호에 맞춘 종합물류 서비스, 항공화물 운송, 해상화물 운송, 글로벌 프로젝트 운송 등이다. DHL 단자스는 성장을 거듭하는 아태물류시장에 적극 진출하기 위해 한국을 교두보로 삼고, 앞으로 한국에서 좀더 활발한 활동을 벌일 예정이다. DHL 단자스의 지난해 매출액은 약 1000억원이었고 직원은 189명이다.

DPWN 산하의 DHL과 DHL 단자스가 구분되는 점은 둘 모두 물류 전문기업이지만 DHL은 항공특송(Express) 전문회사인 데 비해 DHL 단자스는 종합 전문기업을 지향하고 있다는 점이다. 쉽게 말하면 DHL 단자스는 무게 250kg 미만의 서류나 샘플, 경량화물 위주이고, DHL 단자스는 250kg 이상의 서류에서부터 40피트 컨테이너에 이르기까지 다양한 크기의 중량화물을 윈스톱으로 육해공 운송 서비스를 제공하고 있다는 점이 구분된다.

DHL 단자스는 각 분야에서 세계 최고의 경쟁력을 가진 물류 기업들이 통합되면서 각 분야의 물류 매니지먼트 노하우와 첨단 과학기술이 시너지 효과를 발휘하고 있다. 마켓 리더로서의 지위와 고객 및 항공사, 해운업체와의 오랜 유대관계, DHL의 글로벌 네트워크를 통한 가격 경쟁력, 전세계 구석구석을 연결하는 네트워크 인프라와 시장 접근력은 다른 기업들이 따라오기 힘든 DHL 단자스만의 강점이다.

② 사장님(현지 대표) 선임 배경

DHL Danzas 코리아는 2004년 6월 21일 DHL코리아 전무이사로 재직중인 추동화 씨를 한국 대표로 임명한다고 밝혔다. DHL Danzas가 현지인을 대표로 임명하는 것은 이례적인 경우로 국내시장을 포함한 아시아시장 현지화 전략을 더욱 강화하려는 의지를 보여주고 있다. 이로써 추동화 신임대표는 한국 내 DHL Danzas 10 여 개 사무소와 서비스센터의 영업을 책임지게 되었다.

추동화 신임대표는 1980 년 현재 DHL 코리아의 전신인 (주)일양택배의 서비스 영업담당 상무로 부임한 이래 한국시장에 DHL 의 화물 특급송달 서비스인 WPX(Worldwide Package Express)상품을 도입해 한국의 서비스 영역을 크게 확장시켰다. 또한 1995 년 특송 업계에서 최초로 ISO 9002 의 품질시스템 인증을 획득하는 등 뛰어난 업무능력을 보여준 바 있다.

추동화 신임대표는 DHL의 물류터미널 센터 건립을 위한 인천 공항의 부지 확보에 절대적인 역할을 함과 동시에 대통령자문 동북아경제중심추진위원회 물류중심전문위원회 위원으로 위촉되어 한국의 동북아시아 허브 발전을 위한 국가 물류계획업무를 맡아 추진해 오고 있다.

특히 추동화 신임 DHL Danzas 코리아 대표는 지난 1998년도부터 DHL 내부의 반대에도 불구하고 청도, 대련, 브라디보스톡 등을 시작으로 통과화물을 국내로 유치 천진, 몽고의 울란바트르, 사이판 등 DHL 내에서 인천국제공항을 명실상부 동북아허브로 개발하는데 큰 역할을 한 것으로 평가받고 있다. 추동화 사장의 노력으로 성사된 DHL의 인천국제공항의 투자소식으로 인해 세계 유수의 종합물류 기업들이 다시 영종도에 투자를 하게 되는 등 동북아 아시아에서의 영종도의 위치를 재조명 하는데 크게 이바지한 점도 높이 평가되었다.

추동화 대표의 경영원칙은 인간존중, 기업의 사회적 책임, 임직원 개발, FUN MANAGEMENT 로 이번 DHL Danzas 코리아 대표선임에도 이와 같은 원칙이 큰 영향을 미쳤다는 후문이다.

DHL Danzas의 아시아/태평양 지역 CEO인 피터 랜시델(Peter Landsiedel)은 “추동화 신임대표는 광범위한 경험과 뛰어난 물류전문지식으로 한국 내 DHL Danzas의 입지를 더욱 강화시켜 줄 것으로 기대된다.” 라고 말했다 .

③ 동북아물류중심 정책과 단자스의 역할

④ 인천공항 화물터미널 건립현황

⑤ 국내 포워딩업계의 현황 및 이슈

Y.B Jung- 이미 국내 포워딩 업체의 자체 경쟁력은 없다고 판단되며, 지금부터 투자한다고 하더라도 오랜 역사를 바탕으로, 지속적인 투자와 노하우를 갖추고 있는 유수의 Global 포워드들을 따라가기에는 한계가 있는 것 같다고 생각한다.

따라서 포워딩 시장의 개방이 시작되었던 1996년(?) 이후 기존의 한국 시장을 주도했던 국내 포워딩 사들이 거의 사라지거나 유명무실한 상황이 되어있다.

한편 국제적인 유수의 물류 회사들이 괄목할만한 약진을 보여, 현재는 상위 ranking 에 대부분 포진 되어 있는 상황이기도 하다.

한편, 대기업들이 자체 혹은 계열사 형태로 포워딩업에 진출하여 상당량의 물량을 자체적으로 취급하면서 상위권에 포진 되어있는 상황이다. 이러한 상황은 무역조건이 그 동안 주로 FOB/FCA 형태로 운송사 지정에 대하여 consignee가 주체였다가, 최근에는 shipper 가 주체가 되는 DDU/DDP 형태로의 전환이 빠른 형태로 진행되는 상황에서는 더욱 심화될 전망이다. 그리고 유수의 Global 물류 회사들의 합병이 최근 몇 년 동안 진행됨으로, 전세계 물류시장의 판도도 재 개편되고 있는 상황이다.

따라서 국내 뿐만이 아니라 전세계적으로, 각 물류 회사들의 생존 경쟁은 점차 심화되리라 예측이 되고 점점 더 영업마진의 악화를 초래하고 있는 상태이며, 이는 통합물류 서비스를 통한 부가가치(value added) 서비스 개발에 박차를 가하리라 생각된다.

S.H. Lee --포워더와 화주와의 종속관계 여전, 상호 Business Partner 관계유지 시급.

-선사의 잦은 운임인상으로 인한 대화주 설득력 상실, 이로 인한 수익감소 여전.

-일부항로 선박부족 심화로 인한 화물적체 심각, 예)India 항로

⑥ 향후 영업전략

Y.B Jung - 앞에서 언급한 바와 같이, 이렇게 급변하는 국내외 시장 상황에서 생존하기 위해서는 그 동안 물류의 주력이었던 Port to Port 혹은 Airport to Airport 의 운송에서 Supply Chain 전반에 걸친 종합 물류 서비스 제공에 주력하는 경쟁력을 갖추어야 한다고 생각된다

다. 특히 최근에 부각되고있는 BRICs 및 동남아/동구 국가들에서 얼마나 경쟁력 있는 Network를 갖추느냐가 또한 향후 영업의 전략적 요소로 급속히 부각될 것이다.

국내에서도, 최근 Global 기업들을 주축으로 그 동안 자체적으로 운영 및 관리해오던 창고 및 배송에 대한 outsourcing 이 활발히 이루어지고 있는 상황이므로 관련 인력 양성 및 IT에 대한 투자가 절실히 요구되고 있다. 다시 강조하면 전반적 SCM에 대한 서비스 능력을 강화 시킴으로 앞선 형태의 물류 전략을 세워야 한다고 생각된다.

한편 그 동안 국내에 생산 기지를 갖추고 있었던 국내 기업들이 해외로 생산기지를 이전함에 따라 실질적인 Global 기업의 형태를 보임으로, 이에 부응하는 물류 전략이 절실히 필요한 상황임으로, 전세계 물류를 수행할 수 있는 network 및 서비스 능력의 강화를 통하여 체계적이고 경쟁력 있는 기반을 조성함으로써 영업력 또한 강화되리라 생각된다. 이에 상응하여 중요한 사항은 전문적 물류지식을 갖춘 직원들을 배양하는데 적극적인 투자라고 생각한다.

⑦ 법규 등 대정부 건의사항

DongHwa Choo - 동북아 물류국가로의 발돋움을 위한 현 참여정부의 노력은 전략적으로 볼 때 매우 적합한 정책이며, 우리나라가 지향해야 할 비전이라는 생각을 하고 있다. 다만 최근 물류정책이 실질적인 도움이 아니라 자칫 구호로 끝날 수 있다는 점이다. 일례로 종합물류기업의 육성에 관한 정부의 정책은 글로벌화에 초점을 맞추어야 함에도 불구하고 내륙물류에 무게가 쏠릴 것으로 우려되고 있다. 또한 글로벌화 된 물류기업의 육성은 조금 늦은감이 있다. 국내 물류기업이 세계의 거대 물류기업과 경쟁하기에는 네트워크, 인적자원, 자금의 여력 등 모든 부문에서 사실상의 경쟁이 불가능한 상태이다. 따라서 정부는 국내의 물류기업 특히 국제물류 분야에서 움직이는 프레이트 포워드에 대한 실질적인 도움을 주어야 한다고 본다. 인천공항과 관세자유지역내의 물류창고 확보에 도움을 준다든지, 통관분야의 개방, 각종 세제지원 등을 모색할 수 있으리라 생각한다.

또한 관세자유지역의 성공적인 운영을 위해 지역 내에서 완전한 자유지역으로 만들어야 한다고 생각한다. 국내 기업이든 외국계 기업이든 자유롭게 활동할 수 있도록, 국방과 외교와 같은 국가적인 부문은 제외하고 완전한 특구로서의 개념을 정착시키는 것이 중요하다고 본다.

구체적인 방안으로써 우선 세제와 산업자금 지원 등 정책적 지원을 통해 국제 특송 회사들의 아시아 지역본부를 유치할 수 있는 토양을 마련해야 한다. 다음으로 세관 제도를 선진국 수준 이상으로 개선시켜야 한다. 치열하게 전개되고 있는 동북아 물류중심국가 경쟁에서 결실을 거두기 위해서는 선진국을 능가하는 경쟁력 있는 세관제도를 갖추어야 하며, 몇 건

의 밑수를 방지하기 위해 국가 전체산업의 미래를 그르치는 일은 되풀이 하지 말아야 한다고 본다.

Y.B Jung - 그 동안 정부에서도 물류의 중요성을 인식하여 많은 강조를 해 왔었지만 업계에서 느끼는 바는 실제적이고 구체적인 계획을 수립하고 시행하는 데는 다소 의문점을 갖고있는 상황이다. 물류의 선진국이라는 싱가포르 및 네덜란드에서 시행하는 것처럼, 향후 우리나라의 전략적 산업으로 육성하기 위해서는 물류에 대하여, 관련 공무원들의 전문적 지식 양성 및 관련 업계의 전문가들의 목소리에 귀를 기울임으로, 적극적이고 실제적인 투자 및 계획이 필요하다고 생각한다.

⑧ 추동화 사장님 이력

추동화 대표는 1950 년 생으로 1974 년 2 월 한국외국어 대학교 정치외교학과 졸업과 동시에 R.O.T.C 12 기 보병소위로 임관, 미 8 군 사령부연락장교(통역장교)와 U.N 사령부 관문점 공동경비구역 경비장교를 거쳐 KATUSA 교육대 교육대장을 지냈다. 당시 미 육군성 무공훈장을 받았다.

군제대 후 추동화 대표이사는 정통 영업맨으로 1977 년 현대자동차 수출관리부에 사회 첫발을 내딛게 된다. 이후 서부아프리카 11 개국 시장을 개척하면서 현대자동차의 최초 승용차인 포니의 아프리카 판매 첨병 역할 및 영업 해외주재원으로 근무했으며, 1980 년 (주)일양익스프레스(DHL 코리아 전신) 입사하면서 물류산업계에 몸담게 됐다.

특히 인천공항 내 DHL 물류터미널센터를 적극적으로 유치하면서 국내 물류업계 발전을 위해 현재 대통령자문 동북아경제중심추진위원회 물류중심전문위원회 의원으로 위촉 전체 국가 물류계획에도 적극적인 의견 개진을 하고 있다. 1996 년 3 월에는 한국물류학회로부터 ‘자랑스런 수송인상’을 수상했다.

또한 한국생산성본부, 한진물류스쿨, 대한상공회의소 물류과정, 연세대학교 경영대학원 e-SCM 전문경영자 과정 등에서 강의를 맡아 후배양성에도 정력적인 활동을 펴고 있다. 이와 함께 DHL 재직 중에도 지난해 한국외대 세계경영대학원에서 “仁川國際空港의 허브화를 위한 서비스 品質 戰略에 관한 研究”에 관한 논문으로 석사학위를 취득하고, 서강대학교 경영대학원에서 최근 산업전반의 키워드로 자리하고 있는 생산관리(SCM) 박사과정에 재학중이다.

한편 올해 55 세에도 불구하고 해외 출장시에도 마라톤을 뛰기 위해 조깅화를 챙기는
추동화 대표는 여전히 1 년에 두번의 마라톤 풀코스를 완주하는 체력을 가지고 있다.