

<2003년 3월 케이티로직스 뉴스 시론 中>

우리 시대 진정한 리더십은 무엇인가?

추동화

오늘날 우리는 역사에 등장했던 많은 인물들 속에서 그리고 현대 산업사회의 형성 이후 제기된 리더와 리더십에 대한 무수한 정의와 이론들 속에서 자신이 속한 조직과 사회에서 각 자의 위치에 어울리는 리더의 모습을 갖추기 위한 노력을 기울이고 있다.

모름지기 리더십은 비단 조직 내에서 지휘부를 형성하고 있는 사람들에게 뿐만 아니라 자기자신을 관리하고 내외부의 고객들과 관계를 끊임없이 유지, 발전시켜야 하는 일반 직원들에게도 중요한 것이라 생각한다.

Leadership is everyone's business.

이렇듯 조직에 속한 모든 사람들에게 필요한 리더십은 무엇이며 특히 서비스 산업에서 필요한 리더의 像은 어떤 것일까? 대체로 훌륭한 리더들에게서 공통적으로 찾아볼 수 있는 특징은 몇 가지로 요약할 수 있겠는데 그 것은 훌륭한 리더는 첫째 결과가 아니라 과정에 도전하며, 둘째 비전을 공유하여 목표를 명확히 하고, 셋째 다른 사람을 행동하게 만들며, 넷째 모범과 실행을 통하여 지도원칙을 확고히 하고, 마지막으로 구성원들에게 용기를 불어 넣는 것이다. 그러나 서비스 산업에 근무하는 사람들에게서 우리는 종종 서비스 정이 소멸되었거나 손상된 모습을 볼 수 있는데 이는 시간에 쫓기면서 고객을 만족시켜야 하는 책임감에 스트레스와 압박을 받고 있기 때문이기도 하거나, 반복되는 단순한 업무 속에서 지루함을 느끼고 스스로 태만해 지기 때문이기도 할 것이다. 이러한 현상이 지속되고 만성화 되면 직원들은 고객을 소홀히 대하고 무언가 회사에 보탬이 되어야겠다는 생각보다는 빈자리를 채우면서 시간을 때우자는 게으른 봉급쟁이가 되고 만다. 이렇게 쇠약해진 서비스 정신과 열정을 살아나게 하고 조직의 목표를 향해 구성원을 움직이는 것이 바로 리더의 역할이며 리더십의 힘이다.

즉, 서비스의 핵심은 정신적인 것이며 서비스산업에 있어서 리더의 역할 중 가장

중요한 것은 내부고객, 즉 조직내의 구성원들을 어떻게 관리하고 만족시키느냐 하는 것이다. 구성원을 만족시키는 것이 바로 서비스의 출발점이 되는데 그 이유는 자신이 속한 조직과 업무에 만족한 직원들에게서만 높은 품질의 서비스를 기대할 수 있고 이는 고객만족으로 이어져 궁극적으로 회사의 이윤증대에 기여하기 때문이다. (Service Profit Link) 그러면 조직원들을 어떻게 만 시켜야 하는가? 대개의 경우 금전적 보상을 먼저 떠올릴 수 있겠으나 그 보다는 조직 성원 개개인의 가치를 존중해주고 성과를 인정해 주어야 한다. 그들 모두 가정에서는 사랑 받는 자녀들이고 존경 받는 부모들이라는 것을 마음에 새겨 혹여 우리의 직원들이 부당한 취급을 받는 다는 생각을 가지지 않도록 가족과 같은 관심과 애정을 표현하는 것이 중요하다. 우리의 직원들이 느끼는 감정은 고객에게 그대로 전달된다. 경영진들이 불쾌한 감정을 가지고 찌푸린 얼굴로 직원들을 대하면 직원도 고객에게 불쾌함을 느끼게 만들게 되고 이는 결국 회사의 이미지를 갉아먹는 결과를 초래하게 된다. 자신의 일과 직장에 대하여 소멸하기 쉬운 인간의 감정인 열정 (Enthusiasm)을 이끌어낼 수 있는 것이 리더십이며 진정한 리더십은 인간존중의 경영에 기반을 두고 고객을 위한 가치창조를 지향한다.

<2004년 6월 30일 KT Press 운송신문>

[물류] DHL단자스코리아 ‘현지화’ 전략 강화

신임대표에 DHL코리아 추동화 전무 임명… 고부가가치 종합물류서비스 선보일 것



DHL의 항공 해운운송 브랜드인 DHL 단자스 코리아는 지난 21일 DHL코리아 전무이사로 재직 중인 추동화 씨를 한국 대표로 임명한다고 밝혔다.

DHL 단자스가 현지인을 대표로 임명하는 것은 이례적인 경우로 국내시장을 포함한 아시아시장 현지화전략을 더욱 강화하려는 의지를 보여주고 있다. 앞으로 추동화 신임대표는 한국 내 DHL 단자스 10여 개 사무소와 서비스센터의 영업을 책임지게 된다.

추동화 신임대표는 1980년 현재 DHL 코리아의 전신인 (주)일양택배의 서비스영업담당 상무로 부임한 이래 한국시장에 DHL의 화물 특급송달 서비스인 WPX(Worldwide Package Express) 상품을 도입해 한국의 서비스 영역을 크게 확장시켰다.

또한 1995년 특송 업계에서 최초로 ISO 9002의 품질시스템 인증을 획득하는 등 뛰어난 업무능력을 보여준 바 있다.

추동화 신임대표는 “국내에서의 DHL 단자스 영업망을 더욱 강화해 고객들에게 고부가가치의 종합 물류서비스를 제공할 계획”이라며 “우리나라가 동북아 지역의

물류 및 유통 허브로 나아가고자 하는 현 시점에서 한국의 인천 공항과 물류 프로젝트 및 자유무역지역에의 투자는 DHL 단자스 코리아의 성장을 가능하게 할 것이다” 고 말했다.

추 대표는 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.

DHL 단자스의 아시아*태평양 지역 CEO인 피터 랜지델(Peter Landsiedel)은 “추동화 신임대표는 광범위한 경험과 뛰어난 물류전문지식으로 한국 내 DHL 단자스의 입지를 더욱 강화시켜줄 것으로 기대된다” 라고 말했다.

한편 추 대표는 한국외국어대학교 경영대학원에서 석사학위를 취득하였고, 현재 서강대학교 생산관리(SCM) 박사과정에 재학 중이며 한진물류스쿨과 연세대학교에서 강의를 맡고 있다.

김철민 기자/chmkim@ktpress.co.kr

<물류신문사 2004년 3월30일>

세계 No1 포워더, 현지인 대표임명으로 승부수 던져

인천공항,동북아허브 만들기 위해 DHL 외자유치 나서
국내 복합물류시장에 새로운 바람을 일으킬 지 주목

1967년 이후 전세계 물류시장 리더로서의 위치 선점을 바탕으로 한 Danzas가 새로운 사령탑으로 DHL코리아 전무이사로 재직중인 추동화씨를 전격 영입한다. DHL Danzas 코리아는 그동안 역동적이면서 다양성이 공존하는 아시아시장에 적극 진출해 왔지만, 현지인을 대표로 임명하는 것은 드문 사례인 만큼 이번 추동화 사장의 한국 대표 임명은 아시아시장을 비롯해 국내시장에도 새로운 승부수를 던진 것으로 보인다. DHL Danzas는 세계 No.1 의 항공화물운송회사와 해상화물운송업계에서도 리더자리를 차지하고 있으며, Asia Pacific 지역에서 호주를 비롯해 중국, 홍콩, 뉴질랜드, 말레이시아, 베트남 등 최소 6개국 이상에서 업계 최고의 실적을 올리고 있어 향후 국내 시장에도 공격적인 마케팅이 시작될 전망이다.

한편 새롭게 DHL Danzas 코리아의 사령탑으로 취임한 추동화 대표는 1950년 생으로 현재 (주)디에이치엘 코리아 업무담당 전무이사로 재직중에 있으며, 1974년 2월 한국외국어 대학교 정치외교학과 졸업과 동시에 R.O.T.C. 12기 보병소위로 임관, 미 8군 사령부 연락장교(통역장교)와 U.N.사령부 관문점 공동경비구역 경비장교를 거쳐 KATUSA 교육대 교육대장을 지냈다.

추동화 신임 DHL Danzas 코리아대표는 지난 1998년도 부터 DHL 내부의 반대에도 불구하고 청도, 대련, 브라디보스톡 등을 시작으로 통과화물을 국내로 유치 천진, 몽고의 울란바트르, 사이판등 DHL내에서 인천국제공항을 명실상부 동북아허브로 개발하는데 큰 역할을 한 것으로 평가받고 있다. 현재는 8~10톤/일의 TRANSIT 화물을 운영, DHL본사가 인천을 동북아허브로 인정하게 함으로써 향후 전체 아시아 화물을 미주로 연결시키는 HUB으로 발전 시키는 발판을 마련하기도 했다. 이로 인해 추동화 사장은 지난 해 DHL본사로부터 외자 유치를 끌어내 인천공항내 화물터미널 6,000평을 건설하고 있으며, 이러한 투자가 자극이 되어 TNT등 많은 국

제물류회사들이 투자를 이끌어내는 촉매제 역할을 하면서 국가 물류체계의 밑그림을 그리는데도 일조를 해 왔다.

추동화 대표의 경영원칙은 인간존중, 기업의 사회적 책임, 임직원 개발, FUN MAN AGEMENT로 이번 DHL Danzas 코리아 대표선임에도 이와 같은 원칙이 큰 영향을 미쳤다는 후문이다. 업계 관계자들은 "DHL Danzas 코리아의 신임대표로 추동화씨가 임명됨에 따라 물류 외길을 걸어온 고도의 국제적인 물류노하우와 감각을 바탕으로 향후 국내 복합물류시장에 새로운 바람을 일으킬 지" 주목하고 있으며, 국가 물류체계의 장기적인 방향을 적극적으로 제시할 수 있을 것으로 기대하고 있다.

◆추동화 단자스 신임대표는 누구인가 ?



국내 물류시장에서 추동화 DHL Danzas 코리아 신임대표는 "불도우저"로 통한다. 이 같은 배경에는 한번 목표를 정하면 앞만 보고 질주하면서 시장을 평정해 왔기 때문이다. 추동화 대표가 물류업계에 첫발을 내 디일때만 해도 국내 특송물류개념이 채 자리잡기도 전 이었던 만큼 오늘의 DHL 코리아를 국내 특송시장에 최고로 만드는데는 추동화 대표의 역할이 컸다는 것이 주위의 평가이다. 일부에서는 불도우저식의 업무추진으로 '원칙주의자'란 평가와 더불어 강한 이미지가 있지만, 취할것은 적극적으로 취하면서 어우를 것은 어우르는 조

화로움의 성품을 지니고 있는 것으로 알려져 있다.

추동화 신임 단자스 대표이사의 경력을 살펴보면 정통 영업맨으로 1977년 7월 현대자동차 수출관리부 에 사회 첫발을 내딛었다. 이후 서부아프리카 11개국 시장을 개척하면서 현대자동차의 최초 승용차인 포니의 아프리카 판매 첨병 역할 및 영업 해외주재원으로 근무했으며, 1980년 (주)일양익스프레스 (DHL 코리아 전신) 입사

하면서 물류산업계에 몸담게 됐다. 이후 추동화 대표는 DHL의 업무이사과 인천국제공항 개항에 따른 총괄업무를 진두지휘하면서 지점장(상무)을 거쳐 현 (주)DHL 코리아 업무담당 전무이사로 재직 중에 있다. 특히 인천공항 내 DHL물류허브 터미널 센터를 적극적으로 유치하면서 국내 물류업계 발전을 위해 현재 대통령자문 동북아경제중심추진위원회 물류중심전문위원회 위원으로 위촉 전체 국가 물류계획에도 적극적인 의견개진을 하고 있다. 또한 한국생산성본부, 한진물류스쿨, 대한상공회의소 물류 과정, 연세대학교 경영대학원 e-SCM 전문경영자 과정 등에서 강의를 맡아 후배양성에도 정력적인 활동을 펴고 있다.

한편 올해 55세에도 불구하고, 해외 출장시에도 마라톤을 뛰기 위해 조깅화를 챙기는 추동화 대표는 여전히 1년에 두번의 마라톤 풀코스를 완주하는 체력을 가지고 있다. 특히 타고난 영업력과 물류오피레이션 노하우를 가지고 있는 것으로 평가 받고 있다. 이와 함께 DHL 재직중에도 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 재학, 특별히 지식탐욕이 많은 전문 경영인으로 알려져 있다.

<손정우 기자 >

<월간조선 2004년 6월호>

새로운 기업경쟁의 무대 국제 物流

仁川공항과 釜山港으로 중심 이동

DHL이 仁川공항에 東北亞 物流센터 설립, 「제3의 대륙」에 도전

金容三 탐클래스 편집장 겸 출판팀장

비행기를 타고 온 보졸레 누보, 신선함을 운송한다



매년 11월 셋째주 목요일 자정이 되면 그 해 가을에 수확한 햇포도로 빛은 프랑스의 보졸레 누보가 전세계에서 동시에 출시된다. 각국의 보졸레 누보 수입업자들은 날짜를 맞추기 위해 항공편으로 보졸레 누보를 실어 나르는데, 세계 17위의 보졸레 누보 수입국인 우리나라도 매년 11월 중순이 되면 화물전용 특별기를 동원하고 있다. 그러나 지난해 가을 한국인들이 마신 보졸레 누보가 글로벌 항공·해운화물 서비스 회사인 DHL 단자스 코리아(정식 명칭은 DHL 단자스 Air&Ocean 코리아)를 통해 한국에 공급된 사실을 아는 사람은 드물다.

몇 년 전만 해도 지구 반대편 나라에서 포도주를 비행기로 실어다가 마신다는 것은 상상도 못할 일이었다. 오늘날엔 DHL, 페더럴 익스프레스(FedEx), UPS, TNT

와 같은 민간 운송회사들이 세계 어느 지역이든 비행기와 육상운송, 해상운송을 유기적으로 연결하여 24~48시간 이내에 원하는 물건을 원하는 지역까지 배달해 주는 것이 일상화되고 있다. 物流혁명 덕분에 생산지와 소비지의 거리가 단숨에 줄어들고 있고, 이것이 경제와 산업의 글로벌化를 가속하고 있다.

일본의 패션 기업들은 도쿄에서 주문을 받아 온라인으로 중국에 위치한 생산라인에 알린다. 중국의 생산라인에서는 밤새 옷을 만들어 다음날 아침 항공편으로 도쿄의 소비자에게 배달하는 서비스를 할 정도가 됐다. 일본 패션 기업들이 중국으로 생산업무를 아웃 소싱(외주)하고 본사는 디자인에만 전념하는 이유는 중국에서 옷을 만드는 비용이 일본에 비해 20분의 1에 불과하기 때문이다.

物流가 새로운 부가가치 창출



<눈덮인 알프스 상공을 날고 있는 DHL의 화물 특송기. 도미치포스트(DPWN)는 민영화 이후 경쟁력 강화를 위해 세계적인 특송업체인 DHL을 매입하여 세계 物流의 강자로 떠올랐다.>

미국, 영국 등 영어 사용권 국가의 기업들은 영어가 일상어로 사용되고 있고 임금은 自國보다 10분의 1~20분의 1에 불과한 인도에 콜 센터(call center), 연구개발 센터, 소프트웨어 개발 등 後線업무 파트를 이전하고 있다. 인도는 글로벌 기업들의 後線업무를 적극 유치하는 데 성공함으로써 비약적인 경제성장을 이룩하고 있다. 전세계 75곳에 연구소를 운영하고 있는

인텔도 무선과 디지털홈 구축 관련기술을 한국에서 진행하기 위해 지난 3월 한국에 R&D센터(소장 李康奭 박사)를 설립했다.

글로벌 기업들이 세계 각지에 기업 요소들을 분산할 수 있는 것은 인터넷과 휴대전화, 팩스 등 통신망과 물류망이 고도로 발달했기 때문이다.

金胤亨 한국외국어대 교수는 『物流 전문기업들은 단순한 배달업무만 하는 것이 아니라 「공급사슬관리(supply chain management)」라 하여 출고, 보관, 통관, 운송, 재고관리뿐만 아니라 부가가치 物流로 이행하고 있다』고 말한다. 부가가치 物流란 物流에 생산활동이 결합된 개념으로서, 이제 物流 전문기업들이 생산지에서 반제품 형태로 물건을 소비지까지 옮겨다가 현지에서 조립하거나 상표부착, 품질 검사, 포장, 배송 등 최종 단계에서 상품에 가치를 추가하는 역할까지 하고 있는 것이다.

金교수는 『글로벌 기업들은 한걸음 나아가 物流센터를 延期(연기) 전략의 거점으로 활용하고 있다』고 설명한다. 생산지에서 완제품을 만들어 소비지로 운송해다가 판매하는 기존의 방식은 현지 시장상황의 변화에 따라 在庫부담이 크다. 또 완제품의 보관, 운송에 따르는 物流비용이 많이 든다. 이런 문제점을 극복하기 위해 글로벌 기업들은 완제품 직전까지 상품의 형태나 특성을 연기시켰다가 현지 소비자들의 요구에 맞춰 최종제품을 해당 지역의 物流센터에서 완결시켜 출고하는 방식으로 전환함으로써 在庫를 줄이고 物流비용을 절감하고 있다는 것이다.

기자는 얼마 전 싱가포르에 위치한 DHL 物流센터를 취재한 적이 있는데, DHL의 국제특급 物流센터(Express Logistics Center)에는 DHL과 계약을 맺은 도시바, 선마이크로 시스템즈, 하니웰, 시스코 등 관련회사들의 부품과 자재들이 보관되어 있었다.

DHL은 또 스트라투스라는 금융기관용 마이크로 컴퓨터 제조회사와 3者 物流(3P L·Third Party Logistics: 상품생산을 제외한 포장-가공-보관-배송 등 쏠 과정을 책임지는 신종 物流 서비스) 계약을 맺었다. 스트라투스 본사는 컴퓨터 부품을 패키지 형태로 싱가포르의 DHL 국제특급 物流센터로 운송한 다음 物流센터 내에서 완성품 조립을 한 후 DHL 편으로 필리핀, 뉴질랜드, 호주, 중국, 홍콩 등지에 공

급하고 있었다.

국제특급物流센터의 3층에는 DHL의 亞·太지역 콜 센터가 위치하고 있었다. 싱가포르와 주변국가에서 활동 중인 다국적 기업들이 부품이나 자재가 필요할 경우 콜 센터로 전화하면 DHL 직원들이 物流창고와 보관 중인 물건을 즉시 수배해 두 시간 내에 배달해 주고 있었다.

物流 기능 이용해 세계 1위 오른 델 컴퓨터

이러한 「공급사슬관리」 및 延期전략을 적극 활용하여 기업의 역량을 제조 중심에서 物流 중심으로 전환하여 세계 시장을 석권한 성공사례가 델 컴퓨터다. 1984년 텍사스大 학생이던 마이클 델은 대학을 중퇴하고 1000달러의 자금을 투자하여 델 컴퓨터를 창업했다.

마이클 델은 컴퓨터의 제품 특성을 연구하는 과정에서 컴퓨터가 일반 전자제품과 달리 사용자에게 따라 저장용량이나 소프트웨어, 사양 등 요구사항이 천차만별이란 점을 주목했다. 그럼에도 불구하고 기존의 컴퓨터 업체들은 자동차나 텔레비전처럼 완성품을 판매하는 방식에서 벗어나지 못하고 있었다. 마이클 델은 컴퓨터는 기성품 방식의 마케팅보다는 맞춤형 방식의 마케팅에 적합한 종목이란 결론을 내리고 소비자의 주문을 받아 소비자가 원하는 사양으로 만들어 주는 맞춤 제조방식을 도입했다.

뿐만 아니라 생산과 판매 방식도 「適時 생산방식」이라는 혁신적인 방법을 도입했다. 고객이 인터넷이나 전화, 팩시밀리를 통해 자신이 원하는 컴퓨터 사양을 주문하면 말레이시아 페낭을 비롯한 전세계 생산거점에서는 주위에 포진해 있는 250여 개의 부품업체들로부터 필요한 부품을 즉시 공급받아 조립한다. 이렇게 생산된 제품은 自社의 판매망이나 대리점을 통해 판매하는 것이 아니라 국제 특송회사를 통해 주문자에게 직접 배송하는 우편 판매제도를 도입했다.

델 컴퓨터는 매일 5만여 대의 컴퓨터를 생산하지만 제품 생산을 위한 각종 부품을 비롯하여 완성된 제품의 在庫가 없다. 제품이나 부품 보관용 창고가 필요없고 소매점이나 대리점도 없다. 때문에 유통 마진, 物流비용 등 부대비용을 크게 줄여 제품 가격에 반영함으로써 IBM이나 휴렛팩커드, 애플 등 쟁쟁한 기업을 제치고 세계 1위의 컴퓨터 회사로 떠오른 것이다.

경쟁기업들의 경영기법과 노하우, 핵심기술이 진보할 수 있는 데까지 진보하다보니 지금보다 한 차원 높은 서비스를 제공하거나, 경쟁에서 우위에 서기 위한 비용을 절감할 수 있는 분야는 物流밖에 없다는 인식이 확산되고 있다. 그래서 글로벌 기업들은 「마지막 경쟁의 무대」라는 차원에서 物流를 「제3의 대륙」이라 부르기도 한다.

현재 국제 物流시장의 꽃이라 할 수 있는 特送 분야는 DHL, 페더럴 익스프레스(FedEx), UPS, TNT 등 4개 社가 세계 시장의 90% 정도를 장악하고 있다. 이들 메이저 物流기업들은 미래의 物流시장을 先占하기 위해 체제개편에 돌입했다. 이런 체제개편의 불씨가 지펴진 것은 1990년대 후반이다.

대형化, 스피드化 싸움 벌어진 세계 物流업계

그 동안 우편업무는 각국의 國營 우체국들이 독점하고 있었으나 物流환경이 급변하면서 國營 우체국들은 민간 物流 전문기업과 경쟁에서 상대가 되지 않는 등 어려움에 직면했다. 1998년 제네바에서 열린 萬國우편연합 회의에서 회원국들은 2003년 이후 우체국의 국가 우편 독점권을 포기하기로 합의했다. 그 결과 各國의 國營 우체국들은 민간 운송업체와 전략적 제휴나 인수 합병, 협조체제를 구축하여 物流 시장 先占을 위한 행보를 시작했다.

국제적인 物流기업들이 몸집을 키우는 이유는 物流산업을 더욱 스피드化, 정확化, 거대화, 글로벌化하여 경쟁력을 높이기 위함이다. 이런 시대적 흐름의 선두에 서 있는 것이 도이치포스트 월드넷 그룹(DPWN · Deutsche Post World Net)이다.

도이치포스트(DPWN)는 항공특송업계의 시장점유율 세계 1위인 DHL과 항공·해상물류 분야의 국제 포워더(복합운송 주선업체)에서 세계 1위인 단자스, 유럽 육상운송의 선두인 유로 익스프레스를 인수한 데 이어 미국 항공화물 운송기업인 AEI, 미국내 특송업체 3위인 에어본, 캐나다의 특송회사 루미스 등 해당 분야에서 강력한 경쟁력을 보유한 30여 개 物流기업을 차례로 인수한 다음 우편사업은 도이치포스트가 담당하고, 특송과 物流사업은 DHL로, 금융 분야는 포스트뱅크로 상호를 통일했다.

이러한 통합의 결과 상품과 서비스의 공동구매와 관리가 가능해졌고, 전세계 18개 지역에 분산되어 있던 전산센터를 3개 지역으로 통폐합하는 등 인력과 시설의 구조조정이 진행됐다.

세계 物流시장에서는 유럽을 바탕으로 하여 美洲 쪽으로 사업영역을 확장하고 있는 DHL과, 美洲시장을 기반으로 전세계로 사업을 확장하고 있는 페더럴 익스프레스와 UPS가 아시아 지역의 物流시장을 놓고 격돌하고 있다. 앞으로 아시아에서의 승자가 세계 物流 패권을 쥐 가능성이 높아졌는데, 이런 상황에서 인천공항과 부산항이 東北亞 物流중심(Hub)으로 주목받고 있다.

그 동안 세계적인 物流기업들은 上海, 싱가포르, 홍콩, 필리핀의 수빅만 등지에 뿌리를 내리고 있었다. 그런데 중국 경제가 급부상하면서 아직까지 인프라가 갖춰지지 않아 가까운 한국의 공항과 항만, 物流시스템을 이용할 수밖에 없는 환경이 조성되기 시작했다.

DHL은 1998년부터 한국이 東北亞의 허브 역할을 할 수 있는 여건을 갖추고 있다고 판단하고 東北亞 쪽으로 움직이는 항공화물을 김포와 인천공항을 통해 몽골, 하바로프스크, 블라디보스토크, 중국의 上海 이북 전역, 일본, 괌과 사이판으로 換積하는 업무를 개시했다. 인천공항을 허브 공항으로 활용한 결과 홍콩이나 프랑크푸르트를 이용할 때보다 하루 이상 시간이 단축됐고, 換積업무에 필요한 부대비용도 대폭 절감됐다. 그 결과 처리건수는 2000년에 전년 대비 302%, 2001년에는 1

50%, 2002년에는 130%, 2003년에는 80%가 증가해 현재 하루 평균 2000건 정도의 換積 화물을 처리하고 있다.

각광받는 인천공항

인천공항이 이처럼 중요한 허브 기지 역할을 수행하자 DHL은 東北亞 物流센터 를 인천공항에 건립하기로 결정하고 2500만 달러를 투자하여 6800평 규모의 物流 기지를 2005년까지 건설한다는 계획 하에 현재 설계작업을 진행 중이다. 이렇게 되자 DHL과 경쟁관계에 있는 페더럴 익스프레스, TNT 등 국제적인 物流기업들도 인천공항內에 物流기지 건설을 위한 투자 의향서를 제출하는 등 인천공항이 세계적인 物流기업들의 새로운 투자처로 떠오르고 있다.

오래 전부터 인천과 부산, 광양을 東北亞의 物流중심으로 육성해야 한다는 이론적 토대를 제공하고 「東北亞 경제중심」 정책의 입안에 앞장서 온 南憲祐 前 국무총리는 『인천공항에 DHL과 같은 세계적인 物流회사를 유치하는 것이 우리가 가야 할 길』이라고 주장해 왔다.

DHL이 인천공항에 東北亞 物流센터를 건설하는 과정에서 중요한 역할을 한 인물이 秋東和 DHL 단자스 코리아 사장이다. 秋사장은 DHL코리아 전무로 근무할 때 주위의 우려와 반대를 무릅쓰고 인천공항을 DHL의 東北亞 허브로 활용하는 프로그램을 연구 개발하여 실천에 옮겼는데, 이것이 오늘날 정부 정책으로 추진 중인 「東北亞 경제중심」의 기본 철학이 됐다.

인천공항이 東北亞의 환적지로 최적이라는 성과가 구체적으로 나타나기 시작하자 秋사장은 DHL 본사 관계자들을 비롯하여 정부 관계자, 南憲祐 前 국무총리, 「세계로 가는 길목을 잡아라」라는 저서를 통해 한국이 物流 중심국가로 변신해야 한다는 주장을 펴고 있는 李鍾贊 前 국정원장 등에게 도움을 청했다. 이런 노력 끝에 DHL 본사의 투자를 이끌어내는 데 성공한 것이다. 그의 공로를 인정한 DHL 본사는 DHL코리아 전무로 재직 중이던 그를 지난 4월1일 DHL 단자스 코리아 사장

으로 영입했다.

DHL 단자스는 세계적인 物流기업인 도이치포스트(DPWN) 산하기업으로서 항공 포워더(복합운송 주선업체) 분야에서 세계 1위, 海運 포워더 분야에서 세계 2위를 기록 중인 物流 전문기업이다. 2002년 총 매출액은 91억5200만 유로, 순이익은 2억2400만 유로를 기록했고 전세계 150여 국가에 800여 개 지점을 운영하고 있다. 총 직원 수는 4만3000명이다.

DHL 단자스는 物流 전문기업이면서도 항공기나 선박을 한 척도 보유하지 않고 있다. 대신 세계를 그물망같이 엮어 내는 글로벌 네트워크, 物流에 대한 전문지식을 가진 인력과 정보통신(IT) 시스템이 이 회사 경쟁력의 원천이다.

한국 物流 전문가들의 활약

DHL 단자스의 뿌리는 나폴레옹 시대까지 이어진다. 나폴레옹 군대의 장군이었던 루이스 단자스는 나폴레옹이 워털루에서 패한 직후인 1815년 軍에서 제대하여 운송사업을 시작했다. DHL 단자스 코리아 측은 『올해가 회사 설립 189주년』이라고 말했다.

단자스는 1825년 증기기관차의 출현, 1840년 증기선의 출현으로 好況을 맞았고, 르아브르와 뉴욕 간 대서양 횡단 우편물 운송사업으로 富를 축적했다고 한다. 이 회사는 취리히와 바젤을 연결하는 기간 운송로 개설, 1920년에는 영국과 프랑스를 연결하는 항공화물 노선도 개발했다. 제2차 세계대전 중에는 독일 통치지역을 탈출한 유대인들을 스페인과 포르투갈, 지브롤터를 통해 北아프리카의 카사블랑카로 이동시켜 미국으로 수송하는 업무에 종사하기도 했다.

1990년대 후반 세계 物流산업의 격변기를 맞아 도이치포스트(DPWN)에 인수 합병된 단자스는 DPWN의 글로벌 마케팅 전략에 따라 社名을 DHL 단자스 Air&O

ceaan으로 변경했다. 이 회사의 핵심 사업분야는 고객의 기호에 맞춘 종합物流 서비스, 항공화물 운송, 해상화물 운송, 글로벌 프로젝트 운송 등이다. DHL 단자스는 성장을 거듭하는 亞·太 物流시장에 적극 진출하기 위해 한국을 교두보로 삼고, 앞으로 한국에서 좀더 활발한 활동을 벌일 예정이라고 한다.

金胤亨 한국외국어大 교수는 『이번에 DHL 단자스 코리아가 CEO 선정 과정에서 유럽 본토의 物流 전문가를 돌려보내고 국내 物流 전문가인 秋東和 사장을 영입한 것은 한국이 東北亞의 허브 역할에 최적의 장소라는 사실, 그리고 한국의 物流 專門인력도 이제는 글로벌 경쟁력을 갖추고 있음을 상징하는 것』이라고 말했다.●

[인터뷰] DHL 단자스 코리아 사장 秋東和

『物流 관리로 在庫 줄인다』

서류에서 40피트 컨테이너까지



지난 4월1일 DHL 단자스 코리아 대표이사로 선임된 秋東和 사장은 현대자동차 해외 주재원으로 아프리카에서 활동하던 중 외국에서 급부상하고 있는 항공 특송회사인 DHL의 활동에 감명을 받고 DHL코리아에 입사하면서 物流와 인연을 맺었다. 현재는 대통령자문 東北亞 경제중심 추진위원회 物流분과 전문위원으로 활동하고 있고, 한국생산성본부와 국내 物流 전문인력 양성기관인 한진 物流스쿨, 대한상공회의소 物流 과정, 연세大 경영대학원 e-SCM(생산관리) 전문경영자 과정 등에서 강의를 맡고 있는 物流 전문가다.

—DHL 단자스는 어떤 회사입니까.

『저희 회사의 핵심 사업분야는 고객의 기호에 맞춘 종합物流 서비스 제공, 그리고 항공화물 운송, 해상화물 운송, 국가 기간산업체와 같은 주요 기업들의 글로벌 프로젝트 운송 등을 수행하는 物流 전문기업입니다. DHL 단자스 코리아의 지난해 매출액은 약 1000억원이었고 직원은 189명입니다』

—다른 物流기업들과 비교할 때 DHL 단자스의 경쟁력은 무엇입니까.

『저희 회사는 각 분야에서 세계 최고의 경쟁력을 가진 物流기업들이 통합되면서 각 분야의 物流 매니지먼트 노하우와 첨단 과학기술이 시너지 효과를 발휘하고 있습니다. 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 강점이라고 생각합니다』

—DHL과 DHL 단자스는 서로 비슷한 物流기업이라서 일반인들이 구분하기 쉽지 않을 것 같습니다. 두 회사의 성격을 비교하신다면.

『두 회사 모두 도이치포스트(DPWN) 산하의 物流 전문기업이지만 DHL은 항공특송(express) 전문회사인 데 비해 DHL 단자스는 종합 物流(Total Logistics) 전문 기업을 지향하고 있습니다. 쉽게 말하면 DHL은 무게 250kg 미만의 서류나 샘플, 輕量화물 위주이고, DHL 단자스는 250kg 이상의 서류에서부터 40피트 컨테이너에 이르기까지 다양한 크기의 重量화물을 원스톱으로 陸海空 운송 서비스를 제공하는 개념으로 이해하시면 됩니다』

「말하는 화물」

—세계적인 경쟁력을 가진 글로벌 기업들이 物流를 대단히 중요하게 생각하고 있다고 합니다. 物流가 기업 경영에서 차지하는 역할과 의미는 무엇입니까.

『기업 경영에서 가장 큰 문제가 在庫인데, 글로벌 기업들이 物流를 중시하는 이유는 在庫를 극소화하기 위해서입니다. 델 컴퓨터의 성공사례를 보면 物流를 통해 在庫를 줄인다는 것이 어떻게 가능한지, 物流가 기업경영에서 어떤 위치를 차지하고 있는지를 쉽게 이해할 수 있을 것입니다.

현재 저희 회사는 한국휴렛팩커드, BMW, 루이 비통 등 세계적인 기업들의 物流업무를 대행하고 있습니다. 저희들에게 아웃 소싱을 하는 비용과 각각의 기업들이 독

자적으로 物流업무를 수행할 때의 비용을 비교하면, 저희 고객사들은 연간 7% 정도의 物流비용이 절감되면서도 양질의 物流 서비스를 받고 있다고 분석하고 있습니다』

—최근 들어 物流에 정보통신 기술(IT)이 접목되고 있다고 합니다. 物流와 IT는 어떤 관계입니까.

『物流 전문가들은 物流의 핵심을 첫째 全球세계를 연결하는 全球 네트워크, 둘째 IT(정보통신)를 활용한 신속 정확한 화물관리, 셋째 人材경영이라고 꼽습니다. 그 중에서도 가장 중요한 것이 신속 정확한 화물관리인데, 이런 화물관리를 위해 IT 기술이 필요한 것이죠.

物流란 주문자의 화물을 접수하는 과정부터 通關-선적-운송-배달에 이르기까지 12단계를 거칩니다. DHL의 경우 화물이 각 단계를 통과할 때마다 직원들이 가지고 있는 스캐너로 화물에 붙은 정보를 스캐닝을 하는데, 이 정보는 즉시 무선으로 각 지역의 IT센터에 통보돼 소비자들의 화물이 현재 어디를 거쳐 어떻게 움직이고 있는지를 확인할 수 있습니다.

저희 회사는 올해 말부터 스캐너와 더불어 각각의 화물에 칩을 부착하는 방식(RFID)을 국내 최초로 도입해 사용할 예정입니다. DHL은 이 칩이 장착된 화물을 「말하는 화물」이라 부릅니다. 이 칩이 컨베이어벨트를 지나면서 자동으로 관련정보가 IT센터로 통보되는 방식인데, 이 시스템이 가동되면 인력으로 스캐닝할 때보다 훨씬 안전하고, 인건비가 절약되어 物流비용도 더 싸질 것입니다』

—物流에서 人材경영이란 어떤 의미가 있습니까.

『저는 한 기업의 경영책임을 맡고 있는 CEO(최고경영자)란 이익을 창출해야 하고, 훌륭한 人材를 구해 와야 하고, 이 人材들이 회사에서 열심히 일할 수 있는 환경을 만드는 역할을 하는 사람이라고 생각합니다.

기업이란 人材에 의해 움직이는 것이기 때문에 人材를 존중하고, 한번 뽑으면 끝까지 신뢰하고, 담당자에게 全權을 주어야 합니다. 또 자신의 능력을 지속적으로 발전시키도록 회사는 人材에게 교육의 기회를 제공해야 하고, 그들이 회사에서 즐겁고 보람을 느끼도록 끊임없이 흥미를 유발해야 합니다』

ROTC(12기) 출신인 秋사장은 美8군사령부 통역장교와 관문점 공동경비구역 경비장교, 카투사 교육대 교육대장을 지내면서 美 육군성 무공훈장을 받았고, 1996년 3월에는 한국物流학회로부터 「자랑스런 수송인상」을 수상했다. ●

<인터뷰 - 카고프레스 2004년 5월호>

“세계 1위 물류기업 DHL - Danzas 한국서도 1위 차지 할 터”

▶지난 4월 1일 DHL에서 익스프레스 업무를 보시다 금번 세계적인 토탈 물류업체의 CEO로서 새로운 영역을 개척하게 됐습니다. 취임소감에 대해 말씀해 주십시오.

일단은 최고 경영자로서의 책임감을 느끼게 됩니다. 무엇보다도 이익을 창출해야 한다는 생각을 가지고 있습니다. 특히 DHL Danzas 는 세계적으로 국제물류분야에 있어서 1위의 자리를 고수하고 있습니다. 2002년 매출액은 91억 유로화였으며, 21억 유로화의 이익을 창출했습니다. 그러나 한국시장에서의 DHL Danzas 코리아는 이 같은 위상에 미흡한 측면이 많습니다. 향후 세계에서는 물론 국내에서도 1위의 자리를 목표로 할 것입니다. 이를 위해 DHL Danzas 는 물류경영에 있어서의 인재경영에 초점을 맞출 생각입니다. 이익을 창출하기 위해서는 훌륭한 인재를 구해야 하고, 이 인재들이 회사에서 열심히 일할 수 있는 환경을 만드는 것이 저의 역할이라 생각합니다.

▶세계 물류시장의 트렌드와 우리나라 국제물류환경이 처해 있는 상황 그리고 우리나라가 지향해야 할 목표가 있다면 말씀해 주십시오.

독일우체국의 경우 세계에서 가장 앞선 서비스와 수익구조개선 시스템을 가지고 있습니다.

민영화 작업과 증권시장의 상장을 통해 우체국 지분 22%를 매각한 이후 이 자금을 통해 지난 5년동안 세계화 전략에 박차를 가해 왔습니다. 200억 유로화를 투입 M&A를 통해 DHL, 단자스, AEI, 에어본 등 세계적인 물류회사를 통합해 나갔습니다. 이를 통해 익스프레스와 로지스틱스의 양부문에 걸쳐 확고한 시스템을 갖추

게 됐습니다.

브랜드도 DHL로 통합하여 스타프프로그램을 통해 통합화와 세계화 전략을 현실화 시켰습니다. 스타프프로그램은 먼저 원-스톱 서비스입니다. 서류에서부터 컨테이너까지 어떤 서비스도 제공할 수 있게 했습니다. 두 번째는 토털 솔루션을 제공하는 것입니다. Door-to-Door 서비스, 창고관리, 재고관리, 육상, 해상, 항공운송서비스, 보험, 컨설팅, 그리고 이 같은 물류 전반에 걸친 프로세스를 전산시스템을 효율을 극대화 하고 있다는 점입니다.

이 같은 작업의 시너지 효과는 우리가 상상할 수 있는 것보다도 크다고 할 수 있습니다.

세계의 물류서비스는 크게 우편서비스, 인터그레이터, 3PL, 그리고 프레이트 포워더의 영역으로 구분할 수 있습니다.

이 같은 영역은 지난 10여년 동안 글로벌화, 디지털화를 통해 헤쳐 모여의 작업이 진행된 것입니다. 지구의 단일화에 따른 거대종합물류기업의 등장이 촉진하게 된 것입니다.

이것이 가능하게 된 것은 바로 네트워크, IT, 인재로 압축할 수 있습니다.

▶동북아 물류국가로의 발돋움을 위한 참여정부의 노력과 평가에 대해서는 어떻게 생각하고 계십니까?

전략적으로 볼 때 매우 적합한 정책이며, 우리나라가 지향해야 할 비전이라는 생각을 하고 있습니다.

다만 최근 물류정책이 실질적인 도움이 아니라 자칫 구호로 끝날 수 있다는 점입니다. 일례로 종합물류기업의 육성에 관한 정부의 정책은 글로벌화에 초점을 맞추어야 함에도 불구하고 내륙물류에 무게가 쏠릴 것으로 우려되고 있습니다. 또한 글로벌화된 물류기업의 육성은 조금 늦은감이 있습니다. 국내 물류기업이 세계의 거대물류기업과 경쟁하기에는 네트워크, 인적자원, 자금의 여력 등 모든 부문에서 사실상의 경쟁이 불가능한 상태입니다. 따라서 정보는 국내의 물류기업 특히 국제물류

분야에서 움직이는 프레이트 포워더에 대한 실질적인 도움을 주어야 한다고 봅니다. 인천공항과 관세자유지역내의 물류창고 확보에 도움을 준다든지, 통관분야의 개발, 각종 세제지원 등을 모색할 수 있으리라 생각합니다. 이를 통해 국내 프레이트 포워더는 향후의 신흥 시장인 중국, 베트남, 인도, 브라질 등 지역 시장의 특화를 통해 살길을 모색하는 것이 보다 현명하다는 생각이 듭니다.

특히 우리나라는 북한의 경제특구 활용에 큰 기대를 가지게 될 것입니다. 이는 물류부문에 또 다른 기회가 될 것으로 생각합니다.

▶국제 유수의 프레이트 포워더는 물론, 인터그레이터의 인천공항 창고건립이 진행되고 있는데, 이들의 이 같은 노력의 배경에 대해 어떻게 생각하고 계십니까.

DHL의 경우 1998년부터 한국이 동북아의 허브 역할을 할 수 있는 여건을 갖추고 있다고 판단하고 동북아 쪽으로 움직이는 항공화물을 김포와 인천공항을 통해 몽골, 하바로프스크, 블라디보스토크, 중국의 상해 이북 전역, 일본, 괌과 사이판으로 환적하는 업무를 개시했습니다. 인천공항을 허브공항으로 활용한 결과 홍콩이나 프랑크푸르트를 이용할 때 보다 하루 이상 시간이 단축됐고, 환적 업무에 필요한 부대비용도 대폭 절감 됐습니다.

이는 단순한 항공, 해상운송이 아닌 창고를 통한 3PL 서비스를 활용, 부가가치를 높이려는 일련의 움직임과 밀접한 관계를 맺고 있습니다. 국내 프레이트 포워더도 창고운용을 통한 서비스제고는 물론 한 단계 높은 운송서비스를 갖추어야 할 것입니다.

▶관세자유지역내의 물류창고의 진입은 활발히 진행되고 있지만 제조업체의 유치가 지지부진 한 것으로 나타나고 있습니다. 관세자유지역의 성공적인 운영을 위해 가장 필요한 것이 무엇이라고 생각하십니까.

이제는 패러다임이 확연하게 변화하고 있는 세상이라 할 수 있습니다. 어떤 산업도 지식을 팔아 먹는 개념으로 바뀌고 있습니다. 지식기반의 고부가가치의 산업에

신기술이 필요합니다. 이 같은 산업들이 관세자유지역내에 자유롭게 들어와 활동할 수 있는 완전한 자유지역으로 만들어야 한다고 생각합니다. 국내 기업이든 외국계 기업이든 자유롭게 활동할 수 있도록, 국방과 외교와 같은 국가적인 부문은 제외하고 완전한 특구로서의 개념을 정착시키는 것이 중요하다고 봅니다. 신 지식 개념의 산업의 유치 없이는 물류국가로서의 발돋움도 구호로 끝나게 될 것입니다.

한편 추동화 사장은 현대자동차 해외주재원으로 아프리카에서 활동하던 중 항공특송의 업무에 끌려 DHL 코리아에 입사하면서 물류와 인연을 맺었다. 현재는 대통령 자문 동북아 경제중심 추진위원회 물류분과 전문위원으로 활동하고 있고, 한국생산성본부와 한진물류스쿨, 대한상공회의소 물류과정, 연세대 경영대학원 e-SCM 전문경영자 과정 등에서 강의를 맡고 있기도 하다. 아울러 96년 3월에는 한국물류학회로부터 ‘자랑스런 수송인상’ 을 수상하기도 했다.

글/박채성 기자

<카고뉴스 2005년 6월 23일>

DHL 단자스 마라톤 동호회 활성화

CEO의 관심과 노력 탓...



얼마전 DHL DANZAS Air & Ocean의 마라톤 동호회 취재를 갔었다. 웰빙이 트렌드인 요즘, 필라테스, 요가 등의 운동 뿐만 아니라 꾸준히 사랑받고 있던 마라톤도 점차 매니아 층이 두꺼워지는 추세인 것 같다.

기자가 만난 DHL 단자스 동호회 회장인 영업부 황도연 부장은 'Runner's High'에 대해 설명하며 "마라토너는 42.195km를 달리는 내내 많은 고통을 인내하며 혼신의 힘과 사력을 다합니다. 그러다 어느 순간 환희를 맛보며 절정의 상태로 돌입합니다. 이 상태에서는 몸이 새털처럼 가벼

워지며 한없이 기분 좋은 느낌으로 달리게 되는데, 바로 이런 것을 '달리는 자의 절정'이라고 하죠"라고 말한다.

그는 이어 "지난 2004년 가을 상암동에서 개최한 MBC마라톤 대회에 DHL 단자스 20명과 DHL 익스프레스에서 25명이 함께 출전해 DHL을 널리 홍보하기도 했습니다. 같은 그룹끼리 서로 도움도 주고 함께 즐겁게 달리며 친목과 화합을 도모할 수 있으니 일석 이조죠"라고 웃음지었다.

마라톤을 하면 혈액순환이 잘 되고 노폐물이 땀을 통해 밖으로 빠지기 때문에 피부도 좋아지고, 똥배(?)도 들어가며 일단 건강해진다는 것은 누구나 알고 있는 사실이다.

참고로 추동화 DHL 단자스 사장님도 마라톤 매니아라고 한다.

백지영 기자

<인터뷰 - 카고프레스 2005년 12월호>

DHL DANZAS AIR & OCEAN KOREA 추동화 사장

“한국은 로컬시장 아닌 세계시장의 일부”

-CGK(Great China Korea) 연계 전략으로 서브·허브 강화해야

-



지난 11월 12일부터 19일까지 부산에서 APEC (Asia-Pacific Economic Cooperation: 아시아·태평양 경제협력체)이 개최됐다. 특히 17일부터 19일까지 개최된 최고경영자회의 (CEO Summit)에는 프랭크 애플 DHL CEO와 페덱스의 CEO도 참석했다. DHL은 또한 APEC정상회의의 스폰서 역할

도 맡았다. 아울러 DHL DANZAS Air&Ocean Korea의 추동화 사장은 대통령 국민경제자문위원으로서 최고경영자회의 (CEO Summit)에도 직접 참여했다. APEC에 참가한 추동화사장을 만나 다국적 물류기업 CEO들이 밝힌 한국시장 투자계획과 동북아 물류허브경쟁을 어떻게 생각하는지 들어보았다.

▶ APEC 최고경영자회의에 프랭크 애플 DHL CEO도 참석하셨는데, 방한 목적과 주요 성과가 있었다면

프랭크 애플 CEO는 부산 APEC의 주요 행사인 CEO Summit에서 후진타오 중국 주석의 발표주제인 “중국의 경제성장과 APEC 지역경제” 세션에 공식패널로 참가

하고자 한국에 왔습니다. 또한 방문기간 동안 추병직 건설교통부 장관을 만나 한국의 물류 산업 전반에 대해서 대담을 나누고 세계 각국의 정상, 글로벌 최고경영자들을 만나 서로 의견을 교환하고자 한국에 왔습니다.

우리로서는 가장 큰 성과를 꼽으라면 역시 한국의 물류 산업에 대한 글로벌 기업들의 관심을 환기시키는 매우 의미있는 자리였다는 점입니다. 특히 프랭크 어펠씨는 한국 정부에 대해서 과감한 투자, 지속적인 정책추진, 일관성 있는 정책제안을 주문하였으며 최근 화두인 동북아 허브국가로서 한국의 위상을 실현시키기 위해서는 제조업의 경쟁력 강화도 필요하다는 지적도 잊지 않았습니다.

이밖에 주요성과로는 그동안 DHL이 꾸준히 추진해온 GCK (Great China Korea: 중국, 대만, 홍콩-한국간 물류 연계전략) 전략을 확인하며 최근 동북아 허브로 떠오른 인천 공항에 대한 DHL의 허브 정책과 연계하여 인천 공항에 대한 투자 검토가 중요한 성과였습니다.

▶ APEC 정상회담에 국제물류 분야의 CEO들이 참석하면서 그들의 위상을 십분 발휘했는데, 직접 참관해 이를 본 느낌은.

무엇보다도 프랭크 애플 DHL CEO와 같은 물류 리더들에게 우리나라가 동북아 물류의 중심국가로 발전하고자 하는 의지를 보여줬다는 점이 가장 의미 있었던 일일 것입니다. 이재희 인천국제공항공사 사장은 예정된 일정을 취소하고 부산 APEC회의 장소에 내려와, 인천국제공항과 자유무역지대의 지리적 잇점과 다국적기업에 대한 인센티브 등에 대해 세계적 물류 리더들에게 이해를 높였다는 점입니다.

또한 추병직 건설교통부장관 역시 세계 물류 리더와의 만남을 통해 물류분야에 대해 더욱 중요성을 느꼈을 것이라고 생각합니다.

특히 우리나라는 이번 대회를 통해 역내 투자활성화를 주도함으로써 선진통상국가로서의 국제적 위상을 높였으며, 향후 투자분야의 의제설정 등 APEC 차원의 실질적 경제협력 논의 를 주도하면서 국가이미지가 제고되는 계기를 마련함과 동시에 세계의 정상이 모인자리에서 물류의 중요성을 다시 한 번 강조한 좋은 계기가 됐다고 생각합니다. 특히 한국시장이 더 이상 로컬시장이 아니라, 세계시장의 일부로 평가해야 하는 시기라는 점을 인식시키는 계기가 되었다고 봅니다. 이미 우리나라는

물류분야 뿐만 아니라 경제와 문화 전반에 걸친 세계화가 빠르게 진행되고 있다는 점을 직시할 필요가 있다는 점입니다.

▶ 금번 APEC 최고경영자회의의 주요 안건과 내용은.

CEO Summit은 APEC 행사 중에서 경제적으로 가장 의미 있는 행사입니다. 특히 국가간 글로벌기업의 투자유치 경쟁이 치열해지면서 각국 정상들이 갖는 관심도 지대하였습니다. 글로벌 CEO Summit의 주요의제는 APEC 국가간의 경제교류 활성화와 협력강화를 위한 비전제시가 주요 의제였으며 이에 대해서 11월 17일부터 19일 동안 16가지 세션으로 활발한 토론이 이루어졌습니다. 노무현 대통령, 후진타오, 싱가포르 총리 등 각국 정상이 CEO Summit에 참석하여 의제 연설을 하였습니다.

이번 전체 주제로는 “기업가 정신과 번영 : 아태지역의 성공적 파트너십 구축” (Entrepreneurship and Prosperity : Building a successful Partnership in the Asia-Pacific Region)이며, 그중에서 DHL의 CEO인 프랭크 애플은 후진타오 중국 주석의 “중국의 경제성장과 APEC 지역경제 “ 라는 세션에 대해 토론 패널로 참석하였습니다. 경제의 중심축이 중국을 비롯한 아시아로 집중되면서 세계 글로벌 기업 CEO들의 관심이 단순히 저임금을 통한 생산시장으로서 아시아에서 시장 잠재력을 중심으로 한 소비시장으로서 아시아로 그 가치가 변해있음을 알 수 있었습니다.

특히 한국 투자환경설명회에서 최초로 소개된 개성공단 투자환경은 국내외 투자자들의 많은 관심을 모았습니다.

해외투자자들은 한국에 R&D센터 설립을 통해 첨단기술 및 인프라를 활용하고, 개성공단에는 노동집약적 부품조달 및 조립공장 설립을 통해 저비용을 활용하는 방안에 관심을 보였는데, 평당 분양가 비교에서 개성 14.9만원, 蘇州(소주) 19만원, 상해 45만원의 경쟁력과 그들의 노동력의 우수성에 대해 다시 한 번 느끼게 해준 자리였습니다.

▶ 프랭크 어펠 CEO는 주요 매체와의 인터뷰도 있었는데, 그가 밝힌 주요내용을

소개해 주신다면.

프랭크 어펠씨는 조선일보, 중앙일보, 동아일보 등과 인터뷰를 가졌는데, 특히 중앙일보는 한국의 투자환경”이라는 제목으로 단독 인터뷰 기사가 게재 되었습니다. 이밖에 매일경제, 한국경제에서는 프랭크 어펠씨 인터뷰를 바탕으로 DHL과 Fedex를 비교하며 집중 분석기사가 나오기도 하였습니다. 이밖에 한국일보, 서울신문 등 다양한 매체들과 인터뷰가 이루어졌습니다.

인터뷰의 주요 내용은 한국의 투자환경 특히 동북아 물류 중심 국가 건설에 관한 DHL의 협조 방안과 한국 물류 시장에 대한 전망 그리고 세계 물류 산업의 전망에 대한 내용이 주를 이루었습니다. 국내 언론매체들은 그 동안 한국정부가 추진해온 동북아 물류 허브국가에 대한 프랭크 어펠씨의 견해를 많이 질문하였습니다.

이에 대해서 프랭크 어펠씨는 아직 구체적으로 한국에 대한 DHL의 투자계획을 밝히지 않았지만 투자 환경으로서 한국의 가치는 높이 인정하였습니다. 앞으로 한국에서 물류 산업의 성장추세를 분석하여 투자의사결정을 적정 수준에서 조절하겠다고 설명하였습니다.

▶ 특히 중국과 한국의 물류허브경쟁에 대해서 언급한 내용은 무엇이 있었습니까?

프랭크 어펠씨는 “ 현재 상황을 살펴볼 때 인천 공항은 중국 동부 연안 주요 도시는 물론 러시아, 몽골로 가는 화물의 게이트 웨이(관문) 역할을 하고 있습니다. 텐진, 칭다오, 다렌, 울란바토르, 블라디보스토크 등 동북아 주요 도시로 향하는 물건들이 매일 20Ton이상 인천공항을 거쳐 갑니다. 중국의 제조업 발전은 역내 교역량을 급속도로 증가시키는 효과가 있기 때문에 한국은 오히려 이런 기회를 이용해야 합니다. 물론 그러기 위해서는 물류 시스템에 대한 지속적인 투자가 이뤄져야 하겠죠. 물류 산업을 육성하기 위한 국가간 경쟁이 치열한 상황에서 다른 국가들이 두 손 놓고 놓고 있는 것만은 아닐 테니까요.” 라고 밝히기도 했습니다.

결론적으로 중국의 물류산업이 현재는 국내 생산량을 처리하는 것만으로도 부담을 느끼지만 조만간 제조업 분야의 높은 경쟁력을 바탕으로 허브국가전략을 추진할 경우 한국에게는 커다란 부담으로 어느 정도 작용할 것입니다. 그러나 프랭크 어펠씨

의 관점은 한국이 단순히 중국과 경쟁자의 입장에서만 설 것이 아니라, 상호협력을 통해서 경쟁의 기회를 만들어 가야 한다는 것입니다. 이를 위해서는 중국이 아직 갖추지 못한 물류산업의 효율성을 바탕으로 앞으로 대비해야 한다는 것이죠.

특히 시장에 어울리는 스피드를 강조했는데, 물류서비스는 물론, 국가의 물류정책에도 이같은 스피드가 필요하다고 지적했습니다. 또, 모든 산업에 있어서 가장 큰 세 가지 요소인 가격과 서비스 품질, 그리고 고객과의 관계를 설정해주는 브랜드 역시 물류산업에도 그대로 적용되는 만큼 고객이 아직도 원가절감을 할 수 있는 주요한 부문이 바로 물류시장인 만큼 많은 관심과 투자가 이어져야 한다고 강조했습니다.

▶ 프랭크 애플 DHL CEO의 방한에서, 한국에 대한 투자(인천자유무역지대)에 대한 언급은 있었습니까?

APEC 전에 추병직 건설교통부 장관과의 면담 준비 과정에서 ‘DHL 7000만달러 인천 공항 신규투자설’ 이 조금 사실과 다르게 전달되었습니다. 아직 구체적인 투자 계획과 투자 규모가 확정되어 있지는 않습니다. 그러나 인천을 아시아 태평양 지역 서브-허브(Sub-Hub) 도시로 육성하기 위한 추가 투자는 검토 중에 있다고 설명을 했습니다.

또한 엑셀과의 합병으로 인해 인천자유무역지역의 투자계획은 잠시 보류된 상태이지, 결론에 이르면 과감한 투자가 있을 것입니다.

▶ 금번 APEC에서 외국의 주요 물류 및 다국적 기업들이 우리나라에 투자키로 한 굵직한 성과물이 있었다면.

DHL도 다른 아시아 태평양 지역의 5개 물류 거점 도시와 마찬가지로 동북아 허브 역할을 하는 인천에 대해 본사 차원에서 투자를 고려하고 있습니다. 현재 DHL 단 자스는 DHL Express 추진하는 6000평 규모의 화물 터미널 건설 외에 관세 자유 무역 지역에 5000평 규모의 창고 건설을 추진하고 있습니다. 이밖에 다른 글로벌 기업의 경우 한국의 IT 산업에 대한 전반적인 협의가 있었으며 앞으로 실무진차원

에서 구체적인 협력이 이루어질 것입니다.

한편 세계 최대의 전자상거래업체인 eBay의 Meg Whitman 사장과 산업자원부 이희범 장관은 eBay의 아시아태평양 지역본부를 서울에 설치한다는 MOU를 체결 (5년간 1조원의 부가가치 창출 효과)했는데, Meg Whitman 사장은 Fortune지에 의해 “가장 영향력있는 (powerful) 여성 CEO 1위”에 2년 연속 선정된 바 있습니다.

또한, 산자부·부산시·인천경제자유구역청·KOTRA는 각각 레저 및 관광업체인 New World TMT(홍콩, 1억불), 스웨덴의 자동차부품업체인 SKF(5천만불), 로봇모듈 생산업체인 스위스의 구델(Gudel) (6백만불) 등 12개 외국기업과 투자 MOU를 체결했으며, 이밖에도 21개 APEC 회원국을 비롯한 34개 해외거점무역관을 통해 발굴된 약 300여명의 해외투자가와 약 2.2억불의 투자상담을 함으로써 잠재투자가를 발굴하는 기회도 마련됐습니다.

회원국 44개 기업과 약 100여건의 투자상담이 진행되었으며, 협상이 진행중인 프로젝트들이 많아 최종 성과는 더 늘어날 것으로 예상됩니다.

특히, 일본으로부터 약 70명의 부품소재 투자사절단이 訪韓하여 반도체·전기전자·디스플레이분야의 투자상담을 전개한 것으로 알고 있습니다.

▶ 외국의 주요기업 CEO들이 우리나라의 IT산업에 대해 많은 언급이 있었는데요. 주로 어떤 내용들이 있었습니까?

외국의 주요기업 CEO는 정보통신 산업에 대한 한국정부의 추진전략에 대해서 많은 관심을 가졌습니다. 한국의 경우 인터넷 보급률에 있어서는 세계3위이고 CDMA 휴대폰의 종주국으로 알려져 있습니다.

특히 CEO들은 금번 APEC 기간 중 빠르게 움직이는 자동차나 기차 안에서도 자유롭게 초고속인터넷망에 대해서 관심이 있었습니다. 이러한 IT 기술이 앞으로 한국의 중요한 성장원동력이 될 거라고 칭찬을 아끼지 아니하였습니다.

▶ 엑셀의 인수합병의 배경과 우리나라도 많은 영향을 미칠 것으로 보이는데요.

아직 구체적으로 협의된 사항은 없습니다. 그러나 현재 주요 고객들의 물류서비스에 대한 욕구는 복잡하고 다양해지고 있습니다. 결국 물류 시장은 이러한 욕구를 충족시킬 수 있는 글로벌 네트워크를 가지고 있는 소수의 영향력 있는 물류기업이 점차 시장점유율을 확대시켜 나갈 것입니다.

엑셀과 DHL 단자스 간의 기업합병은 물론 최근 맥스글로벌과 쉵커의 합병처럼 글로벌 물류기업간의 합병은 시장의 전반적인 추세입니다. 결국 전 세계적인 네트워크를 가지고 통합된 서비스를 제공할 수 있는 글로벌 규모의 몇 개의 물류기업이 앞으로 시장을 주도할 것이며 그러한 측면에서 DHL 단자스와 엑셀간의 합병은 최적의 조합이라고 볼 수 있습니다. 결론적으로 DHL 단자스와 엑셀간의 합병은 서비스 품질을 높이고 프로세스간의 시너지를 증가시켜 고객들에게 보다 나은 양질의 서비스를 제공할 것입니다. 감사합니다.

박채성 기자