

# 한국물류 미래를 위한 물류인의 제언

1. 한국물류 미래를 위한 귀하의 고견을 200자 원고지 1~2매(워드 기본 10포인트, 행간 160으로 5줄~10줄)에 담아주십시오.
2. 내용은 귀하가 생각하는 한국물류 발전의 장애요인과 시급히 풀어야 할 과제, 기타 한국물류 미래를 위해 해야 할 일 등입니다.
3. 귀하의 사진(명함판이나 얼굴이 크게 나온 자연스러운 사진) 파일과 친필 사인을 첨부해 주시면 감사하겠습니다.

<원고 기입 공간> - 별도 파일을 만들어 보내주셔도 좋습니다.

한국기업의 경쟁력 약화 - 성장성과 수익성 측면 열세

- 최근 2년간 기업실적하강곡선 / 매출 규모는 신장 - 수익성 저하
- 개별 기업간 수익성 편차는 확대
- 개별 기업의 수익성이 산업의 특성보다 내부역량에 의해 결정

산업간 경계가 모호해지고, 인적자원, 문화, 지식, 브랜드 등과 같은 기업 내부역량이 더욱 중요한 수익의 원천으로 부상

한국기업의 문제점 - 성장성 부진

- 글로벌 기업들 - 미래 수익 확보 위한 본격적 행보 이미 돌입
- 한국기업들 - 성장을 창출할 수 있는 축적된 지식(무형자산)과 글로벌 역량 미흡
- 한편 수익성 약화는 내부역량(경쟁력)차원 이라기 보다 외부환경의 악화에서 비롯

국내기업은 기존산업의 효율화에 매달리기보다는

신제품개발과 신시장 개척을 통해

미래성장의 파이를 키워야 하는 노력이 더 주효해 보인다.

이를 위해

과거의 성공패턴을 따르기 보다는 미래의 불확실성을 인정하고

직관과 상상력을 발휘하여 미래를 위한 투자를 적극적으로 확대해야 한다

성장은 멈추었다

- 지난 30년간의 지속적인 성장은 향후 기대가 어려운 사항
- 그러나 이러한 저 성장 시기에도 기회는 있다

세계는 단일화 시장이다 - Global standard

- 중국과 한국, 미국과 한국, 인도와 한국 등 한국과 연계된 세계시장을 단일 시장 간주
- Global standard 을 기반으로 한국의 장점을 살리자 - hungry Spirit, Fighting Spirit
- 영어, 중국어, 지속적인 학습이 요구된다

새로운 패러다임이 요구된다

- 새로운 패러다임 도입에 두려움을 갖지 말아야
- 선택이 아닌 생사의 문제이다
- 긍정적, 적극적, 추진력이 요구된다 - 본인의 선택과는 상관없이 진행된다( IMF 사태)

물량 증가의 한계성 - 350,000개 물류회사들

- 생산 업체들의 해외진출 - 임금 경쟁력, 사업여건 양호
- Retailer 들의 한계성 - 가격, 불법 통관, 한국업체에 한정된 영업구조,

미수금에 의한 흑자도산 - 고용 불안 - 산업 구조조정 불가피

- 사업의 단일화 - 사업의 다양성 보완이 요구됨
- 다양한 니치 시장의 발생

저비용과 고품질의 동시 요구 - 마진폭 감소

- 주요 상품의 Express cargo 분야는 다행히 4-6개 경쟁사가 존재
- 가격 경쟁의 심화로 마진을 하락

규모가 큰 기업의 독식이 전망됨

- 규모의 경제 - 제휴나 합병이 요청됨
- 중소기업의 회사는 도태 될 수밖에 없다 - 부익부 빈익빈

한국 물류기업들의 경쟁력 약화는 지속적으로 진행되는 것 같다.

매출규모는 신장되는 것 같으나 수익성의 저하가 분명히 이 현상을 잘 대변하고 있다

더욱이 물류 경영 환경의 화두는 저비용과 고품질을 동시에 추구하는 것이다.

이러한 현상화에서 우리가 추구할 수 있는 전략은 많지 않다

기본에 충실한 신시장 개척을 강조하는 글로벌리제이션과 패러다임 쉬프트이다

기업의 CEO들은 고용을 창출하는 선봉장으로서 이에 대한 사명감과 사회적 책임을

통감하여 자기희생과 솔설수범하며 변화의 리더가 되어야 한다.

한국의 물류기업들은 글로벌 물류시장에서 세계적

경쟁자들과 경쟁을 하기 위해서는 글로벌 네트워크, IT 시스템 그리고 글로벌 경영을

할수 있는 인적자원이 필수적이며 이의 요건이 갖추어질수 없다면 국내의 우물에서만

한정된 물량으로 이진투구하는 신세를 면치 못할것이다.

정부 또한 물류환경의 경쟁력을 발휘 할 수 있도록 지원을 해 주어야한다.

이를 위해서는 근본적 요소를 먼저 짚어보아야한다. 몇가지 예로

1. 영종도 공항에 물건을 이동시키기 위해 통행료 1톤 이상 트럭 왕복요금이 24,200원이 들어가며
2. 영종도 창고료 또한 시중 창고료 보다 그다지 경쟁력을 갖추지 못하고 있다.
3. 수출입 통관 시 세관에 AMS 전송료 또한 많은 금액을 지불하고있다.

한국과 같은 IT 강국이 세관 과 물류업체들 사이에 독점업체를 두어 전송의 통행료를 물리고있다

이러한 모든 요소들은 링에 올라가는 권투선수의 발에 무거운 모래 주머니를 달아주며

참피온 벨트를 가져오라는 것과 무엇이 다를까?

이젠 무언가 다시 생각해야한다 . 왜 우리는 싱가포르같이 국제 물류 경쟁력을 가질수 없을까.

아! 매우 답답하다