Print ISSN: 1738-3110 / Online ISSN 2093-7717
http://dx.doi.org/10.15722/jds.17.10.201910.115

[Review]

Studies on Corporate Value of International Physical Distribution

국제 물적유통의 기업적 가치 고찰

Jin-Hwan KIM(김진환)*

Received: September 11, 2019. Revised: September 20, 2019. Accepted: October 05, 2019.

Abstract

Purpose - The purpose of paper is to examine into corporate value of international physical distribution, which is closely related with company that is running business based on competitive power. It is good for company to gain a competitiveness throughout activities from international physical distribution, then it increases corporate value after all. Then it will be looked at how international physical distribution can influence competitiveness of company in terms of corporate value.

Research design, data, and methodology – The research method to be described is first to identify concept of international physical distribution theoretically, including characteristics and structure, and then to review corporate value of international physical distribution to make company be competitive. As far as general landscape of international logistics is concerned, it is investigated into function and role of service provider, user and market situations. However, it is well proved that current market of international physical distribution is stable and bright, which means it is possible to take foreseeable future as well. Then company can share with corporate value of international physical distribution provided from logistics service provider.

Results – To achieve corporate value throughout process of international physical distribution is strongly connected with competitive status of logistics service providers, those are carriers and infrastructures, and third party logistics providers. Especially in order to inquire into competitive aspects of international physical distribution in this paper, it is focused on trade volumes and overcapacity of global shipping market. Unlike it is used to be, more optimistic and positive situation has been shown since 5 years ago from the year of 2018, which means carriers make a business well, leading company to be more competitive.

Conclusions – Corporate value of company in terms of international physical distribution is closely involved with competitive situations in the physically distribution, especially shipping market, which service providers can paly a key role in this regards. It can be estimated that the more market of international physical distribution works, the more competitiveness of companies increases. Ocean carriers in shipping market of international physical distribution are doing actively business well, and the corporate value can be materialized in favor of company.

Keywords: International Physical Distribution, International Logistics, Corporate Value, Supply, Demand.

JEL Classifications: F10, M16, M21, R40, R41.

1. 서론

국제 물적유통에 있어서 시장에서의 기업적 가치를 찾는 과정은 여러 가지가 있을 것이다. 하지만 종국적으로는 기업의 경쟁력과 직결되는 것으로 귀착되고, 이는 경쟁적인 운임을 제시할 수 있는 상황이 전제가 된다. 이러한 차원에서 국제물류

* Professor, Dep't of International Trade, Korea National Open University, Korea.
Tel: +82-2-3668-4682, Email: jhkimkp@knou.ac.kr

© Copyright: Korean Distribution Science Association (KODISA)
This is an Open Access article distributed under the terms of the Creative Commons Attribution Non-Commercial License (https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/) which permits unrestricted non-commercial use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original work is properly cited.

시장의 수요와 공급 그리고 운임에 대해 개념적 차원과 비교하는 것으로 본 논문을 작성하고자 한다. 우선 국제물류의 개념과 특징 등을 포함하는 일반적인 내용을 살펴보고, 국제물류의 기업적 가치를 알아본다. 그리고 국제 물적유통의 현실적 진단을 통해 수요와 공급 그리고 운임 상황을 검토하고, 이로부터 안정된 시장 상황이 국제물류 기업의 가치에 부합하는 것으로, 즉 경쟁력과 직결된다는 사실을 확인하고자 한다.

2. 국제물류 일반

2.1. 국제물류의 개념

국제물류를 개념적으로 볼 때, 이는 2개국 이상의 국가에 걸쳐 물류 활동을 수행하는 것을 말한다. 즉 생산지에서 소비지에 도달하는 상품의 이동과 처리에 관한 제반 활동을 2개국 이상에서 실행하는 것을 의미한다고 하겠다. 경영요소의 일단에서 특히 유통과 관련된 부분에 대해, 국가 간 기능의 산재를 통해 보다 효율적이고 합리적 경영활동을 추구한다고 보여 진다. 이것은 결국에는 체계적이고 합리적인 국제물류 활동의 구축으로 귀결된다. 이를 위해서 물류 활동들이 가지는 기능적인 영역에 대한 시스템적인 접근이 필요한 것이다.

한편으로는 물류의 범위는 Figure 1과 같이 구분할 수 있다. 각자의 단계를 효율적으로 구성하고 연결 지어 활동함으로써 경쟁우위의 원천으로 이를 활용할 수 있기도 하다(Chapman, Soosay, & Kandampully, 1995).

2.2. 국제물류의 특성

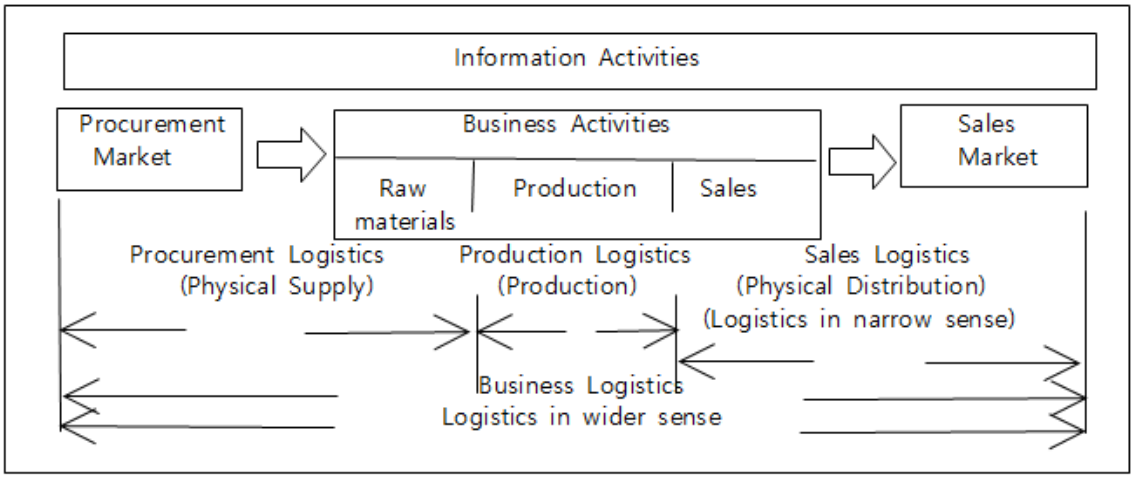
2.2.1. 다양성의 존재

국제적인 물적 유통은 환경적으로 다양한 요인 및 활동들을 갖고 있다. 우선 국제간에 이루어지는 유통 활동이기에 개개국가 간에 고유한, 혹은 독자적으로 실행하고 있는 여러 가지 요인들은 국제물류의 관계설정에 있어 기본적인 차이점을 내재하고 있다. 이러한 국제물류의 과정에서 특히 개별국가의 환경적 상이점은 다양성의 관점에서 고찰할 수도 있을 것이다. 우선적으로 정치적 혹은 법적인 부분에 대한 문제, 사회적 혹은 문화적 활동에서의 개별국가가 지니는 요소들을 언급할 수 있을 것이며, 또한 한 국가가 입지한 지리적인 요인도 국제 물적유통의 경로상에서 중요한 요소로 작용하게 될 것이다.

한편으로는 경제적인 문제도 언급하지 않을 수 없다. 국제물류 활동은 상거래상에서 일어나는 여러 가지 다양한 경제활동의 일환이기 때문에 경제적인 요인은 국제물류과정에 있어 우선적으로 이해해야 할 영역이기도 하다. 더불어 상품의 경쟁적 요인 또한 물류 환경 속에서 참작해야 할 요소이기도 하다. 더불어, 기술의 발전과 진전도 이러한 국제물류의 환경적 요인으로 파악해야 할 것이다.

물류 서비스의 제공에 있어서도 다양한 물류 환경적 요소들을 고려하지 않을 수 없다. 이는 개개국가가 지니는 상이한 부분들에 대해 국제물류의 과정에서 맞춤형 혹은 고객지향적 물류 서비스를 제공함으로써 보다 경쟁적인 형태로 고객 만족에 접근할 수 있을 것이다. 이는 일반적이고 표준화된 서비스의 유형을 벗어나, 차별화되고 특화된 서비스의 형태를 갖춤으로써 고객들의 수요에 만족을 충족시키고, 지속적인 고객의 유치에도 도움이 될 것으로 판단되기 때문이다.

다양성의 차원에서 볼 때, 국내 물류와 국제물류의 차이점을 들 수도 있을 것이다. 우선 장거리에 걸쳐서 이루어지는 물류과정임을 감안할 때 비용의 증가 측면을 언급하지 않을 수 없고, 또한 문화적인 차원의 상이점을 살펴볼 수도 있다. 더 나아가 생산이나, 포장 그리고 유통부문에 있어 개별국가의 근로자, 혹은 소비자들의 작업 자세나 구매형태에 있어서 차이점을 발견할 수도 있을 것이다.



Source : remake by author

Figure 1 : Range of Physical Distribution

2.2.2. 물류과정의 복잡성

국제물류과정은 국내 상거래와 달리 이국 간의 물적 유통의 과정이기에 무역의 수출입과정에서의 서류와 함께 어느 정도는 전문적인 지식의 필요성이 언급될 수 있다. 즉 신용장이나 선하증권 등 일련의 선적서류들이 요구된다고 하겠고, 이러한 서류의 작성과 심사 및 처리에는 국제상관습에 관련된 규칙이나 법규에 대한 해석이나 이해도 요구되어진다. 이는 서류의 처리 과정에 있어 잘못된 부분이 있을 경우, 클레임이 제기될 수 있는, 즉 분쟁의 원인이 될 수도 있으므로 해서 철저한 사전 준비 및 관리의 필요성이 대두된다고 본다. 한편으로는 수출입 주문의 절차적 복잡성을 지적할 수 있다. 수출입 주문의 경우, 본사와의 협의나 무역계약상의 대리인의 개입이 있을 수 있다. 해외 자회사나 대리인에게 위임된 현지판매나 마케팅 기능 등을 수행하는 데 있어, 그 주문절차나 처리가 복잡하며, 주문 규모의 측면에서도 국내와 비교할 때 대규모이기에, 주문상의 어려움 또한 지적될 수도 있을 것이다. 따라서 이러한 과정에는 중간자의 역할이 중요하게 개입된다(Ellram, 1992).

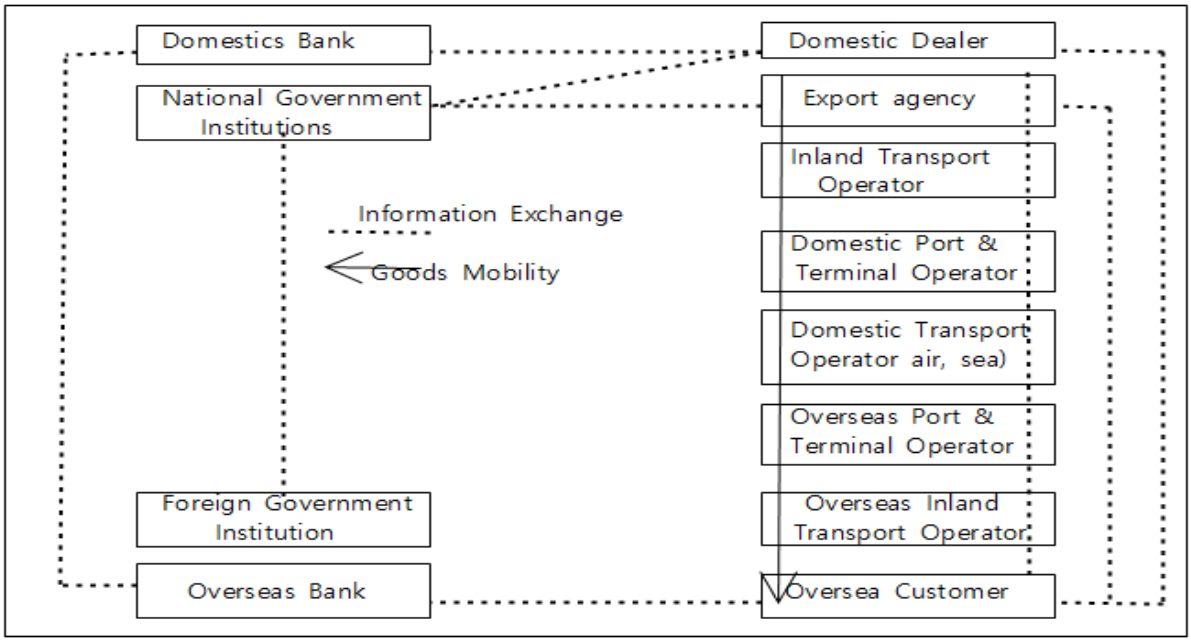
2.2.3. 제3자의 개입

무역 활동에 있어 수출입절차나 과정에서처럼 국제 물적유통에서도 제3자의 개입이나 연관은 필수적이다. 이것은 물류활동의 각 기능적 영역이나 부분이, 주체적 당사자에게는 비핵심적 영역이기에 외주를 통한 제3자와의 협력이 효율적이고 원활한 물류과정을 가능하게 한다(Leenders & Nollett, 1984). 특히 국제물류는 운송영역을 포함한 5가지의 기능적 역할이 중요하기에 이에 관련된 제3자의 개입은 필수적이며, 이때 운송주선인으로서의 복합운송 주선업자의 역할이 필요하다. 이들은 화주와 실제 운송인의 중간에서 화주를 대신해서, 혹은 운송인을 대신해서 업무를 처리해 주기도 한다. 따라서 국제물류활동에서 제3자의 역할은 아주 중요하다고 할 수 있다. 이와 더불어 창고와 같은 물류시설 또한 화주와 운송인들의 물류활동에 영향을 끼치는 요소로 언급될 수 있을 것이다. 따라서 국제물류과정의 복잡한 유통구조에 비추어 볼 때 제3자의 기능적 역할은 날로 그 중요성을 더하고 있다고 보아진다.

2.3. 국제물류의 체계

국제물류는 그 구성 및 절차가 국내외 수출입과정과 깊은 연관이 있다는 것을 알 수 있다. 무역 활동의 당사자로서는, 재화의 국제적 흐름의 과정이 국내의 공급업자와 유통과정을 구성하는 운송업자 및 물류거점을 언급할 수 있고, 그리고 소비자로 보는 외국의 바이어, 즉 고객을 지적할 수 있다. 한편으로는 재화의 국제적 이동에서 관리 측면의 공공기관이 연관되어 있고, 또한 수출입의 과정에서 대금결제와 연결된 국내외 외국환은행의 개입이 대두된다. 한편으로는 국제물류의 흐름에서 상업적 유통으로 분류되는 정보의 교류와 물리적인 화물의 이동을 언급하는 상품의 이동으로 구분할 수 있다. 재화의 국제적 이동에서 물리적인 유통과정은 서류를 통한 상업적 정보공유를 통해 하나의 완전한 국제물류의 체계를 형성한다고 보아야 할 것이다(Figure 2).

따라서 총괄적인 국제물류의 체계를 살펴보면, 화물의 통관과 관련된 정부 기관의 일련의 역할 및 대금결제와 깊이 관여한 환거래은행의 기능적 업무를 전체적 범위를 구성하고 있다고 본다. 그리고 물품의 이동과 관련해서는 국내의 판매업자인 화주, 계약과 운송에 있어서의 제3자의 입장에 서는 중간대리인의 역할이 강조될 수 있다.



Source: Remake by author.

Figure 2: System of International Physical Distribution

이 과정에서 특히 운송주선인은 아주 중요한 입장에서 국제 물적유통 화물의 이동과 관련된 업무를 처리하게 된다. 그리고 또한 실제 운송인의 운송과 항만 및 공항 등의 물류 거점시설을 제공하는 당사자를 거쳐 화물은 최종적으로 외국에 거주하는 고객에게 인도되게 된다.

2.4. 국제물류와 국내물류의 비교

물적 유통의 과정에서 국내물류와 국제물류는 국내 상거래와 국제무역의 수출입과 깊은 연관성을 가지고 있다(Stank & Maltz, 1996). 국제물류의 과정과 절차는 거래의 공간적 범위가 국제적으로 광역화되어 있기에, 복잡한 과정과 절차를 지니지 않을 수 없다. 즉 생산의 전 공정에 있어 이국 간의 무역활동이 내재되어 있고, 이는 원료의 조달, 생산과 가공, 또한 판매활동을 포함하는 유통 활동이 국제적으로 걸쳐있다는 것이다. 이것은 결과적으로 재화의 이동과 관련해서 통관절차를 포함하는 수출입 수속 및 운송방법의 다양한 선정으로 이어지는 것이다(Table 1).

따라서, 국내물류와 국제물류는 기본적으로 이국 간의 국경을 전제로 내국에서의 경제활동이냐, 혹은 외국과의 경제활동이냐를 구분하는 차원에서 유통 활동이 이루어지는 것을 의미한다.

Table 1: Comparison of Domestic and International Physical Distribution

Functional Difference		
	Domestic	**International**
Transport	common carriage by physical distribution hub (air, railway, IWT)	Multimodal transport by port and airport (ocean, air, multimodal)
Storage, Unloading	based on distribution or distribution centre	based on multimodal terminal as seaport, airport, ICD
Package	economic, convenient, simply side considered	transport considered pallet, container unit)
Information	exclusive information secured by shipper, transport company, freighter forwarder	Process, from domestic shipper to customer, centred on certain terminal could be traced by EDI, internet

Source : Remake by author.

3. 국제 물적유통의 기업적 가치

국제물류의 원활한 환경의 조성과 관련해서 우선적으로 이해하고 파악해야 할 환경적 요인들을 살펴볼 필요가 있을 수 있다. 즉, 물리적 재화의 이동과 관련된 형태로 볼 때, 국가간의 교역의 경우, WTO에 의하면, 2019년의 전 세계 상품 무역물동량은 2.6%의 성장이 기대되고 있으며, 이는 2.6%의 GDP 성장률과 함께하는 것으로 예측하고 있다. 2020년에는 3.0%의 무역성장률의 견인을 예상하고 있다. 이와 같은 현상들을 감안할 때, 국제교역의 증가는 거시적 관점에서 눈여겨볼 부분이기도 하다.

세계화의 환경 속에서 기업의 경영환경 또한 나날이 그 양상을 달리하고 있다. 기존의 국내 내수시장의 활동영역에서 이제는 그 범위가 세계적으로 변화하고 있는 현실이다. 이는 2차 대전 후의 기업 활동이 국경을 벗어나는 형태에서 그 시발점을 언급할 수 있을 것 같다. 국내기업의 경영자원의 해외 진출 및 이전, 즉 생산시설 및 해외 진출의 증가가 언급될 수 있다. 기업의 입장에서는 보다 경쟁력 있는 기업의 경영활동을 위해 최대한 비용요소를 절감하고 효율적인 사업 환경을 구축하기 위한 일환이기도 하다(Durvasula, Lysonski, & Mehta, 2006). 이와 더불어 외국기업들 또한 국내 진출 증가도 국경없는 경영활동 및 환경의 조성 차원에서 바람직한 부분이기도 하다.

특히 다국적 기업의 활동이 일반화되면서 세계는 비로소 하나의 시장 안에서 기업 활동이 이루어지고 있다. 우선 기업의 경영활동을 고전적 의미로 생산과 소비 그리고 유통의 형태로 구분할 때, 유통의 중요성이 널리 인식되면서 국제간의 재화의 이동과 관련된 국제물류의 관계도 널리 강조되고 있다.

3.1. 경제발전에 기여

거시적 차원에서 볼 때, 수출입물품의 최적 유통과 함께 물류비의 절감으로 인해 국가의 무역 활동은 물가안정에도 도움을 줄 것이다. 국제적 물적유통의 과정과 그 경로의 구축은 종국적으로 상품의 생산과 소비 그리고 이동이 체계화되는 것이며, 이는 생산력의 증대와 더불어 국제무역 시장의 활발한 소비 활동을 또한 견인하게 될 것이다. 한편으로는 운송수단으로서의 국제해운 국가의 경제적 이윤 창출에 기여하고, 자국 선대의 활용으로 운임의 외화유출을 방지하는 기능이 있다(Harlaftis & Kostelenos, 2012). 따라서 국제물류를 기업적 차원에서 잘 활용하면 그 기업의 경쟁력은 물론, 거시경제적 차원에서도 도움이 될 것이다.

3.2. 기업차원의 가치창출

국제 물적유통 과정을 살펴보면 우선적으로 기업의 경쟁력과 직결되는 부분에 대한 조명이 가능하다. 기업은 물류 활동의 수요자로서 물류비의 절감을 이룰 수 있고, 이는 곧 고객에 대한 서비스의 향상으로 연결된다고 본다. 즉 판매증진에 기여한다는 것이다. 종국적으로 제품의 공급자로서 보다 양질의 서비스를 제공하게 되어, 국제시장에서의 경쟁력의 향상을 이룰 수 있다. 한편 운영적인 측면에서 보면, 화물의 물적유통 과정에서 운송시간의 단축이나, 적시인도 및 조기인도를 통해 해외의 수요자들에 대해 판매기능을 향상시키고, 서비스의 향상과 신뢰감을 증진시키는 순기능을 기대랄 수 있다. 더욱이 제품의 가격에 영향을 끼쳐 총비용의 감소로 경쟁력을 향상시키는 결과를 기대할 수 있다. 따라서 이와 같은 일련의 기업 활동은 종국적으로 기업의 혁신적 행위로 규정할 수 있을 것이다(Viederyte, 2016).

3.3. 국제물류의 합리화

국제물류의 합리화를 위해서는 최적 물류시스템의 구축이 우선적으로 구축되어야 함은 말할 나위도 없다. 이러한 시스템을 갖추는 것은 우선적으로 물류과정의 각각의 과정을 효율화시키는 동시에 최적의 형태로 발전시키는 원동력이 된다고 할 수 있다. 즉 물류 기능의 상호작용이 효율적으로 운용되는 동

시에 시너지효과를 창출할 수 있는 관건이 되기도 한다. 운송, 재고, 포장, 하역 그리고 정보를 우리는 물류의 5대 기능으로 언급한다(Wood, Barone, Murphy, & Wardlow, 2002). 이러한 5가지의 기능적 연계 및 교차 활동은 곧 모든 물류과정을 보다 원활한 공급체인 관리의 일환으로 만들게 되는 것이다.

한편으로 국제물류는 물자의 시간적, 공간적 효용을 창출하는 측면이 강하고, 운송 부분의 비중이 중요하기 때문에 각종 운송수단의 효율적인 연결은 물론이거니와 각 운송수단의 연결점인 공항, 항만, 내륙항만 그리고 내륙터미널에서의 비용과 시간을 감소시키기 위한 노력이 중요하다고 할 수 있다. 이러한 부분은 종국적으로 물류 활동의 시스템적 경로구축과 직결되는 문제이며, 이는 곧 거점의 형태로 언급되는 hub & spoke 개념의 적용을 통한 보다 효율적인 물류체계를 이루어나가는 지름길이다. 결과적으로 유통과정의 가치 창출을 가져오게 되는 것이다. 이것은 기업의 경쟁력에 도움이 될 것임은 분명한 사실이기도 하다.

4. 국제물류의 현실진단

4.1. 국제물류의 일반적 문제

국제 물적유통을 살펴보는 과정에서 대체로 언급되어지는 것이 서비스를 제공하는 자, 그리고 그 서비스를 이용하는 자이다. 이들은 또한 어떻게 지속가능한 물류공급망을 구축할 것인가에 대해 고민하고 있다(Weijers, Glöckner, & Pieters, 2012). 한편으로는 물류 시장에서의 수요와 공급에 대한 이해를 필요로 한다. 국제물류의 과정은 국가 간의 물적 유통에 관련된 부분임으로써 국내물류와는 달리 많은 영역에서 문제가 있을 수 있다. 그만큼 다양한 절차적 과정에 국제물류가 위치하고 있음을 의미한다. 국제물류의 제공자와 이용자 그리고 물적 유통의 과정에 게재된 중간자로서의 운송주선인은 절차적인 3자라고 할 수 있다. 다시 말해 국제적 물적유통의 절차와 과정을 합리적으로 활용하는 단계에서 3단계의 구성이 잘 이루어져야 문제가 발생하지 않고, 원활한 물적 이동이 가능하게 된다.

4.1.1. 제공업자의 측면

국제물류에 있어 제공업자는 실제 물적 유통의 과정에 투입된 운송수단의 공급 차원 서비스 제공이 있을 수 있고, 물류시설의 제공이 있을 수 있다. 전자의 경우는 선대의 노선공급에 주안점을 두고 있으며, 후자는 항만 및 내륙물류시설 등의 집산지로서의 역할을 볼 필요가 있다. 운송수단의 공급은 물적유통서비스의 기본적 전제가 될 수 있을 것이다. 국제물류시장에서의 수요와 공급의 과정에서 얼마만큼의 선석을 제공할 수 있을 것인지, 이것이 물동량의 운송수요와 어느 정도의 균형을 이룰 수 있는지는 운송수요자에게도 상대적으로 아주 중요한 문제가 될 수 있다(Fusillo, 2013). 그 이유는 이것이 운임의 책정과 관련된 문제이고 국제물류의 이용자의 측면에서 서비스 제공업자의 선택과도 직결되기 때문이다. 따라서 국제 물적유통의 공급은 선석의 공급과 과잉문제가 우선적으로 검토되어야 할 것이다.

한편으로는 항만과 터미널에서의 화물의 처리 및 이동과정에 있어 정시운송 내지는 배송의 중요성이 강조될 수 있다(Lu, 2004). 일종의 병목현상(bottleneck)이 전체적인 물류과정에 비효율적으로 영향을 미칠 것으로 파악된다. 원활한 물류과정을 가로막는 각 단계에서의 지체 및 현상들이 정상적이고 체계적인 물류과정에 문제를 야기시킬 수도 있다. 이러한 문제는 결과적으로 공급관리체계(SCM)의 구도에도 영향을 끼쳐서 제공업자는 물류, 중개당사자 및 설비, 그리고 종국적으로는 이용자에 대해 불편과 손해를 초래하게 될 것이다.

이를 예로 들면, 미 서안의 컨테이너의 하역과정에서 아시아로부터 입항한 선박에서 거의 한 달간이나 하역이 이루어지지 않는다거나, 컨테이너 터미널에서의 수거 시간이 15일에 달하고 있다. 이러한 보기는 정시운송의 비율을 높이는 데 있어 점증하는 도전으로 여겨지고 있다. 예를 들어, 인도에서의 파업, 중동의 전쟁위험, 소말리아 해적 문제, 심지어 중국의 구정 휴일은 이러한 문제를 야기하는 요인이라 할 수 있다. 현대는 국제간 광범위하게 연계된 사회라고 할 때, 이러한 문제는 앞으로 한층 증가할 것으로 예견되고 있다.

4.1.2. 이용자의 측면

국제물류에 있어 당사자 중의 하나로서 인식되는, 즉 물적유통 서비스를 소비하는 측인 이용자라 할 수 있다. 수요측면 이용자의 존재는 물적 유통을 기본적으로 이루어지게 하는 동인이라고 하지 않을 수 없다. 공급이 이루어지면 자연스럽게 수요가 존재하는 판로 설이 아닌, 수요자 있는 곳에 공급이 이루어지는 소비경제의 단면을 엿볼 수 있다. 따라서 국제물류 또한 이러한 이용자들의 시장에서의 소비 형태와 긴밀이 연관되어 있다. 이것은 이전의 일반화된 서비스 패턴이 좀 더 복잡하고 다양하고 그리고 세분화된 형태로 개별 이용자에게 맞추어지는 것으로 변화하는 것을 의미한다(Świtała, Cichosz, & Trzęsiok, 2009).

이용자의 입장에서는, 주문에 있어서 완전한 투명성, 원재료 단계에서부터 최종제품의 판매에 이르기까지의 가시성, 그리고 역물류의 경우, 거의 특정상품그룹에게는 일반화되어져 가고 있다. 국제물류에 있어서의 수많은 변수와 개입된 다수의 상이한 당사자, 앞서 언급된 서비스의 정도를 유지하는 것, 이것이 종종 도전적으로 다가올 수도 있을 것이다.

4.1.3. 시장적 측면

4.1.3.1. 공급과잉과 물동량

국제물류시장에 있어 한 가지 분명한 것은 대형선의 지속적인 등장과 운항이다. 현재는 20,000 TEU가 넘는 선박이 운영중에 있는 현실적 상황을 볼 때, 규모적 경제의 실현을 통한 단위당 단가를 낮추려는 선사들의 경영전략은 분명해 보인다. 이러한 선박의 물리적 크기가 시장에서의 일반적인 추세로 자리 잡으므로 해서, 이에 상응하여 화주들에게 부과하는 요율도 경쟁적으로 제공되어지고 있음을 알 수 있다. 하지만, 정작 선박의 대형화를 추구하는 과정에 기반시설의 투자와 유지, 그리고 보수 관리에 대한 문제가 대두된다. 이것은 시설투자라는 자본의 투입이 전제되어야 하므로, 기존의 국가 주도의 기간산업적 성격을 넘어 민영화의 틀 속에서도 자본투자에 대한 부담은 상존하게 되고, 이것은 자칫 빈약한 항만 및 터미널 개발로 이어질 수 있다. 이럴 경우, 선사의 대형선의 특정 항로 투입 및 운용이 제한을 받을 수 있다. 이러한 현상은 자의든 타이든 거점항만의 육성을 더욱 부추기는 결과를 초래할 수도

있을 것이다. 즉 hub & spoke라는 측면에서 인근 항만과의 경쟁을 더욱 치열하게 노정하게 될 것이다.

비록 대형선의 경우를 떠나, 대규모 전략적 제휴가 선사들 간의 경영전략의 형태로 이루어지고 있는 현실에서, 국제물류 시장에서의 선박의 공급량은 늘어날 수밖에 없을 것이고, 이것은 상대적으로 기반시설의 부족을 더욱 확연히 보여주고 있다. 현재로서는 많은 항만들이 대형선의 접안을 위한 시설투자에 대한 가일층의 노력을 기울이고 있다. 이러한 항만 측의 일련의 노력은 일부 터미널에서 나타나고 있는 체선현상을 완화하기 위한 것이기도 하다. 따라서 선박의 입항 및 접안을 용이하게 하는 기반시설에 부재는 지속적으로 체선현상을 일으키게 될 것이다.

국제물류 노선의 원활한 전개와 관련해서는, 파나마 운하의 확장공사가 2016년 완료되기는 했으나, 비용 효율성 및 저탄소 배출, 그리고 선박 운항의 경제성의 문제를 떠나, 새로운 문제에 직면할 수도 있을 것이다. 즉 수송 거리의 단축으로 인한 시간 및 비용은 단축되나 운하 이용이 증가할지는 미지수이기도 하다.

개발도상국에서의 기반시설의 문제는 한층 심각하다고 하겠다. 특히 아시아에서 미국으로의 태평양노선의 경우 컨테이너의 증가량은 괄목하다. 이러한 현상은 지속적으로 나타날 것이며, 자유무역협정이 체결되고 실행되는 상황에서는 더욱 증가할 것이다. 예를 들어 중국의 물량증가, 인도의 육로상황, 동남아시아의 날씨 문제는 기반시설문제와 연관되어 있다고도 할 수 있다.

4.1.3.2. 보안문제

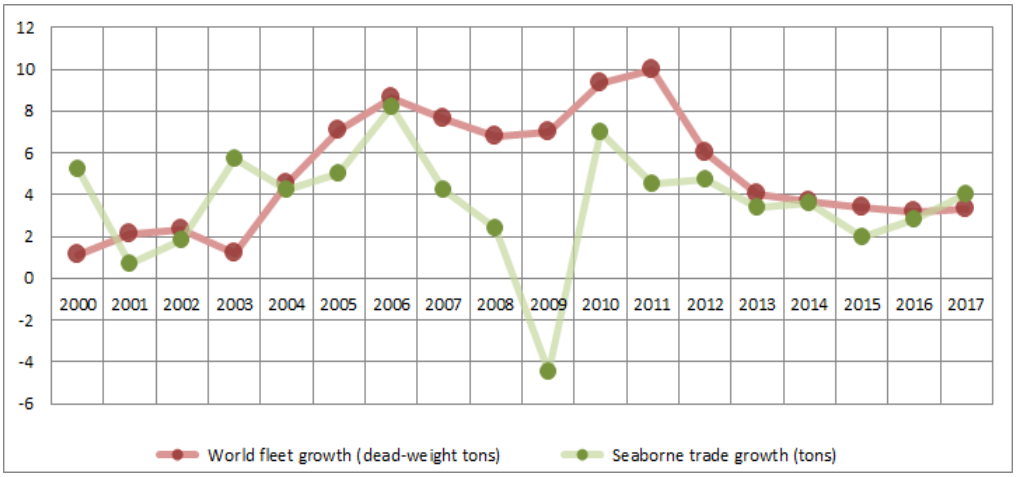
국제물류의 과정의 시장에서의 안전의 문제 또한 주의 깊게 보아야 할 하나의 영역이다. 화물의 유통과정에 있어, 보다 안전이 확보된 상태에서 문제가 발생하지 않는 상태로 목적지까지 잘 인도될 수 있다면, 이는 진정한 국제물류의 흐름이라고 하지 않을 수 없다. 물적유통의 각 단계가 보다 원활하게 연결되고 운송되는 형태로 구성된다면, 이는 합리적이고 최적의 국제 물적유통활동이 될 것이다. 국제물류의 보안문제는 날이 갈수록 그 중요성이 강조되고 있는 현실이라고 할 수 있다 (Harlaftis & Theotokas, 2004).

물적 유통의 절차적인 차원에서 보면, 화주는 관내 트럭운송업자를 통해 국내창고에 운송을 예약하고, 창고업자는 항만으로의 컨테이너의 운송을 하기 위해 트럭업자를 활용하게 된다. 그러한 과정 속에서 화물이 최종목적지에 도착하면, 이는 또한 7-8단계의 상이한 단계를 거치게 된다. 이때 관계 당사자들이 그들의 주의의무를 충실히 이행하지 않을 경우, 보안에 문제가 발생하게 될 것이다. 국제물류 운송과정에 관여하는 모든 당사자, 즉 화주에서 국내창고업자와 트럭업자에 이르기까지, 이러한 절차를 무시하거나 지키지 않을 경우에는 심각한 부정적 현상이 발생하기는 시간문제로 보여진다. 공급체인절차를 담보하는, 유통에서 보안장소를 확보하고 있는, 그리고 정부의 보안프로그램(C-TPAT or AEO)을 준수하는 서비스 제공업자와 협력하는 것도 중요할 것이다.

4.2. 국제물류의 현황

국제 물적유통 시장에 있어 중요한 것은 우선 선사의 경영활동에 직접적으로 영향을 끼치는 시장 상황에 대한 문제일 것이다. 이것은 시장에서의 선복의 수요와 공급, 그리고 화물의 증감 등에 의해 해운 운임이 결정되는 것과 무관하지 않다. 따라서 물동량의 변화에 대한 신조선의 주문 및 인도는 때때로 시차적 불일치를 나타내면서 시황을 더욱 어지럽게 하기도 한다. 다시 말해, 화물의 증가가 선복공급량을 초과하는 상황이 전개될 때, 운임과 수익의 증가를 예상할 수 있으며, 이는 선사의 경영활동에도 도움이 될 것이다. 아래의 Figure 3. 이이를 잘 나타내고 있기도 하다. 즉, 2008년의 세계 금융위기로 인한 세계 경제의 불황 및 물동량의 급격한 하락으로 인한 해운 경기 및 시장 상황은 불황 그 체로 해석될 수 있을 것이다. 하지만 물동량의 변화와는 달리, 선복량은 그다지 큰 변화를 보이지 않고 있다. 즉, 이전의 신조가 시차를 두고 시장에 공급되는 측면과 함께 기존의 선대편성이 지속되고 있음을 엿볼 수 있는 측면이기도 하다.

하지만, 경기회복의 과정을 거치면서 2014년의 수요와 공급의 접점을 시작으로 대체로 시황이 회복되고 있음을 엿볼 수 있다. 이는 시장의 안정을 의미할 뿐 아니라, 한편으로는 운임의 정상화 및 경쟁적 상태로 접어든 것을 의미하는 것이기도 하다.



Source : UNCTAD (2019)

Figure 3: Annual Growth of world fleet and seaborne trade 2000-2017

4.2.1. 공급량의 문제

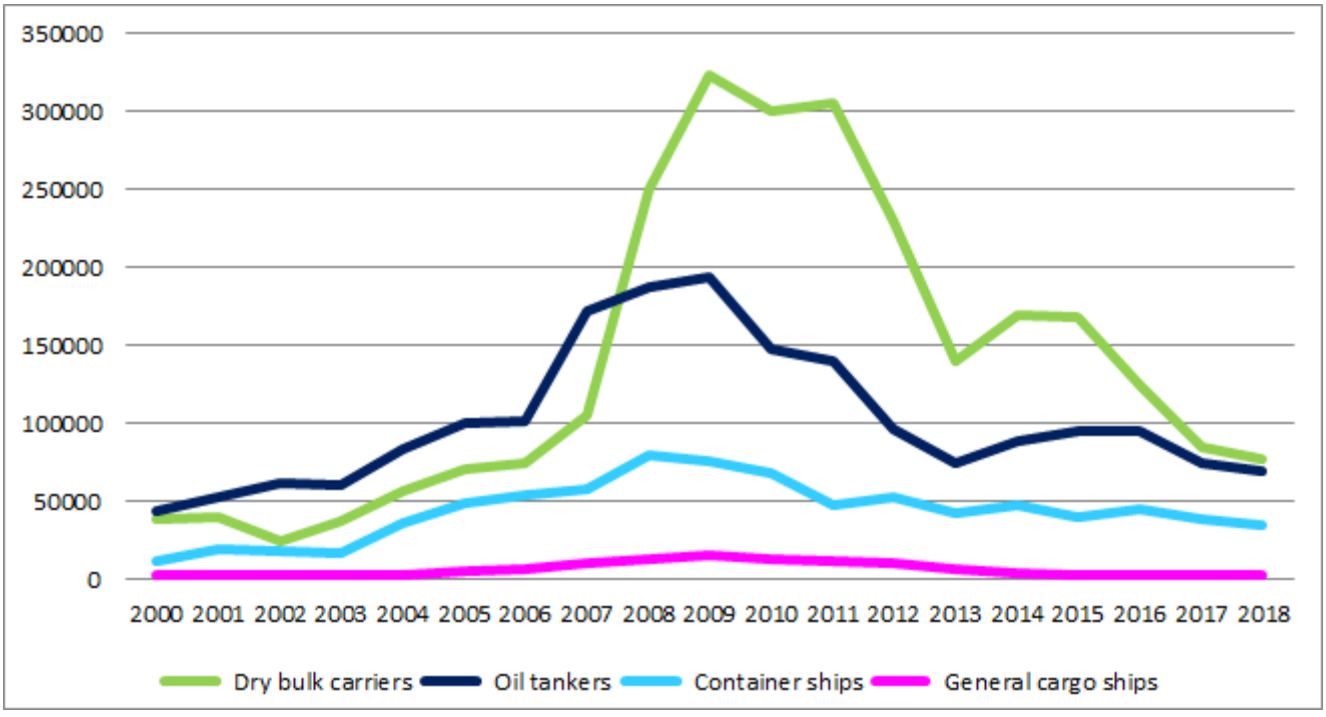
국제물류의 서비스 제공과 함께 공급량의 측면에서 살펴볼 필요가 있다. 국제 물적유통도 다른 분야와 마찬가지로 시장에서의 수요와 공급 측면을 고려하지 않을 수 없다. 특히 물동량의 감소와 해운시장에서의 선대의 공급과잉이 적지 않게 문제가 되고 있다. 이것은 결국에는 운임의 하락을 초래하게 될 것이고, 선사의 경영활동을 위축하게 할 것이다. 국내해운시장에서의 선복량과 국제해운시장에서의 공급과잉은 국제물류의 세계에 서로 다른 형태로 영향을 줄 것으로 보인다. 앞서 언급하였듯이 화물의 감소와 선복량의 과잉은 지난 시기에도 큰 문제 중의 하나였다. 특히 Maersk, MSC, CMA CGM와 같은 대형선사 들은 그들 선대의 15.6%, 또 다른 18개의 대형선사들은 자체선대의 19.8%를 수주하는 상황이기도 하다.

주요 선형에 대한 주문량은 2017년과 2018년 사이 더욱 감소하고 있다(Figure 4). 2008년과 2009년의 최고조와 비교할 때, 현재의 주문량은 컨테이선의 경우 62%, 유조선은 66%, 드라이 벌크선 76%, 일반화물선의 경우 85%까지 하락하고 있다. 경제위기임에도 수주물량이 늘고 있다는 사실은 경기회복의 기대감과 불황일 때, 호황의 시장을 위한 투자로 해석할 수 있을 것이다. 또한 시차를 감안한 일반적인 해운 투자의 양상이기도 하다. 컨테이너 선복과 관련해서는, 주문량의 2/3가 14,000 TEU 이상의 대형선이 되고 있다. 이와 같은 현상은 해운 시황은 세계 경제와 밀접한 연관성을 가지고 진행되고 있음을 반증하고 있다고 여겨진다.

4.2.2. 수요량의 문제

국제 물적유통이 활발하게 진행되는 대륙 간 화물의 이동에 있어서, 흔히 기간노선이라고 일컫는 태평양의 미주노선, 유럽노선 그리고 대서양 노선을 일컫고 있다. 이들 노선들에 있어서 물동량의 증가는 세계 경제의 안정 및 성장을 의미하는 것이라고도 할 수 있다. 즉 국제물류 시장에 있어서 수요와 공급은 세계 경제의 파생적 현상을 감안한, 시황의 전개를 유추할 수 있다. 세계 경기가 호황일 때는 물동량의 증가는 필연적이며, 이는 해운시장의 활발한 수요를 지닌 시장의 역동성을 읽을 수 있는 대목이기도 하다. 이는 운임에 대한 선사들의 기대와도 무관하지 않을 것이다. 한편으로는 앞서 에서도 언급하였듯이, 해운 수요가 위축된 불황 시에는, 향후의 경기회복을 염두에 두고 때때로 미래지향적 투자에 전념하기도 한다. 최근 5년간을 두고 볼 때 물동량의 증가 현상이 점진적으로 나타나고 있다. 이는 국제물류의 실제적 활동을 보다 긍정적으로 평가할 수 있는 측면이다.

주요 동서항로라고 할 수 있는 아시아와 유럽 노선과, 태평양 노선과 대서양 노선에서는 물동량의 증가가 역력히 나타나고 있다(Table 2). 태평양 노선에서의 물동량(서향과 동향)은 4.7%까지 증가하고 있으며, 더욱이 동아시아-북미노선(서향과 동향)도 7.1%까지 상승하고 있다. 전반적으로, 2,760만 TEU의 전체 물동량이 운송된 태평양노선이 가장 활발한 국제 물적유통의 현장이라고 할 수 있다. 다음으로는 아시아 유럽노선의 2,480TEU 그리고 810만 TEU의 대서양 노선을 들 수 있다.



Source : UNCTAD (2019)

Figure 4: World Tonnage on Order, 2000-2018

Table 2: Containerized Trade on Major East-West Trade Routes, 2014-2018

(Millon TEU and annual change of %)

	Trans-Pacific		Asia-Europe		Transatlantic	
	Eastbound	Westbound	Eastbound	Westbound	Eastbound	Westbound
	East Asia-North America	North America-East Asia	Northern Europe and Mediterranean to East Asia	East Asia to Northern Europe and Mediterranean	North America to Northern Europe and Mediterranean	Northern Europe and Mediterranean to North America
2014	15.8	7.4	6.8	15.2	2.8	3.9
2015	16.8	7.2	6.8	14.9	2.7	4.1
2016	17.7	7.7	7.1	15.3	2.7	4.2
2017	18.7	7.9	7.6	16.4	3.0	4.6
2018	19.5	8.1	7.8	16.9	3.2	4.9
Percentage and Change						
2014-2015	6.6	-2.9	0.2	-2.3	-2.4	5.6
2015-2016	5.4	7.3	3.8	2.7	0.5	2.8
2016-2017	5.6	2.1	6.9	7.1	8.0	8.3
2017-2018	4.1	3.0	3.2	3.3	7.3	7.1

Source : UNCTAD (2019)

5. 결론

5.1. 요약

국제 물적유통은 국내물류의 국가 간 재화의 이동과정의 외연을 확대한 구조로 볼 수 있다. 따라서 국제물류는 일반적으로 물류의 과정이 좀 더 복잡하고 다양한 절차를 지니고 있다는 것이 개념적인 차원에서 특징으로 언급될 수 있다. 다시 말해 다양한 요소들이 개입되고 있으며, 이것은 어쩌면 당연한 문제로 받아들여 질 수 있다. 한편으로는 물류과정 자체가 복잡하고 광범위한 영역에서 진행되는 것으로 해석할 수 있다. 그리고 물류 서비스를 제공하는 측과 이를 이용하는 측의 중간과정에 제3자 운송주선인의 개입 또한 지적하지 않을 수 없다. 국제 물적유통도 기업의 경영활동의 일환으로 볼 때, 기업가치의 창출 차원에서 중요한 영역으로 접근되어야 할 부분이다. 거시적으로 국제 물적유통은 경제발전에 기여한다고 할 수도 있겠으나, 우선 고객지향적 물적유통 서비스를 제공하면서 기업가치를 향상시키고, 종국적으로 기업이윤을 창출하는 데 중요한 기능을 하고 있다고 할 것이다. 한편으로는 물류 합리화를 적극적으로 모색하지 않을 수 없다. 합리화 혹은 최적화는 곧 효율적인 물류 서비스를 가능하게 하고 이것이 물적유통의 경쟁력과 직결된다고 하겠다.

5.2. 시사점

현실적으로 볼 때, 우선 국제 물적유통의 과정이 기업적 가치를 제공하고 이를 구체화하고 있느냐의 문제로 귀착된다. 이는 국제물류의 제공업자들의 시장에서의 안정적이고 경쟁적인 시황 속에서 영업하고 서비스를 제공하고 있느냐의 문제이기도 하다. 국제물류의 기업적 가치를 추구하는 차원에서 최근의 국제물류시장을 살펴보면, 일반적으로 주목되는 화물의 감소와 선복의 과잉공급의 문제에 대한 역전현상이 목격되고 있다. 따라서 이는 운임의 안정과 국제 물적유통의 현장에서 중요한 역할을 맡고 있는 선사들의 경영상태의 호전을 의미한다고 할 수 있다. 이것은 국제물류 서비스를 제공하는 업자들의 원활한 영업활동의 과정인 동시에, 이러한 서비스를 이용하는 기업의 차원에서도 국제물류활동을 통한 기업의 경쟁적 가치실현을 가능하게 하는 것으로 판단된다.

References

Chapman, R., Soosay, C., & Kandampully, J. (2002). Innovation in logistic services and the new business model: A conceptual framework. *Managing Service Quality Journal, 12*(6), 358–371.

Durvasula, S., Lysonski, S., & Mehta, S. C. (2006). Competitive positioning in International logistics: Identifying a system of attributes through neural networks and decision trees. *Journal of Global Marketing, 20*(1), 75-89.

Ellram, L. M. (1992). Partners in international alliances. *Journal of Business Logistics, 13*(1), 1-25.

Fusillo, M. (2013). The Stability of market shares in liner shipping. *Review of Industrial Organization, 42*(1), 85-106.

Harlaftis, G., & Kostelenos, G. (2012). International shipping and national economic growth: Shipping earnings and the Greek economy in the nineteenth century. *Economic History Review, 65*(4), 1403-1427.

Harlaftis, G., & Theotokas, J. (2004). European family firms in international business: British and Greek tramp-shipping firms. *Business History, 46*(2), 219-255.

Leenders, M. R., & Nollett, J. (1984). The Gray zone in make or buy. *Journal of Purchasing and Materials Management*, *13*(3), 10-15.

Lu, C. S. (2004). An Evaluation of logistics services' requirements of international distribution centers in

Taiwan. *Transportation Journal (American Society of Transportation & Logistics Inc), 43*(4), 53-66.

Stank, T. P., & Maltz, A. B. (1996). Some proposition on the third party choice: Domestic vs. international logistics providers. *Journal of Marketing Theory & Practice, 4*(2), 45-54.

Świtała, M., Cichosz, M., & Trzęsiok, J. (2009). How to achieve customer satisfaction ? Perspective of logistics outsourcing performance. *LogForum, 15*(1), 39-51.

UNCTAD (2019). Review of Maritime Transport 2018. *United Nations,* (UNCTAD/ RMT/2018), 13-24.

Viederyte, R. (2016). Organizational and process innovations in international logistics companies: The relevance and expected benefits. *Regional formation and development studies*, *20*(3), 134-146.

Weijers, S., Glöckner, H., & Pieters, R. (2012). Logistic service providers and sustainable physical distribution. *LogForum, 8*(2), 157-165.

Wood, D. F., Barone, A., Murphy, P., & Wardlow, D. L. (1995). Logistics of Export Product Movement. *International Logistics, 1*, 288-308.