

동북아 항공물류 허브전략의 방향과 외국인투자 유치 유망품목¹⁾

장 윤 종 외
(선임연구위원 · 국제산업협력실)
jang@kiet.re.kr

〈요 약〉

인천공항이 동북아 항공물류 허브로 발전하기 위해서는 물류기업과 물류센터의 유치가 필수적인바, 이들을 효과적으로 유치하기 위해서는 인천공항이 지향해야 할 허브전략의 방향과 투자유치 중점대상 분야가 분명해야 한다.

이 글은 인천공항 지역이 선택할 수 있는 물류허브 전략을 단순환적 허브 전략, 물류기업 집적형 허브전략, 제조업 SCM 지원형 허브전략 등 크게 세 가지 유형으로 구분하고 비교 평가한 후 세 번째 유형이 비록 추진하기는 어렵지만 북경, 상해 등 경쟁지역의 위협에 대한 대항력이 가장 크다는 점에서 적극 검토해야 할 것이라는 점을 강조한다.

제조업 SCM 지원형 허브전략에 있어서 투자유치 중점대상 분야를 찾아내기 위하여 항공물류 적합도, 국제 SCM 활성화 수준, 우리나라의 경쟁력 등 3개 기준을 적용하여 품목을 선정한 결과 전자산업, 특히 통신기기, 반도체 및 전자부품이 가장 유망한 분야로 선정되었다.

1. 머리말

참여정부 출범 이후 우리나라를 동북아 물류허브로 발전시키기 위한 구상은 2003년 8월 ‘동북아 물류중심 추

진 로드맵’으로 구체화된 후 현재 실행 단계로 접어들었다. 그러나 이 구상이 어느 정도 성공할지는 중국변수 때문에 아직 불투명한 상태이다. 중국도 상해 양산항 개발계획²⁾을 비롯한 주요

- 1) 이 글은 연구용역보고서 “전략적 FDI 투자유치대상 목표산업과 표적 다국적기업, 표적 국제물류기업의 선정”(장윤종, 장석인, 이항구, 박훈, 광대중)을 토대로 그 내용의 일부를 수정, 보완한 것이다.
- 2) 상해항은 2003년에 컨테이너 화물처리 세계 3위의 성과를 거두었으나 지속적인 물동량 증가에 대응하기 위하여 2020년까지 1,340만 TEU(우리나라 전체 물동량은 2003년에 1,278만 TEU였음)를 처리할 수 있는 30선석의 양산항 개발계획을 추진 중에 있다.

항만시설의 대대적인 확충과 상해, 광주, 북경을 3대 거점으로 한 대규모 공항개발을 적극 추진하고 있기 때문이다.

해상물류 허브와 관련하여 최근 정부 내에서 제기된 '동북아 항만환경 변화를 고려하여 항만개발계획을 재점검하고 고부가가치 물류를 강화할 필요가 있다'는 지적³⁾은 중국의 도전이 예사롭지 않다는 점을 짐작케 한다. 항공물류의 경우 해상물류보다는 나은 상황이지만 정부가 목표하듯이 동북아 환적화물, 특히 중국의 동북부와 일본의 서부지역 국제화물을 유치하고 환적화물 비율을 현행 46% 수준에서 2010년에 65% 수준으로 제고한다는 것이 쉽지는 않은 실정이다.

인천공항이 동북아 항공화물의 허브로 발전하기 위해서는 교통편 확충, 공항운영 개선, 배후지역 개발 등 국내적으로 더 많은 노력이 요구되지만 특히 외국인투자 유치가 필수 불가결하다. 구체적으로 동북아 지역을 사업대상으로 삼는 국제물류기업과 글로벌 제조업체의 물류센터 유치가 핵심이다. 이를 위해 정부는 인천공항 부지 내에 금년 말까지 완료를 목표로 자유무역지역 30만평을 조성⁴⁾하는 한편 작년 하반기부터 자유무역지역에 입주할 물류

업체와 제조업체를 모집하고 있다.

물류업체들의 신청은 어느 정도 들어오고 있으나 제조업체들은 극히 미흡하며, 특히 외국인투자와 동북아 환적화물을 취급하는 업체들은 전체적으로 기대에 못 미치고 있는 실정이다. 이러한 사실은 아직 초기단계이기는 하지만 인천공항 지역의 항공물류 허브화 추진상황에 대한 진단과 점검을 요구한다. 이 글은 이와 관련하여 인천공항 지역이 지향해야 할 구체적인 항공물류 허브전략의 방향을 점검해보고 허브전략 실현의 관건이 되는 외국인투자 유치 유망품목들을 살펴보고자 한다.

2. 동북아 항공물류 허브전략의 방향

현재 30만평이 조성되고 있으며 장기적으로는 150만평 이상으로 확장될 인천공항 물류지역을 동북아 허브로 발전시키기 위한 바람직한 전략은 무엇인가. 먼저 '동북아 물류중심 추진 로드맵'에서 제시된 전략을 살펴보면, 교통망 확충과 공항운영 개선 등 인천공항의 물류경쟁력을 중국과 일본보다 더욱 강화하고 이를 토대로 한편으로는 동북아 환적화물을 유치하고 다른

3) 국무조정실 정책평가위원회, 2004년도 정부업무 평가결과(주요 정책과제), 2004. 7. 23, p. 403.

4) 향후에는 이 지역을 60만평으로 확장하고, 자유무역지역 남측에도 125만평을 확보하여 고부가가치 항공 관련 물류 및 첨단산업단지를 개발할 계획이 수립되어 있다.

한편으로는 국제물류기업과 물류센터를 유치하여 동북아 중추공항으로 발전한다는 것이다.⁵⁾ 그 결과 환적화물 비율을 현행 46% 수준에서 2010년에 65% 수준으로 제고할 수 있을 것으로 전망하고 있다.

이 전략체계는 전체적으로 주요 구성요소들을 잘 범주화(categorization)하고 있다는 점에서 높이 평가할 수 있지만 핵심이 되는 물류기업·물류센터 유치와 환적화물 유치가 구체적으로 어떻게 연계되는지에 대해서는 명확하게 제시하지 않아 실천전략으로 활용하기는 곤란하다. 이러한 점에서 여기에서는 양자를 중심으로 인천공항 지역이 추구해야 할 물류허브 전략에 대해 검토해보고자 한다.

인천공항 지역이 선택할 수 있는 물류허브 전략은 단순환적 허브전략, 물류기업 집적형 허브전략, 제조업 SCM 지원형 허브전략 등 크게 세 가지 유형으로 대별해볼 수 있다.

(1) 단순환적 허브전략

첫 번째로 생각해볼 수 있는 단순환적 전략은 불특정다수 화물을 항공기 착륙 후 하역한 후 분류, 재포장 등의 추가작업 없이 그대로 재출하하는 것이다. 이 전략을 채택하는 경우 인천공항에 얼마나 많은 환적화물을 유치할

수 있는가가 관건이다. 따라서 이 전략의 성패는 거의 전적으로 항공사의 화물운송 비용과 화물유치 역량, 공항터미널의 물류 효율성과 신속성에 달려 있다. 한 마디로, 화물운송 비용이 싸고 신속한 화물 재출하가 이루어져야 한다. 실제로 우리나라는 대한항공과 아시아나 등 두 국적항공사가 경쟁력 있는 화물운임을 제시함으로써 이 전략에서 성공을 거두고 있다. 2003년의 경우 국제 항공화물은 184만톤이었으며 그 중 환적화물은 85만톤으로 46%를 차지하였다. 항공사별로 환적화물을 처리한 실적을 보면 대한항공 64%, 아시아나 26%, 외항사 10%로서 환적화물의 90%가 국적항공사에 의해 처리되고 있는 상태이다.

향후에도 이 전략은 국적항공사의 화물운임 경쟁력과 효율성을 기반으로 계속 추진해 나가겠지만 인천공항이 역점을 두어서 추진해 나가야 할 전략인가에 대해서는 의문의 여지가 없지 않다. 이 전략은 별다른 진입장벽적인 요소를 갖고 있지 않아 환적화물 이탈을 막기가 어렵기 때문이다. 예를 들어, 중국항공사가 장차 규모의 경제를 통해 화물운송비용을 대폭 낮추고 중국공항이 물류 효율화를 달성해 나간다면 환적화물들은 쉽게 중국으로 빠져나갈 것이다. 더구나 이 전략에서는 넓은 물류부지나 외국인투자 유치가 큰 중요성을

5) 동북아경제중심추진위원회, 동북아 물류중심 추진 로드맵 : 7대 추진과제, 2003. 8. 27.

갖지 못한다. 화물을 효율적으로 처리할 수 있는 화물터미널과 일정규모의 보관창고만 있으면 되기 때문이다.

이러한 점들을 종합해볼 때, 이 전략은 cash cow 전략으로서 계속 추진해 나가되 전적으로 이에 의존해서는 곤란할 것으로 생각된다.

(2) 물류기업 집적형 허브전략

두 번째로 생각해볼 수 있는 전략은 물류기업 집적형 허브전략으로 국제물류기업을 유치하고, 그들로 하여금 인천공항을 자신들의 물류허브로 활용하도록 유도하는 것이다. 단순환적 전략이 화물 그 자체에 초점을 맞추고 있다면 이 전략은 기업유치를 통해 환적 화물을 확보하는 전략이라고 할 수 있다. 따라서 이 전략의 관건은 환적화물을 보유하고 있는 물류기업들을 많이 유치하는 데 달려 있다.

현재 정부는 DHL, FedEx, TNT, UPS 등 세계 4대 글로벌 특송업체 유치에 역점을 두고 있다. 2003년에 DHL에 화물터미널 부지를 6,000평 제공하였으며 TNT, FedEx 등에도 적극적으로 진출의사를 타진하고 있다. 이러한 점에 비추어볼 때, 정부는 인천공항 지역의 물류전략으로 일단 물류기

업 집적형 허브전략에 역점을 두고 있는 것으로 보인다.

이와 관련하여 한 가지 지적하고 싶은 것은 특송물류뿐만 아니라 기업물류 업체의 유치에도 적극적인 노력을 경주할 필요가 있다는 점이다.⁶⁾ 기업물류의 경우 중국과의 물류사업이 큰 비중을 차지하는 물류기업일수록 유치 필요성이 더욱 크다는 점도 염두에 두어야 할 것이다.⁷⁾

물류기업 유치노력의 성과는 유망기업의 선정 및 접촉 등 유치활동에도 크게 의존하지만 근본적으로는 인천공항이 상해, 북경, 싱가포르, 홍콩 등 경쟁지역보다 더 나은 물류경쟁력을 확보할 수 있느냐에 달려 있다. 또한 이들 글로벌 물류업체들이 요구하는 유·무형의 인프라 및 인센티브를 얼마나 잘 충족시켜 줄 수 있는가가 중요하다. 인천공항을 자유항으로 발전시켜야 하며 물류경쟁력을 획기적으로 제고할 수 있는 조치들이 강력하게 추진되어야 한다는 주장들이 나오는 것은 바로 이러한 배경에서이다.

종합적으로 볼 때, 물류기업 유치를 통한 환적화물의 확보 및 인천공항의 물류허브화 추진은 간단·명료하면서도 강력하고 큰 성과를 낼 수 있는 중요한 전략임에 틀림없다. 그러나 물류

6) Airborne Express, APL Logistics, BAX Global SCM, Menlo Worldwide, Ryder System, Exel PLS, Kuehne & Nagel, E2open 등이 대표적인 유치대상이다. 용역보고서 X 참조.

7) 이와 관련한 자료조사 및 심층연구는 현재 거의 전무한 실정으로 신속한 대책마련이 요구된다.

기업의 유치는 결코 쉬운 일이 아니며, 이를 위해서는 인천공항의 물류경쟁력 강화가 필수 불가결하다. 이 점에서 이 전략은 바람직하지만 해야 할 일이 많은 전략이라고 평가할 수 있다.

(3) 제조업 SCM 지원형 허브전략

마지막으로 생각해볼 수 있는 전략은 다국적 제조업체의 공급사슬관리(SCM : Supply Chain Management)를 지원하는 물류허브를 구축하는 것이다. 이 전략은 90년대 중반 이후 관련 기업들간에 SCM이 활발하게 전개되는 새로운 추세와 중국의 급속한 산업발전 및 동북아의 동반성장에 착안한 것이다. 즉, 동북아가 새롭게 세계의 공장으로서 부상하면서 다국적기업들은 동북아의 경쟁력과 시장을 활용하기 위한 새로운 SCM 구축을 진행시키고 있다. 이 과정에서 그들은 SCM을 가장 효율적으로 수행할 수 있는 곳에 물류센터를 설치할 것이다.

다국적기업의 SCM 지원형 물류허브 전략은 바로 이러한 산업의 신조류를 이용하고자 하는 것으로 SCM을 재구축하는 다국적 제조기업들이 인천공항 지역을 그들의 새로운 물류센터로 활용하도록 유도하는 데 초점을 맞추

는 것이다. 만약 SCM 효율화를 제조업체 스스로가 수행하지 않고 3PL이나 4PL⁸⁾에 위탁한다면 이들 물류 대행업체의 물류센터를 유치하는 것으로 된다.

이 경우 외관상으로는 두 번째 전략에서 추진하는 기업물류업체의 유치와 크게 다를 바 없다. 그러나 이 전략이 두 번째 전략과 근본적으로 다른 점은 국내산업이 경쟁력을 갖는 품목들과 연계된다는 데 있다. 즉, 경쟁력 있는 국내 제품들은 다국적기업의 SCM들 속에 포함될 개연성이 크고, 국내제품들이 SCM에서 차지하는 비중이 크면 클수록 물류센터 입지 물색에 있어 인천공항이 유리한 위치를 점할 수 있다는 점을 염두에 둔 것이다. 이러한 점에서, 이 전략은 두 번째 전략의 부분집합이라고 할 수 있으며 그 범위는 국내산업이 경쟁력 있는 품목, 다국적기업의 SCM에 연계되어 있는 품목으로 한정한다.

이 전략의 의의는 국내산업의 국제경쟁력을 추가로 고려한 물류허브를 지향함으로써, 인천공항의 물류경쟁력에만 의존하여 경쟁지역에 비해 우위를 확보하기가 쉽지 않은 두 번째 전략의 취약점을 극복한다는 데 있다. 더구나 물류센터가 국내산업·무역과 연계

8) 3PL(Third Party Logistics Provider) : 독립적인 물류관리회사로서 공급사슬상에 위치한 기업들을 위한 운송, 보관 업무를 관리할 수 있는 기술과 능력 보유, 4PL(Fourth Party Logistics Provider) : 3PL업체들이나 회사내 물류담당 부서의 물류처리능력 향상을 위한 기술, 전문지식을 제공하는 독립적인 실체로서 최근 B2B 업체 등이 이러한 역할을 수행.

됨으로써 상호 시너지효과를 가져올 가능성도 크다. 반면에, 유치대상 품목을 크게 축소하기 때문에 빠른 시간 내에 소기의 성과를 거두기가 쉽지 않다는 약점을 가지고 있다. 이러한 점에서 이 전략은 세 전략 중 가장 이상적이지만 가장 어렵다고 말할 수 있다.

(4) 3개 유형 물류허브 전략의 비교 평가

위에서 살펴본 인천공항 지역의 3개 물류허브 시나리오 중에서 현재 정부는 물류기업 집적형, 특히 특송업체에 초점을 맞춘 물류허브 추진에 역점을 두고 있다. 그리고 단순환적형 전략도 국적항공사들의 화물운송 가격경쟁력에 힘입어 정상 추진되고 있다. <표 1>에서 보듯이 양자가 추진 용이성과 외국인투자 유치성과 면에서 세 번째 전략을 앞서는 때문일 것이다. 그러나 이 두 전략은 중국이 광대한 시장과 대대적인 공항 확충 및 물류 효율화를 통해

우리와 경쟁에 나서게 되면 힘든 국면을 맞을 우려가 높다.

이러한 면에서 아직 큰 주목을 받지 못하고 있지만 품목 중심의 SCM 지원형 물류전략은 적극적으로 검토할 필요가 있다고 생각된다. 경쟁지역에 대한 대항력이 가장 크기 때문이다. 또한 전자산업을 비롯하여 글로벌 SCM이 활발한 산업부문에서 우리 산업이 경쟁력을 갖고 있고, 요사이 국내 산업구조가 부품소재 중심으로 전환하고 있으며, 한·중간의 수직분업이 확대된다는 점도 유리하게 작용할 것이다. 만약 적절한 품목을 중심으로 물류센터 유치가 성공적으로 이루어진다면 인천공항의 물류허브화는 중국의 위협에 크게 노출되지 않으면서 안정적으로 추진될 수 있을 것이다.

종합적으로 인천공항의 물류허브 전략은 3개 유형의 복합적 병행추진이 바람직할 것으로 생각된다. 당장은 물류기업 집적형 허브전략을 중심으로 단순환적 전략을 추진해 나가되 곧바

<표 1> 3개 유형 물류허브 전략의 장단점 비교

	단순환적 허브전략	물류기업 집적형 허브전략	제조업 SCM 지원형 허브전략
물류허브 추진 용이성	1위	2위	3위
외국인투자 유치 성과	-	1위	2위
경쟁지역에 대한 대항력	3위	2위	1위
외국인투자 유치대상	-	글로벌 특송기업 기업물류 기업	다국적기업 SCM형 물류센터
성패의 핵심요소	항공사 화물운임	공항 물류경쟁력	산업경쟁력 및 중국과의 연계

로 제조업 SCM 지원형 허브전략에 대한 준비에 들어가, 장기적으로는 중국을 활용한 제3 유형의 전략 중심으로 추진되어야 할 것이다.

3. 제조업 SCM 지원형 물류허브에 적합한 품목 분석

인천공항 지역에 제조업 SCM 지원형 물류허브를 구축하는 데 적합한 품목을 찾는 방법으로는 세 가지 요소를 고려할 수 있을 것이다. 첫 번째로, 당연한 이야기이지만 항공물류에 적합한 품목이어야 한다. 두 번째로, SCM 차원에서 물류센터를 필요로 할 개연성이 높은 품목이어야 한다. 끝으로, 중국 등 경쟁지역보다 인천공항을 물류허브로 삼을 가능성이 높은 품목이어야 한다. 이들과 관련한 품목선정 기준 및 그에 따른 선정품목을 각각 살펴보기로 한다.

(1) 항공물류 적합품목

항공물류에 적합한 품목은 일반적으로 경량의 고부가가치 제품이라고 할 수 있는데 항공운송 비율(=항공운송에 의한 교역액/전체 교역액)로 측정 가능하다. 이 지표는 전체 무역 중에서 항공편을 통한 무역이 차지하는 비중

을 나타내는 것으로 1에 가까울수록 항공운송 적합도가 높아진다.⁹⁾

2003년 국내 평균 항공운송 비율은 <표 2>에서 보듯이 32.4%를 나타내고 있다. 금액기준으로 수출입 물품의 약 1/3이 항공편을 통해 거래되고 있는 것이다. 항공운송 비율이 평균보다 높은 품목을 살펴보면 HS코드 2단위 기준으로 총 96개 품목군 중에서 19개 품목군이다. 이 중 항공운송 비율이 90%를 넘는 품목(항공운송 전용품목)은 예술품과 귀금속, 3/4을 넘는 품목(항공운송 주도품목)은 산동물, 의약품, 항공우주, 모피 등이며 2/3 또는 50%를 넘는 품목(항공운송 우선품목)은 전기전자, 시계, 정밀기기 등이다.

그 밖의 10개 품목들은 항공운송 비율이 비록 평균보다는 높지만 모두 50% 미만으로서 항공운송에 적합하다고 보기는 곤란하다. 다만, 이 분류는 HS 2단위를 기준으로 한 것으로서 4단위, 6단위, 혹은 10단위로 세분류하게 되면 품목별로 높은 항공운송 비율을 나타내는 품목들이 포함되어 있다는 점에 유의할 필요가 있다.¹⁰⁾

참고로, 품목별 항공운송 구성비를 살펴보면 전기전자가 단일 품목군으로 거의 60%를 차지하며 기계류 19%, 정밀기기 6.3%, 귀금속 5.5%

9) 현재 우리나라에서는 관세청에서 공항을 통한 수출입을 별도로 집계하고 있으므로 이를 용이하게 살펴볼 수 있다.

10) 자세한 내용은 용역보고서 II 참조.

〈표 2〉 항공운송 비율 상위 품목 현황(2003)

단위 : 백만 달러, %

HS코드 (2단위 기준)	품목명	총수출입(A)	항공수출입(B)	항공운송비율 (B/A)	항공수출입 구성비
97	예술품	131	126	96.1	0.1
71	귀금속	6,958	6,640	95.4	5.5
1	산동물	32	25	80.1	0.0
30	의약품	1,351	1,033	76.4	0.9
88	항공·우주	1,028	785	76.3	0.6
43	모 피	163	123	75.3	0.1
85	전기전자	93,586	70,031	74.8	58.0
91	시 계	343	248	72.3	0.2
90	정밀기기	11,107	7,598	68.4	6.3
84	기계류	51,879	23,201	44.7	19.2
50	견	225	97	43.3	0.1
42	가죽제품	529	216	40.9	0.2
37	사진용재료	932	377	40.5	0.3
49	인쇄물	364	140	38.4	0.1
81	기타 비금속	328	126	38.3	0.1
82	비금속공구	1,090	417	38.2	0.3
38	기타 화공품	3,387	1,275	37.7	1.1
6	산수목	78	29	37.6	0.0
35	단백질계	436	143	32.8	0.1
	수출입 전체	372,507	120,759	32.4	100.0

자료 : 관세청.

등 4개 품목군이 전체 항공운송의 90%를 차지한다. 이러한 사실은 적어도 우리나라의 경우 항공운송이 특정 품목들에 집중되어 있다는 것을 시사하고 있다.

(2) 다국적기업의 SCM 차원의
물류허브 필요성 상위 품목

다국적기업들의 제조업 SCM 차원

에서의 동북아 물류허브 필요성은 크게 두 가지 기준에 의해 검토해볼 수 있다. 먼저 다국적기업들의 해외직접투자자와 특히 기업내무역이 얼마나 활발한가를 기준으로 삼을 수 있다. 직접투자자와 기업내무역이 활발하지 못한 품목은 생산 분화가 어렵고 다단계의 SCM이 구축되기 어렵다는 것을 의미하며 따라서 물류센터 설치 필요성이 그다지 크지 않다는 것을 의미하기 때

문이다. 다음으로 국제적인 SCM 구축이 경쟁력에 미치는 영향을 기준으로 삼을 수 있다. 영향력이 큰 품목일수록 SCM과 물류센터의 필요성이 커지기 때문이다. 여기에서는 지면 관계상 기업내 무역을 기준으로 검토해보고자 한다.¹¹⁾

기업내무역에 대한 상세한 통계를 조사, 발표하는 미국을 대상으로 업종·품목별 기업내무역 실태를 살펴보기로 한다. 미국의 다국적기업들은 <표 3>에서 보듯이 2002년에 제조업 전체로 50% 이상의 다수지분 보유자회사(MOFA : Majority-Owned Foreign Affiliates)에 1,035억 달러를 수출하고 그들로부터 1,468억 달러를 수입하였다. 업종별 구성비를 살펴보면, 미국 모기업의 해외 자회사에 대한 수출의 경우 자동차 및 부품이 40%, 컴퓨터 및 전자제품이 22%, 화공 11%, 기계 6%, 의약품과 식품이 각각 3%를 차지하였다. 해외자회사로부터의 수입의 경우 자동차 및 부품이 47%, 컴퓨터 및 전자제품이 22%를 차지하여 수출에서보다 더 큰 비중을 나타내고 있다. 그 다음으로 의약품이 7%, 화공 및 기계가 각각 4%를 차지하여 수출과는 차이를 나타내고 있다.

초점을 더욱 구체화하기 위하여 미국 다국적기업 아시아 자회사들의 대미 무역을 살펴보면 제조업 전체적으로 미국으로부터의 수입은 187억 달러, 수출은 249억 달러를 기록하였다. 업종별 구성비를 살펴보면, 수입의 경우 컴퓨터 및 전자제품이 56%로 단연 선두를 차지하며 화공 14%, 기계 7%, 자동차 및 부품 6%, 의약품 4% 등을 차지하였다. 자회사들의 대미 수출의 경우 컴퓨터 및 전자제품이 81%로 거의 대부분을 차지하며 전기제품 4%, 자동차 및 부품 4% 미만, 금속제품 및 기계가 각각 2% 등이다.

일반적인 기업내무역과 아시아 자회사들의 대미 무역을 비교하면 몇 가지 주요한 특징들을 추가로 발견할 수 있다. 첫째, 기업내무역 전체 금액과 아시아 자회사의 무역액을 비교할 때 아시아의 비중은 대략 18% 내외를 차지하는 것으로 생각할 수 있다. 둘째, 아시아는 컴퓨터 및 전자제품이 차지하는 비중이 압도적이다. 특히 아시아 자회사의 대미 수출에서는 4/5를 넘는다. 끝으로, 아시아 자회사들의 경우 수입과 수출간에 불균형 구조가 두드러진다. 예를 들어 화공, 의약품, 기계 등은 수입은 많은데 수출은 거의 없다. 반대로 전기제품은 수입은 별로 없으면서

11) 세계 직접투자의 경우 전기전자, 기계장비, 화공, 운송장비, 금속제품, 음식료품 등이 대표적 업종이며, 국제 SCM 활성화 수준의 경우 컴퓨터, 정밀기기, 제약 및 의료기기, 패션의류, 스포츠용품, 자동차 등이 대표적인 품목임. 자세한 내용에 대해서는 용역보고서 IV, V를 참조.

〈표 3〉 미국 다국적기업의 해외 다수지분 소유 자회사(MOFA)와의 무역현황(2002)

	모기업-자회사간 기업내무역 (자회사 업종 기준)		아시아 자회사들의 대미 무역 (모기업 업종 기준)	
	미국 모기업의 수출	미국 모기업의 수입	미국으로부터 수입	미국으로 수출
〈금액기준〉				
제조업 전체	103,455	146,855	18,670	24,893
식 품	3,309	2,913	201	396
섬유의류가죽	998	1,005	12	120
제 지	1,493	1,086	(D)	46
화 공(의약품 제외)	11,251	6,182	2,639	256
의약품	3,230	10,821	704	218
고무플라스틱	2,060	1,507	167	44
비금속광물제품	515	586	189	9
금속제품	1,954	2,398	150	520
기계장비(컴퓨터 제외)	5,776	5,779	1,222	469
컴퓨터 및 전자제품	22,653	32,573	10,382	20,135
· 컴퓨터 및 주변기기	6,411	11,999	2,133	10,282
· 통신장비	4,575	5,034	2,911	3,191
· 반도체 및 전자부품	7,649	8,628	4,586	6,123
전기제품	1,879	3,191	250	1,071
운송장비	42,284	70,457	1,400	1,036
· 자동차 및 부품	41,502	69,237	1,074	(D)
〈구성비〉				
제조업 전체	100.0	100.0	100.0	100.0
식 품	3.2	2.0	1.1	1.6
섬유의류가죽	1.0	0.7	0.1	0.5
제 지	1.4	0.7	-	0.2
화 공(의약품 제외)	10.9	4.2	14.1	1.0
의약품	3.1	7.4	3.8	0.9
고무플라스틱	2.0	1.0	0.9	0.2
비금속광물제품	0.5	0.4	1.0	0.0
금속제품	1.9	1.6	0.8	2.1
기계장비(컴퓨터 제외)	5.6	3.9	6.5	1.9
컴퓨터 및 전자제품	21.9	22.2	55.6	80.9
· 컴퓨터 및 주변기기	6.2	8.2	11.4	41.3
· 통신장비	4.4	3.4	15.6	12.8
· 반도체 및 전자부품	7.4	5.9	24.6	24.6
전기제품	1.8	2.2	1.3	4.3
운송장비	40.9	48.0	7.5	4.2
· 자동차 및 부품	40.1	47.1	5.8	-

자료 : US DOC, BEA, US Direct Investment Abroad: Preliminary 2002 Estimates, www.bea.gov.

수출은 상당히 많다. 이러한 통계적 특징들은 인천공항에 다국적기업의 SCM 물류센터가 설치되는 경우 품목 및 수출입 구조의 방향에 대한 좋은 시사점을 제공해 준다.

(3) 인천공항 지역 경쟁력 보유 품목¹²⁾

다국적기업이 동북아의 다른 지역과 비교하여 인천공항을 물류허브로 삼을 가능성이 높은 품목은 우리나라가 국제경쟁력을 갖는 품목과 특히 대중 수출 전망이 유망한 품목일 것이다. 경쟁력 있는 품목이 아니고서는 다국적기업의 SCM에 편입될 수도 없으며, 확대되는 중국시장을 겨냥해서 SCM을 구축하고자 하는 기업들이 더욱 늘어나고 있기 때문이다. 이러한 점에서 국제경쟁력과 대중 수출 유망성이 대표적인 기준이 될 수 있을 것이다.

국제경쟁력 보유 품목 선정을 위하여 항공운송 비율이 평균을 상회하는 품목을 대상으로 1996~2000년 기간 동안 ① 우리 제품의 세계시장 점유율이 상승하면서 ② 세계수출 신장률도 세계 평균 수출신장률을 상회하는 품목 기준을 적용하였다. 기준 ②를 추가한 것은 시장이 확대되어야 향후 물류센터의 필요성이 더욱 커질 수 있기 때문이다.

이 기준에 의해 HS 4단위에서 품목을 선정한 결과 ① 전자 분야에서 송신기기 및 비디오카메라, 축전기, 무선통신기기 부품 등 10개 품목, ② 정밀기기 분야에서 의료용기기, 광학용품 등 6개 품목, ③ 의약 및 화학제품 분야에서 치료용 의약품, 전자산업용 화학화합물 등 6개 품목, ④ 귀금속 분야에서 신변장식용품 등 4개 품목, ⑤ 일반기계 분야에서 3개 품목 등 HS 4단위에서 총 42개 품목이 선정되었다.

대중국 수출 유망성과 관련하여 ① 중국 수입증가율이 평균보다 높고, ② 우리나라의 대중국 항공수출 증가율이 연평균 20% 이상이며, ③ 세계 수출 증가율 또한 평균을 상회하는 품목 기준을 적용하였다.

이 기준에 의해 품목을 선정한 결과 ① 전자 분야에서 송신기기 및 비디오카메라, 컴퓨터 등 22개 품목, ② 정밀기기 분야에서 액정 디바이스 레이저기기 등 10개 품목, ③ 일반기계 분야에서 가공공작기계 등 4개 품목, ④ 기타 13개 품목 등 HS 4단위에서 총 49개 품목이 선정되었다.

두 기준 모두를 충족시키는 품목은 <표 4>에서 보듯이 전자 10개 품목 등 총 18개 품목이다. 이 중 정밀기기 4개 품목, 화공 2개 품목, 일반기계, 유리제품 각각 1개 품목 등이다.

12) 용역보고서 III 참조.

〈표 4〉 국제경쟁력 및 대중 수출 유망성 기준을 모두 충족하는 품목 현황

전자	- 송신기와 비디오카메라, 무선 송수신기 부품, 인쇄회로, 음성 재생기기·영상기록용·재생용 기기부품, 레코드·테이프, 축전기, 전기회로의 개폐용·보호용·접속용 기기, 자동자료처리기계, 사무용기기부품, 전기기기용의 절연용 물품 등 10개 품목
정밀기기	- 광섬유케이블과 편광재료제의 판, 렌즈·프리즘·반사경과 기타 광학용품, 의료용·수이용 기기, 기타 측정·검사용 기기와 윤곽투영기 등 4개 품목
일반기계	- 가공공작기계 등 1개 품목
화학	- 유기화합물 및 귀금속 아말감, 전자용으로 사용하기 위해 도프처리된 화학원소와 화학화합물 등 2개 품목
유리	- 기타 유리제품 등 1개 품목


(4) 유망품목 종합

위에서 살펴본 3개 기준에 의한 품목선정 결과 업종으로는 전자산업, 대표적 품목으로는 통신장비, 반도체 및 전자부품 등이 공통적으로 선정되었다. 그 밖의 경우 3개 기준 모두를 충족시키지는 못하지만 의약 및 화학제품, 정밀기기, 기계부품 등이 유망한 분야이다.

전자산업의 경우 우리나라의 항공운송 비율은 75%를 상회하며, 미국 다국적기업의 기업내무역, 특히 아시아 자회사들의 무역에서 수출입 양면 모두에서 높은 비율을 차지하고 있다. 또한 우리나라의 국제경쟁력과 대중 수출 유망성 측면에서도 가장 많은 품목이 포함되어 있다.

이러한 면에서, 인천공항 지역의

SCM 지원형 물류허브 구축은 전자산업을 중심으로 한 물류센터 유치 및 국내기업과의 부품조달 연계강화 전략을 시급히 수립할 필요가 있다. 이를 위하여 먼저 글로벌 전자 제조업체를 중심으로 SCM의 재구축을 수행하고 있는 기업들을 파악하고 그들의 SCM 재구축 전략, 동북아에서의 사업방향 등에 대한 정보수집이 선행되어야 할 것이다.¹³⁾ 이와 더불어, 국내 전자부품 업체들의 글로벌 전자업체에 대한 부품공급 실태에 대해서도 정보수집이 요구된다.

이들을 토대로, SCM을 재구축 중인 기업들과 그들의 물류 대행기업들에 대하여 국내산업의 SCM 연계 및 인천공항을 물류센터로 활용하는 방안 등에 대한 본격적인 접촉에 들어가야 할 것이다. 

13) 예를 들어, 금년 3월 IBM은 대대적인 SCM 재구축을 E2open에 의뢰하였으며 일본의 후지쓰는 최근 Exel에 자사의 물류를 담당하게 하였다.