

# 우리나라 물류 산업 정책

양선업 · 통상산업부 유통산업과 서기관

## 머리말

최근 들어 유행처럼 '물류'라는 용어가 사용되고 있지만 아직도 산업계의 물류에 대한 인식은 많은 경영 활동 중의 일부로서만 인식되는 정도에 그치고 있는 것이 현실이다. 매출액의 2 배를 늘리는 것과 물류비를 10% 절감하는 것이 동일한 이윤을 창출하는 상황을 생각해 보면, 우리의 물류에 대한 인식이 얼마나 미흡한 수준인가를 알 수 있을 것이다.

현실적으로도 우리나라는 물류 관련 시설 · 운영 · 제도 모든 측면에서 선진국에 비해 20여 년의 격차가 있는 후진성을 면치 못하고 있어, 결과적으로 산업의 경쟁력 강화에 4대 아킬레스건<sup>1)</sup>으로 작용하고 있다. 산업의 경쟁력 강화 측면에서 물류 산업의 중요성이 새삼 더해가고 있다.

물류 활동이 이처럼 우리 산업에 애로 요인으로 작용하게 된 것은 우선 무엇보다도 수송 문제에 기인하는 바가 가장 크다고 할 수 있다(물류 비용 중 수송비의 비중이 70%를 상회). 경제 성장에 상응하는 도로 · 철도 · 항만 · 공항 등 사회간접자본 시설에 대한 투자 부족으로 물류 수요에 비해 처리 능력이 크게 부족한 실정이다.

둘째, 화물을 보관하는 창고는 대부분 영세하고 그나마도 80% 이상이 정부 양곡 창고에 그치고 있다. 냉동 · 냉장 창고 등 전문적이고 고부가가치를 창출하는 창고 시설은 5% 수준에 불과하다.

셋째, 하역시 기계화 · 자동화를 지원할 하역 장비의 낙후 문제를 들 수 있다. 하역시 60%를 인력에 의존하고 있어 과다한 인건비 지출 문제와 하역 대기 시간의 지체를 초래하고 있다.

넷째, 물류 표준화의 척도가 되는 수송용 표준 팔레트의 사용률이 10% 수준에 불과할 정도로 부진하여 일관수송시스템을 구축하기가 곤란하게 되어 있다.

다섯째, 물류 정보를 제공하는 네트워크가 구축되어 있지 않아 불필요한 시간 낭비와 교통량 발생을 유발하고 있다. 또한, 기업별 · 기관별로 독자적인 물류정보망시스템을 개발하고 있어 정보망간 연계가 잘 이루어지지 못하고 있다.

여섯째, 수송 구조가 비영업용 소형차를 이용한 공로 수송 위주의 개별 · 직송 체계로 되어 있어 수송

1) 4대 아킬레스건: 고시가, 고임금, 고관류 비용, 고물류 비용.

수단별 물동량 수송 분담이 제대로 되지 않고 있으며, 수송 수단의 특성을 고려한 연계 수송이 이루어지고 있지 않아 상품의 효율적인 수송이 어려운 실정이다.

일곱번째, 물류 관리·운영이 비효율적으로 이루어져왔다는 점을 들 수 있다. 대부분의 기업이 물류 전담 부서를 두지 않고, 범용성있는 물류비 산정 기준도 마련되어 있지 못하는 실정이다. 물류 과정을 종합적으로 진단·설계·관리하는 전문가의 부족이 물류 관리·운영의 어려움을 더해주고 있다. 마지막으로, 물류 활동에 대한 행정 지원 체계가 정비되지 못하고 예산 지원도 턱없이 부족한 실정이다. 이로 인해 기업의 물류 활동에 대한 토지·건축·행정적인 규제 및 차별적인 세제·금융지원제도 등 물류 관련 규제가 많은 실정이다.

### 물류 정책의 방향

정부의 물류 정책은 기업의 물류 흐름이 목표로 하는 곳에(Right place), 가장 빠른 시간에(Right time), 저렴한 가격(Right cost)으로 공급할 수 있도록 여건을 조성해주는 것이라고 할 수 있다. 이는 산업계가 신속·저렴·편리·안전한 물류 서비스를 제공하여 국가 경쟁력을 강화할 수 있도록 수송·보관·하역 등 일괄 물류 체제를 구축하여 물류 비용의 대폭적인 절감을 기할 수 있도록 한다는 것이다.

물류의 하드웨어적 측면에서는 물동량 증가에 대비하여 물류 거점 시설의 확충을 추진해나가는 한편, 소프트웨어적 측면에서 기존 물류 시설을 최대한 활용하기 위하여 물류 관련 제도·절차를 개선하고 물류 표준화·공동화·정보화·자동화로 물류 일괄 처리 서비스를 강화해나가는 방향으로 물류 정책이 전개되고 있음은 두말 할 나위가 없다.

### 물류 정책의 주요 과제

이러한 정책 방향에 따라 정부에서 추진해나갈 10대 주요 과제는 다음과 같다.

첫째, 무엇보다도 물류 관련 제도 및 법령을 정비·보완해나가는 일을 우선 과제로 들 수 있다. 정부 내의 물류 관련 법령 체계 및 정책 추진 체계가 소관 품목 및 사업자별로 다기화·중복적으로 되어 있어 물류 활동의 광범위성을 고려할 때, 현재의 법령 체계 및 정책 추진 체계로서는 물류 효율화 시책의 효과성이 높아지기 어렵다. (가칭)물류기본법과 같은 종합적인 법령을 제정하여 정부내 물류 관련 부처가 긴밀한 협조 및 적절한 분담을 통해 물류 효율화 시책을 추진해나갈 수 있도록 물류 관련 법령의 체계화가 필요하다. 그러한 법령 체계 내에서 현재 물류 관련 정책을 추진하는 재정경제원, 농림수산부, 통상산업부, 건설교통부 등이 유기적인 협조와 업무 분담이 가능하도록 정책의 조정과 개별 물류 정책의 전문적인 추진 체계를 명확히 하여 정책의 중복 혼란 등이 발생하지 않도록 해야 할 것이며, 현재의 시설 중심의 물류 관련 연구 체계에 산업 및 기업의 물류 효율화를 위한 연구 체계를 보강하여 효과적인 물류 정책 연구 및 연구의 효율성을 제고해나가야 할 것이다.

둘째, 물류 기반 시설인 사회간접자본 시설의 확충이 필요하다. 지역간 도로 교통 체증을 완화하기

위한 남북 7 개축, 동서 9 개축의 격자형 간선도로망 형성, 수도권 신국제공항, 경부고속철도, 부산항·평양항 등 주요 항만의 확충, 공항 화물 처리 시설의 확충 및 대량의 화물 발생지에 연계 수송 시설을 지속적으로 건설해나가는 활동 등이 모두 이에 포함된다. 한정된 정부 재원 내에서 산업계의 사회간접자본 시설 수요가 충족될 수 있도록 사회간접자본 시설 투자시 지역간 균형 개발 측면 외에 산업에 대한 지원 측면도 함께 고려하여야 할 것이며, 사회간접자본 시설 투자를 위한 정부 예산을 확대하고, 정부 재정 한계 극복을 위하여 민자 유치 사업의 적극적인 발굴과 민자 유치 규모의 확대를 추진해나가야 할 것이다. 또한 화물 전용 고속도로의 지정, 고속도야간통행시스템 도입, 항만 시설의 야간이용제도 등 기존 사회간접자본 시설의 이용 효율성 제고를 위한 방안 등이 강구되어야 할 것이다.

넷째, 지역 거점별로 물류 거점 시설의 확충이 지속적으로 이루어져야 할 것이다. 공동집배송단지, 복합화물터미널 등 공동으로 이용할 수 있는 물류 거점 시설을 전국 주요 지역에 확충해나가고, 공업 단지 등 물동량이 대규모로 발생하는 지역에 공동집배송단지 등을 조성하여, 생산 제품 및 원재료의 원활한 수·배송이 가능하도록 하는 등 '지역간 거점 수송 체계'를 구축해나가야 할 것이다.

다섯째, 작년에 제정된 유통단지개발촉진법에 따른 시행령이 제정되면, 유통 단지에 대한 인허가 절차가 대폭 간소화되어 물류 시설의 집단화가 촉진될 것이다. 그러나 물류 거점 시설이 막대한 재원 및 장기간이 소요되는 시설임을 감안하여 부지 확보 및 조성 재원 면에서 정책적인 지원이 계속 뒤따라야 하고 물류 거점 시설 조성 사업에 대한 정부의 예산·세제 지원 확대, 물류 거점 시설의 운영을 저해하는 각종 규제의 완화도 병행되어야 할 것이다.

여섯째, 비효율적인 수송 구조의 대폭적인 개선이 필요하다. 소비자의 제품에 대한 수요 패턴이 소량 다품종화되는 추세를 감안, 생산지에서 최종 목적지까지의 개별·직송 수송 체계를 계획적이고 체계적인 수·배송 체계로 개선하여 생산지, 물류 거점 시설, 최종 소비자간의 수송 체계가 효율화될 수 있도록 해나가야 한다. 도로에 편중된 대량 화물 수송 구조는 철도·연안 해운 수송을 증대하여 철도와 해운의 수송 부담률을 제고하고 공로·철도·해운의 연계 수송을 강화하는 방향으로 개편되어야 할 것이다. 제조 업체나 유통 업체의 자가 물류 활동 비중이 85%에 달하는 점을 감안하여 전문 수송·보관 업체를 육성하여 규모의 경제를 통한 물류 비용 절감이 가능하도록 해야 할 것이다.

일곱째, 종합물류정보망의 구축이 시급히 추진되어야 한다. 종합물류정보망은 통관, 입출항 등 물류 관련 업무를 거래 당사자가 EDI(Electronic Data Interchange)로 처리하는 물류 업무의 일관 처리 기반이 되는 사업이다. 물류정보망이 완성되면 물류 관련 기관과 사람의 직접 방문이 감소하고 원자재 등 화물의 소재 파악과 수송 시기의 파악이 용이해져 불필요한 인력·시간·비용의 낭비를 줄이고 교통량 유발도 대폭 감소할 수 있을 것이다.

여덟째, 기업의 물류 효율화를 위한 기초로서 물류 표준화·자동화의 확대가 필요하다. 포장 규격 및 팔레트, 하역 기기, 수송 장비 등을 표준화하여 물류 기기의 호환성을 향상시킬 수 있도록 물류

표준화 보급이 조속히 추진되어야 할 것이다. 또한 현재 인력에 의존하여 이루어지고 있는 하역, 보관 등의 활동을 자동화·기계화할 수 있도록 하고, 물류비 절감을 유도하기 위해 물류비 산정 및 관리 방법을 통일하여 물류비를 체계적·통일적으로 관리해나가야 할 것이다.

일곱째, 물류의 공동화가 필요하다. 물류 공동화란 상호 공동으로 보관, 운송, 하역, 정보 등에까지 공동으로 물류 행위를 하는 것으로서, 공동집배송단지의 건설 등 시설의 공동 건립 및 공동 이용은 물론이고 시스템을 상호 개방하여 연계시키는 활동도 포함되는 개념이다. 물류 시설을 공동으로 이용하고 공동 수송, 공동 배송, 제품 교환을 통한 공동화 등을 통하여 물류비의 절감이 획기적으로 이루어질 수 있을 것이다.

여덟째, 개별 산업 및 업종별로 생산지와 소비지의 상품 이동 경로가 상이하고 제품 및 원재료의 특성에 따라 물류 활동 특성이 다른 점을 감안하여 산업별·업종별 물류 효율화의 추진이 필요하다. 1995년도에 수립된 자동차, 철강, 시멘트 산업의 산업별 물류개선 5개년계획이 정부 차원의 종합 계획에 반영되어 차질없이 추진되어야 할 것이며, 이러한 산업별 물류개선 5개년계획을 다른 주요 업종으로 확대하여 해당 산업의 물류 활동 특성을 고려한 사회간접자본 시설 확충, 공동 물류 거점 시설 확보, 공동 수·배송, 업종별 물류정보망의 구축 등을 추진함으로써 각 산업의 물류 효율화가 추진될 수 있도록 하여야 한다.

아홉째, 기업의 물류 활동을 저해하고 있는 규제 및 제조 활동 등에 비해 차별적으로 적용되어오고 있는 각종 규제의 완화와 제조 활동에 준하는 수준의 지원 확충이 필요하다. 현재 물류 시설의 건축 및 운영과 관련하여 규제가 과다하고 기업 활동과 관련된 각종 규제 및 지원제도 시행시 물류 분야에 차별적으로 적용되고 있는 규제가 많은 실정이다. 이러한 규제를 제조 활동 등에 준하는 수준으로 완화해나가고, 화물 차량의 도심 통행 제한, 과적 단속 등 물류 활동을 저해하는 제한 규정을 합리적으로 조정하는 등 물류 활동을 불필요하게 규제하는 부분이 없도록 해야 할 것이다.

마지막으로, 우리나라를 동북아 국제 물류 중심지(HUB)화하는 장기 비전 하에서 물류 정책이 추진되어야 할 것이다. 수출입 물량은 물론이고 중국 등 주변 국가의 화물을 유치하여 환적 기지화하며 통일에 대비한 통일 한반도의 물류 체계 정비 문제도 동시에 검토하는 등 동북아에 있어서 물류 중심지로서의 역할을 수행해나갈 수 있도록 추진되어야 할 것이다.

## 맺음말

향후 10년 이내에 물류 선진국으로 발돋움하기 위해서는 10대 물류 정책 과제에 따라 정부와 민간의 공동 노력이 절실히 요구된다고 할 것이다. 다른 분야와는 달리 물류 분야만큼은 공동으로 하지 않으면 전체 기업의 효율이 떨어지고, 개별 기업만의 독자적인 협동만으로는 효과가 미흡하다는 인식을 확산하여 동참하는 자세가 물류 선진국으로 향하는 출발점이 된다는 사실을 다시 한번 다짐해볼 일이다. “뭉치면 살고 흩어지면 죽는다”는 구호가 가장 맞아 떨어지는 곳이 물류 현상이라는 사실을 깊이 되새겨본다. 