

IV. 기획 연재

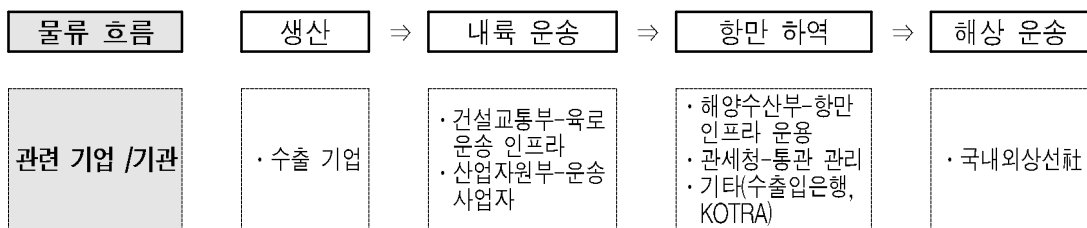
1. 수출 인프라 시리즈(1)-수출 물류 인프라의 문제점과 과제

□ 수출 물류 인프라의 의의

화물 제조에서 해외 수화주에 이르는 다양한 유통·수송 시스템을 의미. 수출 물류 인프라의 효율성 제고는 기업의 수출 경쟁력 제고와 함께 국내 물류 인프라를 국제적인 물류 중심지로 부각시키는 기회를 제공

- 수출 물류 인프라는 화물의 제조에서부터 해외 수화주에 이르는 다양한 유통 및 수송 시스템을 의미하며, 우리 기업의 수출 가격 경쟁력에도 큰 영향을 미치는 요인임
 - 현재 국제간 화물 운송의 대표적인 방식인 컨테이너 화물의 유통 단계는 「생산 → 내륙 운송 → 항만 하역 → 해상 운송」 등의 단계를 거침
 - 지난 1998년 초에 IMF 이후 원화 평가 절하에 따른 수출 경쟁력은 2 배로 상승했지만 실제로는 물류비, 수입원자재 가격 상승, 외환수수료 등의 수출 원가가 급상승하여 수출 업계의 채산성은 IMF 체제 이전에 비해 오히려 하락할 정도가 되었음

<수출 물류 흐름도(컨테이너 화물 중심)>



- 국내 수출 물류 인프라의 효율성 제고는 우리 기업의 수출 경쟁력 제고를 향상시키는 한편, 국내 물류 인프라를 국제적인 물류 중심지로 부각시키는 기회를 제공할 것임
 - 육운, 항만, 항공 등의 물류 효율화는 수출 원가를 크게 낮추게 함으로써 수출 가격경쟁력을 제고시킬 것임

-
- 항만 등의 물류 인프라의 효율성 제고로 성장 속도가 빠른 국제 물류 시장에서 경쟁력을 획득하는 기회가 될 것이며, 외화 수익 증가와 대외 이미지 개선에 큰 도움이 될 것임

□ 수출 물류 인프라의 문제점

선진국보다 과중한 물류비 부담은 국제 경쟁력 약화 요인으로 작용. 이는 물류 시스템의 비효율성과 시스템 운영의 비능률성, 물류 산업 발달의 지체에 기인

- 물류비의 과다

- 국내 물류비 부담은 매출액 대비 12.9%(97년)으로서 미국 일본(7~8%) 및 유럽(6%)보다 과중하며, 특히 수출 업체의 경우 IMF 이후 환율 상승에 따른 가격 우위를 물류비 상승으로 인해 상당 부분 잠식당하고 있어 국제 경쟁력 약화 요인으로 작용하고 있음

- 물류 시스템의 비효율성

- 물류 수단별 비효율성: 항만, 공항 등 물류 기반 시설의 부족에 따른 선박 및 화물의 체증난으로 시간적인 물류 흐름이 원활치 못함
- 물류 수단간 연계 미비: 항만과 배후지를 연계 수송하는 연계 기능이 미흡하여 공간적인 물류 시스템 기능이 취약함. 특히 컨테이너 1개를 항만에서 내륙까지 운송하는 비용 중 내륙 운송이 비중이 50%를 상회하고 있기 때문에 비용 절감을 위해서는 항만 분야만이 아니라 내륙 수송 시스템과 그 연계가 중요함

- 물류 기반 시설의 운영 시스템이 환경 변환에 능동적으로 대처하지 못하고 있으며 뒤떨어진 정보화 등으로 상호 연계 활용이 뒤떨어져 업무 처리에 시간과 비용이 추가로 발생하고 있음

- 정부 관련 부처간의 물류 정보 공유 및 연계가 미흡함
- 화물 수송과 물류 거점에는 건설교통부, 항문 운송 및 물류 시스템에는 해양수산부, 수출입 통관 제도와 관련된 관세청, 기타 수출입 관련 기관(수출입은행, 무역협회 등)

- 물류 산업의 활성화가 되어 있지 못해 경쟁적인 물류 서비스 공급이 이루어지지

지 못하고 있음

- 물류 부문의 규제와 독점으로 물류 서비스의 양과 질이 저열했음
- 가령, 많은 규제로 이루어진 항만 시설 운영이나 일반 제조업보다 훨씬 강력한 항만 노조는 항만 운영상의 효율성을 크게 저해했음
- 당초 1998년말에 계획되어 있던 항만 운영 민영화가 성공하지 못했음

□ 정부의 수출 물류 정책 방향

관련 부문별로 화물 운송사업 관련 제도 개선, 항만시설의 확충, 정보화 및 민영화나 통관 절차 간소화와 전산화, 물류 산업의 육성과 규제 완화 정책 추진

- 건설교통부

- 화물자동차운수사업법령의 제정을 통한 화물운송제도의 개선: 현행의 면허제인 운송 사업을 등록제로 전환시킴(1998.1.1부터 시행)
- 이를 통해서 운송사업신규 진입 및 경쟁을 촉진시켜 현행 다단계 알선 행위에서 직거래체제 확립을 도모함
- 이와 함께 화물자동차 운송사업 경영 개선을 위한 제도 개선을 추진: 단순 운송 서비스업으로만 취급되어온 데 따른 세제·금융·행정 제도상의 불이익을 시정

- 해양수산부

- 항만시설의 확충: 광양항 및 평택항
- 컨테이너 터미널의 일괄 서비스 체제 도입
- 항만 운영의 정보화 추진
- 항문 운영의 민영화: 부두 운영회사제 도입, 컨테이너 터미널 민영화 추진
- 자유무역지대 도입 추진

- 관세청

- 통관 절차의 간소화와 전산화를 지속적으로 추진
- 종합보세구역 제도의 도입: 현행 보세 구역 제도가 종류별, 기능별로 제한되어 있어 중계 및 가공 무역 등 물류 거점의 원활한 수행과 외국인 투자 지역의 투자 환경 조성에 필요한 복합적인 기능이 부족했던 점을 시정

- 산자부

- 국내 물류 산업은 그동안 정부의 지원 대상에 있지 못했으며, 또한 기업 규모도 대부분 영세성을 면치 못하여 기업의 다양한 물류 서비스 수요를 충족시키지 못하는 실정이었음
- 물류 정책을 화주 기업 입장에서 입안함으로써 기업 물류비 절감을 도모하고 전문 물류 사업자를 적극 육성하여 물류 부문 아웃소싱 및 제3자 물류의 기반 구축에 노력을 경주할 방침임

□ 정책 과제

물류비 절감을 위해서는 물류 유통 단계의 축약과 물류 수단간의 연계 강화가 요구됨. 궁극적으로는 물류 인프라가 국내 상품의 수출만이 아니라 동북아 물류 거점지(hub)로 부상할 수 있도록 정책적 노력이 필요

- 수출 물류 인프라 개선의 기본 방향

- 그간의 인프라는 수출입 통제와 행정 처리의 편의성, 규제 수단으로 취급되었기 때문에 고비용 비효율 구조로 운영되어 왔음
- 향후 수출 물류 인프라 개선은 화주(수출 기업) 입장에서 추진되어야 할 것이며, 이를 위해서는 물류 수단의 효율화와 물류 유통 단계의 축약화가 요구됨

- 수출 물류비 절감을 위한 민관 총력 시스템 구축이 시급함

- 물류 수단내의 효율화만이 아니라 복합 연계 시스템의 효율성도 중요함. 가령, 수출 화물의 육로 운송망(도로·철도망) 및 거점 정비도 중요하지만 육로, 항만, 항공 물류 간의 연계 효율성도 중요함
- 결국 인프라의 근본적인 개선은 개별 부처 차원이 아니라 중앙 정부 및 지방 정부 차원에서 이루어져야 할 것임

- 전략적 차원에서 물류 정책 수립이 요구됨

- 우리 나라 수출 물류 인프라가 국내 상품의 수출만이 아니라, 향후 물류량이 증가될 것으로 전망되는 동북아 물류 거점지(hub)로 부상할 수 있도록 정책적 노력이 필요한 시점임

(류 재 현 jhryu@hri.co.kr ☎724-4040)