

산업의 물류효율화 정책방향

채진원*

I. 물류개념 및 물류환경 변화

“물류”라 함은 취급상품의 주문처리·재고관리·수송·보관·하역·포장·가공활동과 이들 활동을 유기적으로 조정·지원하는 정보처리활동을 말하는 것으로 상품을 최소의 비용으로 적시에 적지로 배송하는 것을 목적으로 한다.

물류개념의 초기단계에서는 물류활동을 수송·보관 등에 한정하여 왔으나 오늘날에는 원부자재 조달 및 생산단계에서부터 완제품을 최종소비자에게 전달하는 활동을 모두 포함하는 개념으로 확대되고 있으며 기업경영의 전략적활동의 하나로 중요시되고 있다.

이와 같이 물류활동이 확대·중요시된 것은 산업화과정에서 경제규모의 확대에 따른 물동량증가로 물류시설에 대한 초과수요가 나타나고 있는 점, 소비자기호가 다양화 및 변화됨에 따라 상품생산체제가 다품종 소량생산체제로 변화된 점, 시장개방 등 세계화진전에 따른 경쟁확대, 포장재 사용규제·차량오

염규제와 같은 환경중시경향 대두 등 기업활동여건이 급변하는 데 기인한다 할 것이다.

우리나라는 그동안 지속적인 고도성장과 함께 물동량이 급속히 증가하여 왔으나 도로·항만 등 SOC 시설과 공동집배송단지 등 물류거점시설에 대한 투자가 부족하여 기업의 물류활동여건이 악화되고 있으며, 이에 따른 물류비용 증가가 기업의 경쟁력 약화요인이 되고 있는 실정이다.

선진국에서는 오래전부터 물류부문의 중요성을 인식하여 기업에서 물류관리 효율화 노력을 지속적으로 해왔고 정부에서도 물류활동에 대한 적극적 지원을 함으로써 물류활동 효율화를 통한 경쟁력강화를 꾀하여 나가고 있는바, 우리나라도 선진경제권으로의 진입을 앞당기기 위해서는 낙후된 물류분야의 효율화가 무엇보다도 필요하다 하겠다.

II. 우리나라의 물류활동현황 및 문제점

우리나라는 그동안 빠른 성장을 하여 왔으나 경제규모확대에 상응하는 도로·항만 등 SOC 시설과 집배송단지 등 물류기반시설 투자부족, 물류관리 효율화 노력부족 등

* 通商産業部 産業流通課 事務官

으로 물류활동여건이 악화되고 있으며 이에 따른 물류비 부담 증가가 경쟁력 약화요인이 되고 있다.

우리나라의 물류활동현황을 살펴보면 첫째, 물류활동의 기반시설이라 할 도로·항만, 철도 등 사회간접자본시설 확충이 미흡하여 상품수송 지체가 심각하게 발생하고 있다.

먼저 도로시설 확충실태를 보면 자동차대수가 '93년에 627만대로 '85년 111만대에 비해 5.64배가 늘어났으나 동기간중 포장도로 연장은 1.99배로 도로시설 확충이 미흡하고, 철도의 경우 시설능력의 한계로 추가적인 열차투입이 불가능한 상태이며, 항만시설 확충이 미흡하여 하역능력이 계속 떨어지고 있는 상태이다.

물동량 증가와 사회간접자본시설 추이

구 분	단위	'85(A)	'93(B)	B/A(배)	
공로	차량등록대수	천대	1,113	6,274	5.64
	도로화물	천톤	148,688	289,450	1.95
	도로연장	km	51,664	61,295	1.19
	(포장도로)	(〃)	(26,072)	(51,888)	(1.99)
철도	철도화물	천톤	55,346	60,167	1.09
	철도연장	km	6,299	6,517	1.03
해운	해운화물	천톤	166,746	412,102	2.47
	하역능력	〃	118,413	268,938	2.27

둘째, 창고, 물류센터 등 기업의 물류시설이 부족하고 집배송단지, 화물터미널 등 현대적 설비를 갖춘 물류거점시설이 거의 없어 체계적인 물류활동이 어려운 실정이다. 기존의 영업용창고의 경우 대부분 양곡저장 기능을 수행하는 농산물창고로 평균 500평 미만의 영세규모로 운영되고 있으며, 각 기업에서 자체적으로 보유하는 자체물류거점

시설도 보유율이 평균 20% 이하이고 시설도 재래식 소규모창고가 대부분이다. 또한 공동으로 이용할 수 있는 물류거점시설도 극히 취약하여 화물터미널이 전국적으로 16개가 운영되고 있으나 화물차량의 화물알선 대기소 또는 주차장 정도의 기능밖에 못하고 있는 실정이며, 최근 일부에서 공동집배송단지·복합화물터미널 및 내륙컨테이너기지(ICD)의 건립을 추진하고 있으나 전체적인 시설수요에 비해 크게 미흡한 실정이다.

공동집배송단지	복합화물터미널	내륙컨테이너기지
수도권·부산·대구·광주에서 5개소에 총 531천평 규모로 추진 중	부곡·양산에서 총 210천평 규모 추진중	의왕 ICD(230천평)가 운영중이며 양산 ICD(290천평)추진중

세째로, 수송구조가 비영업용 소형차를 이용한 공로수송 위주의 개별·직송 수송체제로 되어 있어 수송수단별 물동량 수송부담이 제대로 되지 않고 있고 수송수단의 특성을 고려한 연계수송이 이루어지지 않고 있어 화물의 효율적인 수송이 어려운 상태이다.

그동안 화물운송분야에서 자유로운 시장참여가 제한되어 전문화된 대형화물운송업체가 거의 발달하지 못함에 따라 기업 스스로 제조공장에서부터 판매점까지 수송을 할 수 밖에 없어 소형차 위주의 공로수송에 의존하여 왔고 대형운송전문업체에 의한 규모의 경제와 공동수송의 잇점을 누리지 못하여 왔다 할 것이다.

또한 항만, 철도시설능력의 한계로 화물수송의 대부분을 공로수송에 의존하게 됨에 따라 수송수단을 효율적으로 조합하여 활용하는 연계수송이 이루어지지 않는 등 수송구조가 매우 취약한 상태이다.

네째로 물류관리·운영이 비효율적으로 이루어져 왔다는 점이다. 대부분의 기업이 물류전담부서를 두지 않고 여러 부서에서 부분적으로 관리하고 있어 물류관리가 체계적으로 이루어지지 않고 있으며 물류비 산정기준이 제대로 마련되어 있지 않아 대부분의 기업이 독자적인 기준이나 재무제표를 토대로 물류비를 산정하고 있어 효율적인 물류관리가 어려운 실정이다.

그리고 물류활동의 정보화, 표준화, 자동화, 공동화가 이루어지지 못하고 있다. 물류활동의 정보화실태를 보면 사내 온라인망을 다수기업이 갖추고 있으나 물류경로상에 있는 기업간 온라인망 구축은 20%에 그치고 있어 물류활동의 정보화가 매우 미흡한 실정이다. 일본의 경우 물류경로상의 기업간 온라인망 구축률이 80%에 이르고 있으며 물류 VAN도 과반수 이상의 기업이 사용하고 있어 우리에게 비해 물류정보화 정도가 매우 높다.

물류표준화실태를 보면 우리나라의 포장·물류표준화 KS규격은 현재 274개에 달하고 있어 일본의 250종에 비해 양적으로는 양호한 상태이나 표준화규격의 실제 보급은 매우 부진한 실정이다.

표준 팔레트의 보급률은 현재 20%에도 미치지 못하고 있는 상태로 각 기업들은 대부분 자사규격은 팔레트를 사용하고 있어 팔레트의 업계 공동사용 곤란 및 물류활동의 기계화·자동화를 저해하는 요인이 되고 있으며, 보관·하역시설의 표준화를 및 물류표준화의 기본이 되는 포장표준화율도 매우 낮은 상태로서 이로 인하여 포장·수송·보관·하역 등 제반 물류활동의 일관성이 부족하여 수송시 적재율 저하, 하역시간

의 장기화 등 물류활동의 비효율성이 큰 상태이다.

또한, 물류공동화가 미흡한 상태로서 상공회의소의 조사결과에 따르면 동종 또는 이종기업간 공동 수·배송을 하지 않는 업체가 85%를 넘고 있어 화물차량의 중복 배차·거로시 공차운행 등의 문제가 발생하는 실정이다.

다섯째, 물류관련 규제가 과다하고 물류활동에 대한 정부지원도 미흡한 실정이다. 특히, 물류거점시설 건립 등에 대한 토지 및 건축관련 규제가 과다하여 창고, 집배송단지 등 물류거점시설용 부지확보가 곤란하고 물류거점시설 건립에 있어서도 약 15단계의 행정절차와 2년여의 시일이 소요되는 등 행정절차가 복잡한 실정이며, 성수대교 붕괴이후 시행되어온 과적단속이 중복적인 법령에 의해 이루어짐으로써 이중처벌이 이루어지고 있는 경우가 많고 화물차량의 도심통행제한 강화 등으로 도심권내의 상품수배송에 큰 어려움을 겪고 있다.

또한 물류분야가 단순서비스업으로 인식되어 제조업에 비해 세제·금융상의 차별이 심한 상태로서 예를 들면 공업단지 조성사업에는 취득세·등록세의 전액 면제, 재산세·종합토지세의 50%가 감면되나 집배송단지 등 유통단지 조성사업에는 전액과세가 되고 있는 등 물류분야에 대한 세제·금융상의 지원이 미흡하여 물류활동의 효율화 노력을 뒷받침하지 못하고 있다 하겠다.

그리고 물류효율화를 위한 예산지원도 매우 부족한 실정으로 산업의 물류효율화에 한계가 있다. 현재 물류분야에 지원되는 예산은 유통근대화재정자금의 일부밖에 없으며 그 규모도 매우 적은 실정이다.

Ⅲ. 물류효율화 정책방향

1. 정책의 기본방향

첫째, 도로·철도·항만 등 사회간접자본시설의 확충 및 이용효율화가 필요하다 할 것 인바, 도로·철도·항만시설에 대한 정부투자 확대 및 정부재정한계 극복을 위한 민자유치사업 확대가 필요하며, 아울러 고속도로 야간통행 시스템, 항만 야간이용제도 등 기존의 도로·항만시설의 이용률 제고를 위한 제도개선이 필요하다.

둘째, 물류거점시설의 확충 및 기능보강이 필요한 바, 집배송단지, 화물터미널 등 공동으로 활용할 수 있는 물류거점시설을 지역별·기능별로 적정하게 배치하고, 화물의 단순보관기능을 담당해온 창고시설을 물류거점시설로 전환할 수 있도록 정보화·자동화해 나가야 할 것이다.

셋째, 비효율적인 수송구조의 개선이 필요한 바, 소비자의 제품에 대한 수요패턴이 다빈도·소량화되는 추세를 감안, 생산지에서 최종목적지까지의 직송수송체계를 줄이고 거점수송체계를 확대해야 하며, 과도한 공로 운송체계를 철도와 해운의 수송분담률 제고와 공로·철도·해운의 연계수송을 강화하는 방향으로 개편하여 물류거점시설을 중심으로 한 수송체계를 구축해 나가야 할 것이다.

네째, 기업의 물류관리체계의 정비, 물류표준화·자동화·정보화·공동화 등 물류관리·운영의 효율화를 적극 추진해야 한다.

기업의 물류관리를 효율화하기 위하여 생산·판매 등 다른 활동에 흡수되어 개별관리되고 있는 물류부문을 전문독립부서로 조직화하고 기업간 물류관리 비교평가를 가능케 하고 물류비절감 필요성을 인식할 수 있도록

범용성 있는 물류비산정기준을 조속히 마련하여 업계에서 활용할 수 있도록 해야 하며, 물류전문인력 양성제도를 확충하여 기업의 물류혁신을 주도할 물류전문인력을 충분히 양성해 내야 한다.

물류효율화를 위한 기초로서 물류표준화·자동화·정보화·공동화사업의 확대가 필요한 바, 포장규격 및 팔레트·하역기기·수송장비 등을 표준화하여 물류기기의 호환성 향상 및 공동사용을 촉진해야 하고, 현재 인력에 의존하여 이루어지고 있는 하역·보관 등의 활동을 자동화·기계화할 수 있도록 해야 한다.

또한 수송·보관·하역·포장·재고관리·판매 등을 시스템화하는 물류정보화의 확대와 부족한 SOG 시설의 이용효율성 제고와 규모의 경제를 통한 물류비용절감을 위해 동종 또는 이종기업간 물류공동화를 지속적으로 추진해야 한다.

다섯째, 현재 제조업 등에 비해 차별적으로 적용되어 오고 있는 물류관련 각종 규제 의 완화와 제조업수준에 준하는 지원제도 확충이 필요하다.

물류거점시설 건립에 대한 토지이용·건축상의 규제를 농축수산업 또는 제조업에 준하는 수준으로 완화하고 화물차량의 도심통행제한 완화, 과적 단속기준 일원화 등 화물차량 운행상의 규제를 개선해야 하며, 수출입 통관절차의 간소화·항만시설의 이용규제 완화 등 수출입 화물관련 규제도 완화해 나가야 할 것이다.

그리고 현재까지는 물류·유통부문에 대한 지원이 거의 이루어져 오고 있지 않은바, 물류시설에 대한 세제·부담금을 공장시설에 준하는 수준으로 개선해야 하며, 물류효율화

시책을 뒷받침하고 기업의 물류관리 노력을 지원할 수 있는 예산지원 확대가 필요하다.

2. 물류효율화를 위한 세부추진 시책

(1) 기업의 물류관련 애로사항 해소방안 강구

기업의 물류활동에 관련된 애로사항을 심층 조사·분석하여 공통애로사항, 업종별 애로사항에 대한 장단기 해소방안을 마련해 나가고, 성수대교 붕괴이후 과적단속강화에 따른 물류 애로사항에 대해서도 시설안전관리에 지장이 없는 범위내에서 해소방안을 지속적으로 강구해 나갈 계획이다.

(2) 사회간접자본시설의 확충

산업의 물동량 규모에 비해 부족한 실정인 도로·항만 등 SOC 시설을 확충해 나가야 하는바, 특히 주요업종·공단 및 기업의 사회간접자본시설 수요를 조사하여 정부의 사회간접자본 확충계획에 반영될 수 있도록 추진해 나가고 있다.

'95년 상반기에 실시된 시화·여천·울산공단 등 주요공단과 제천, 삼척 등 대규모 산업지역의 SOC 부족으로 인한 애로사항 조사를 통해 파악된 SOC 수요조사 결과를 토대로 동 지역의 SOC 확충방안을 추진중이며, 앞으로 이러한 SOC 수요조사를 다른 산업지역으로 계속 확대해 나갈 것이다.

그리고 정부의 SOC 투자재원한계의 확충 및 SOC 시설투자·운영 등에 민간의 창의성을 도입하기 위하여 『사회간접자본시설에 대한 민간자본유치촉진법』에 의한 민자유치대상사업을 계속 발굴해 나갈 것이다.

(3) 물류거점시설의 확충

부족한 SOC 시설의 이용효율을 제고하기 위하여 공동집배송단지·물류센터 등 물류거점시설이 충분히 확충될 수 있도록 현

재 추진중인 수도권·부산·대구·광주 등 전국 5개소의 공동집배송단지 건설을 차질없이 추진해 나갈 것이며 공동집배송단지 등 물류거점시설의 건립에 따르는 절차를 간소화하고 부지확보 및 자금지원방안 확대 등을 통해 물류거점시설 조성사업을 전국 주요도시 및 산업지역으로 확대해 나갈 것이다.

이의 일환으로 '94년 도·소매업진흥법개정시 판매업자만이 아니라 제조업자도 집배송단지의 조성주체가 될 수 있도록 하였고, 집배송단지 조성시 부지확보를 위한 지원을 할 수 있도록 하였으며, 집배송단지의 부지확보를 용이하게 하기 위하여 공업단지 지원시설 구역의 30% 범위내의 부지를 집배송단지 조성에 활용할 수 있도록 하였다.

또한 올해 5월에 관계부처와 공동으로 수립한 유통단지 건설촉진 종합대책에서는 유통단지건설에서 가장 큰 장애요인으로 지적되어 왔던 부지확보의 어려움을 해소하기 위하여 유통단지 개발사업용 토지의 수용조건 완화 및 생산농지에 공산품 창고건설 허용, 대기업의 물류시설용 부동산취득에 따른 자구의무 면제 등 6가지의 부지확보 원활화방안을 마련하였으며 유통단지건설에 대한 정부지원확대방안으로 유통단지 개발에 대한 재정지원 확대, 유통단지 개발사업에 대한 지방세를 공업단지 수준으로 감면하는 것 등 6개 과제, 그리고 창고시설의 차양(캐노피)에 대한 건축규제 완화 등 유통단지 조성운영에 따른 행정규제 6가지를 완화하여 공동집배송단지 등 유통단지의 건설을 확대하기 위한 대책을 마련하였다.

그리고 현재 관계부처 공동으로 법률안을 마련 입법추진중인 『유통단지개발촉진법』

이 조속히 제정될 수 있도록 하여 집배송센터·단지 등의 조성사업을 확대할 수 있도록 하고 있으며, 동법안의 제정이후 유통단지 개발종합계획에 산업계의 물류거점시설 수요를 반영하여 물류거점시설 확충이 원활히 이루어질 수 있도록 추진해 나갈 것이다.

(4) 물류관리체계의 정비

기업의 물류관리체계 정비를 위하여 기업으로 하여금 물류전담부서의 중요성을 인식토록 하고 물류관리의 체계화와 기업간 물류비관리 실태비교를 가능하게 하기 위하여 '89년 공표된 생산성본부의 기업물류비 계산준칙을 보완하여 범용성 있는 물류비산정 기준을 마련하여 나갈 것이다.

또한 성공적인 물류혁신사례를 발굴, 이를 모델화하여 타기업에 전파·확산시키며 기업의 물류혁신을 주도하고 선진화된 물류시스템을 효과적으로 운영할 수 있는 물류전문인력을 양성해 나갈 것이다.

(5) 물류표준화·자동화·정보화·공동화 확대

물류활동에 사용되는 팔레트, 컨베이어, 지게차, 포장시스템, 자동창고시스템 등 물류장비·기기의 표준화 및 이의 보급확대를 적극 추진해 나갈 것이다.

물류표준화는 포장, 운반, 하역, 보관, 수송, 유통가공, 정보 등 6가지 물류기능을 통일된 기준에 의해 유기적으로 결합하여 물류시스템의 효율을 극대화하게 되며 물동량, 거래단위, 포장단위 등을 표준화함으로써 화물을 표준화·단위화하여 화물을 해체·환적함이 없이 자동화된 물류시스템에 의해 일관 수송처리하게 됨으로써 인력과 시간을 90%까지 단축할 수 있도록 하는 효과가 있다.

현재 우리나라는 일부 대기업의 기업내

표준화단계로서 국가전체의 물류표준화는 본격화되고 있지 않은 상태인바, 앞으로 국가 전체의 물류표준화를 적극 추진해 나갈 것이다.

'95년 1월 5일 개정·공포된 도·소매업진흥법에서는 물류표준화 확대를 위한 판매업자 및 제조업자에 대하여 표준장비의 사용 및 포장규격화 권고·명령 및 물류표준의 보급확대에 대한 지원을 할 수 있도록 하는 규정을 신설하였다.

현재 관계부처 및 민간업계와 공동으로 물류표준화 보급 확대방안을 수립중인바, '95년도에 우선 T-11형 팔레트(1100mm×1100mm)를 기준으로 단위화물 일관수송시스템(Unit Load System) 통칙을 제정하고 각기업에서 사용하고 있는 4~5천만개의 팔레트를 T-11형 표준 팔레트로 대체해 나간다는 계획 아래 T-11형 표준 팔레트 도입에 대해 자금지원방안을 추진중이다.

또한 물류표준화의 첫 출발점이라 할 수 있는 포장의 표준화·규격화를 확대할 수 있도록 포장표준화에 대한 지원을 확대하고 T-11형 표준 팔레트의 규격에 맞는 컨베이어, 무인반송차, 자동창고시스템, 팔레타이저 등 물류자동화 설비도입을 확대해 나가기 위하여 이에 대한 지원을 확대하며, 화물차 적재함을 T-11형 표준 팔레트의 규격과 정합성을 갖도록 하기 위하여 광폭적재함 차량의 보급을 확대할 것이며 정부조달물자 등의 표준화에 대한 인센티브 제공방안 추진 및 표준화에 대한 홍보도 확대해 나갈 것이다.

그리고 원부자재의 조달, 생산, 재고관리, 수·발주, 보관, 수송, 하역, 판매 등 제반물류활동의 정보화를 통하여 상품이동의 추

적, 대기시간 감소, 공차활용 등을 가능케 함으로써 물류활동의 비효율성을 제거해 나갈 것이다.

우리나라와 같이 부족한 SOC 시설하에서는 물류활동의 비효율성의 제거가 무엇보다도 필요한바, 물동량이 많은 주요업종, 주요공단 등의 공동이용 물류정보시스템 구축 및 제조·유통업체의 바코드 및 POS시스템 도입을 확대해 나갈으로써 대기시간 단축, 공차활용 등 물류활동의 효율성을 증대시켜 나갈 것이다.

그리고 SOC 시설과 물류거점시설의 활용도 제고와 규모의 경제를 통한 물류시스템의 효율성 제고를 위해 물류공동화를 적극 추진해야 할 것인바, 자가화물차량이 많은 현실을 고려하여 실현하기가 용이한 기업간 공동 수·배송을 확대할 수 있도록 우선적으로 동종업종간 또는 동일지역내 공동 수·배송 추진을 위한 협의체 및 물류공동화사 설립을 확대할 것이며 물류규모가 작고 자금조달이 어려운 중소기업간 물류공동화를 위하여 물류공동화가 가능한 중소기업들이 활용할 수 있는 물류거점시설을 설치해 나갈 것이다.

(6) 물류활동에 대한 지원확대

지금까지는 제조업 위주의 성장정책으로 인해 물류분야에 대한 지원제도는 거의 없는 실정으로 물류활동 효율화를 위해서는 우선적으로 세제·금융지원을 제조업 수준으로 확대해 나가야 할 것이다.

'95년초 조세감면규제법 시행규칙 개정시 컨베이어, 무인반송차, 자동창고시스템, 표준 팔레트의 도입에 대한 투자세액 공제를 받을 수 있도록 하였고, 유통단지건설 촉진방안으로 유통단지 조성사업에 대해 공업단

지 수준에 준하는 지방세 감면을 받을 수 있도록 하는 등 유통·물류분야에 대한 지원을 확대하였으며, 유통단지 건설촉진 종합대책의 추진 및 유통단지개발촉진법의 제정, 기타 물류효율화시책의 강력한 추진을 통해 세제지원을 확대하고 앞으로도 세제지원 확대 및 부지확보의 원활화 및 행정절차를 간소화해 나갈 것이다.

또한 물류분야에 대한 세제지원과 함께 물류분야의 예산지원확대방안을 적극 추진해 나갈 것이다.

그동안 물류분야의 예산지원은 거의 이루어져 오지 못했으며, 현재 유통근대화자금만이 물류분야에 지원될 수 있는 유일한 예산으로 그 규모도 '95년 277억원으로 매우 적은 상태이며, 자금의 지원대상도 공동집배송단지 건립과 유통정보화에 한정되어 물류분야에 대한 정부지원이 거의 이루어지지 못했는데, 앞으로 유통근대화 재정자금을 물류분야에 대한 주요예산으로 확대시켜 자금규모의 확대, 물류분야에 대한 지원대상 확대 등을 추진해 나갈 것이다.

물류분야에 대한 예산규모를 매년 확대시켜 '96년부터 2000년까지 1조원 이상 지원될 수 있도록 해 나갈 것이며, 지원대상을 물류효율화의 효과가 큰 공동집배송단지 건립, 물류표준화·자동화, 공동물류정보망 구축, 공동창고건립 등으로 확대해 나갈 것이다.

현재 추진중인 공동집배송단지 건립사업 외에 신규사업에 대한 지원 및 지원비율 확대를 추진하고, 제조업체의 물류효율화를 위해 주요공단내에 공동 수·배송단지를 건립한다는 계획 아래 이에 대한 자금지원방안을 추진중이다.

그리고 물류표준화·자동화를 위해 T-11

형 표준 팔레트 구입, 표준규격의 컨베이어·무인반송차·자동창고시스템 등 물류자동화 설비도입, 표준규격의 포장시스템 설비도입 등에 대해서도 예산을 지원할 것이며, 물류활동의 정보화를 통한 비효율성 제거를 위해 업종별 또는 공단별 공동물류정보망 구축을 추진한다는 계획 아래 내년도부터 동사업에 대해서도 예산지원이 이루어질 수 있도록 추진중이다.

이외에 유통업체의 공동창고 건립에 대해서도 예산을 지원하고 POS시스템 도입 등 유통정보화사업에 대한 예산지원도 매년 확대해 나가는 등 물류분야에 대한 예산지원을 확대해 나감으로써 업계의 물류애로 타개 및 물류비 절감을 통하여 경쟁력을 확대해 나가도록 할 것이다.

(7) 물류관련 규제완화의 지속적 추진

'94년도에 경제행정규제완화위원회의 의결을 통해 공단개발시 물류시설용지를 공장용지와 동일한 가격으로 분양할 수 있도록 하였고 도시계획지역내 설치가 허용되는 창고의 범위에 단순보관창고의 정보화시설을 갖춘 현대적 차고를 포함하도록 하는 등 10여개의 물류관련 규제를 완화한 바 있으며, 올해에도 관계부처와 공동으로 유통단지 건설촉진종합대책을 마련하여 유통단지조성용 토지취득 완화 등 부지조성관련 규제완화, 유통단지의 운영과 관련하여 나타나는 각종 규제의 완화 등을 추진해 왔으며, 앞으로도 기업의 물류분야 투자를 저해하는 토지, 물류시설용 자금조달, 운영관련 규제 등 물류효율화를 저해하는 규제를 지속적으로 발굴, 완화해 나갈 것이다.

(8) 산업별 물류개선 5개년계획의 수립·추진

개별산업의 물류애로 타개 및 물류비 절

감을 위하여 해당산업의 물류활동 특성을 고려한 산업별 물류개선 5개년계획을 수립하여 산업의 물류효율화를 적극 추진해 나갈 것이다.

우선 자동차·철강·시멘트 등 물동량이 많고 국민경제에 미치는 영향이 큰 산업의 물류개선 5개년계획을 수립하여 해당산업의 SOC 부족으로 인한 애로사항 타개, 물류공동화, 정보화사업 확대, 물류제도 개선 등 동산업의 물류효율화를 추진해 나감으로써 이들 산업의 물류비를 절감해 나가고, 앞으로 이러한 산업별 물류개선 5개년계획을 주요 업종으로 확대하여 나갈 것이다.

IV. 맺음말

위에서 밝힌 바와 같이 정부는 앞으로 산업의 경쟁력 강화차원에서 물류효율화 시책을 적극적으로 추진해 나갈 것이며, 기업의 물류관리 효율화 노력에 대한 지원을 확대해 나갈 것이다.

그동안의 제조업 위주의 성장정책으로 상대적으로 낙후된 물류·유통분야에 대한 지원을 확대해 나감으로써 상품·원부자재의 원활한 조달 및 생산판매간의 효율적인 연계가 가능토록 해 나갈 것이다.

현재 선진외국의 기업들은 물류활동을 생산·판매를 제외한 “제3의 이윤원”, “최후의 미개척지” 등으로 인식하여 물류활동의 효율화를 전략적으로 추진하고 있는바, 우리 기업들도 물류활동의 중요성을 인식하여 물류분야에 대한 투자확대, 물류전문부서의 설치, 물류비의 물류효율화를 위한 노력을 지속적으로 해 나가야 할 것이다.