



IMD 韓國政府 競爭力下落 指摘 物流 System 整備·Cost Down 政策을

韓國物流學會 會長·明知大 流通大學院長
經濟學 博士 玉 璽 種

✿ 칼럼筆陣 ✿

- 옥선종(본호필자·물류학회장·명지유통대학원장·경영학 박사) 13·16 號
- 안현영(본지 편집인·한국포장물류연구소장·기술지도사) 11·14 號
- 신동소(한국포장학회장·필프·종이공학회장·농학박사) 12·15 號

최근에 우리나라 경제의 침체조짐은 그 원인이 경기의 연착륙이라기 보다는 구조적인 측면에서 국가 경쟁력 약화가 그 원인임이 밝혀지면서 우리들을 우울하게 만들고 있다. 물론 이같은 원인을 치유하기 위해서는 환율인상과 금리조정 등 단기적인 처방도 중요하겠지만, 장기적인 구조 조정을 위해 각종 규제와 고질적 고비용 구조개선, 유통 구조 개선, 물류 구조 개선 등 경제의 장기적인 구조 개선을 통한 경쟁력 강화에 주안점을 두어야 할 것으로 보고 있다.

1. 先進國 對比 競爭力 指數

선진국 대비 경쟁력 지수는 미국이 119, 일본 110, 독일 96, 프랑스 96, 영국 84, 한국 74이다. 이 가운데 기술은 미국에 비해 128:52, SOC자원은 135:69, 정부의 경쟁력은 105:67에 불과하다. 금융비용은 매출액의 5.6%로서 일본의 3배이며, 땅값은 비싸 SOC투자가 부진함으로써 물류비는 전체 제조업 매출액 중 비중이 16.1%로서 미국의 7.0%나 일본의 11.3%에 비해서도 고비용 구조에 고착되어 있다.

물가 측면에서 가격 경쟁력만을 비교해봐도 6월 27일 재경원과 소비자보호원이 세계 7대 도시(뉴욕, 동경, 런던, 파리, 타이페이, 서울)에서 국민 생활과 밀접한 50개 공산품 소매 가격을 비교한 결과 서울은 동경과 파리 다음으로 비싼 도시로 나타나고 있다.

특히 이 가운데 가전품, 주류, 음료, 피복, 신발, 완

구, 안경태 등은 외국 도시보다 평균 40%나 높게 나타나고 있다. 이같은 원인은 유통면에서 수직 계열화와 유통 단계의 다단계화로 인한 비용 증가와 물류비 증가 그리고 각종 규제완화가 제자리 걸음을 하고 있기 때문이라고 말할 수 있다.

따라서 공장이나 유통 및 물류 시설의 신·증설시 시장 논리에 따라야 하기때문에 수도권을 의식한 강력한 하향 평준화식 규제 정책(인구 억제나 성장 억제책)은 과감한 정책 전환을 통해 세계화 시대에 걸맞게 규제 폭을 대폭 완화하여야 할 것이다.

물론 유통 및 물류 시설도 이같은 맥락에서 그 규제 폭을 대폭 완화하여 유통비와 물류비를 절감할 수 있도록 유통 시설과 물류 시설에 대한 정면적인 규제 완화가 시급한 것으로 본다.

2. 韓國의 國家間 競爭力 評價

최근에 스위스에 있는 국제경영개발연구원(IMD)은 국가간 경쟁력 평가에서 한국의 총체적 경쟁력 순위가 1년전에 비해 3단계 내려앉은 가장 큰 요인이 정부 부문의 경쟁력 하락에 기인한다고 보고한 바 있다.

8개 부문(국내 경제, 국제화, 정부, 금융, 사회 간접 자본, 기업 경영, 과학 기술, 인력) 가운데 전년 대비 평가 순위가 다소 향상된 부분은 사회 간접 자본과 국내 경제 등이며, 우리나라 최대의 취약점으로 그동안 지적되어온 국제화, 금융, 과학, 기술, 기업 경영 등에

서는 지난해보다 순위가 떨어졌다.

8개 부문 가운데 특히 정부 부문에서는 평가 소항목 중 40위권 밖의 최하 평가를 받은 항목이 가격 통제 관행, 공공 부문 조달 방식의 패쇄성, 정부의 시장 지배, 정치 시스템의 낙후성 등이다.

현재 정부가 규제 완화를 검토하고 있는 항목을 보면 은행 119항목, 증권 42항목, 토지 38항목, 공장 설립 절차 10항목, 물류 23항목, 유통 49항목, 건축 건설업 5항목, 고용 4항목이다.

이와 같이 국가 경쟁력 저하는 바로 정부 경쟁력의 저하를 주도하고 있는 정부의 체질화된 관료주의와 규제 완화 정책의 담보에서 비롯되고 있다고 보고 있다. 특히 중소기업 장려 정책을 고수하고 있는 정부 정책은 이것이 대기업의 상대적 규제로 변형되면서 대기업마저 세계 초일류 기업으로의 변신을 가로막고 있으며, 중소기업 지원 정책은 일관성있는 기반 정책과 조정 정책 부재로 이들의 자생력마저 부양하지 못하고 있다.

따라서, 우리나라 주요 대기업의 규제 완화 요청은 총 278개 과제로서 총 검토 과제와 그 수치가 비슷하게 나타나고 있다. 이상에서 본 결과 연관성이 있는 물류와 유통 부문에서 경제 행정 규제 완화의 주요 내용을 살펴보려고 한다.

3. 流通 · 物流 政策의 改善 方向

물류 부문에서 총 검토 과제 36건 가운데 15건을 수용하고, 13건은 아직 수용 불가이다. 유통(상류) 부문에서는 총 38건 가운데 11건을 수용하고, 22건은 수용 불가로 나타나고 있다.

물류 부문에서는 영업 창고 등 물류 시설도 산업 단지에 입주, 창고 종류(현행 6종)를 위험물·냉장 냉동, 일반물 3종으로 축소, 자동차 경정비업 시설 기준 재검토(최소한의 사항만 규정), 항공화물공제조합에 신규 가입하는 차량에 부가하는 특별 부과금 폐지, 항만 운송 사업 면허제를 등록제로 전환하고 항만 용역업도 등록제로 전환, 항만 운송 사업의 검수 검량 감정

요금 인가제를 신고제로 전환, 위험물 일차 운송에 따른 열차 지정료의 경우, 특수 위험물인 화학류 및 압축 액화 가스와 화주가 요청한 물품에 한해 지정료 부과, 사유 화차에 대해 보수비 징수때 운임 저감율을 계속 적용 중이다.

유통 부문에서는 상품권 위탁 판매와 별도 법인에 의한 상품권 공동 발행 허용, 판매 시설 부설 주차장의 주차 규모를 1백대에서 3백대로 확대, 교통 유발 부담금의 산정 기준이 되는 교통 유발 계수를 도매 시장은 1.81로 소매 시장은 1.68로 재조정, 교통 영향 평가 심의 기준을 도시 교통 정비 지역내는 1만5천입방미터, 그리고 도시 교통 정비 지역 외에서는 7만5천입방미터로 확대하는 것 등이다.

그리고 현재까지 규제에서 해제된 3,400여건도 중앙 정부 따로, 지방 정부 따로 노는 형태로 업무가 일선에 이양되면서 절차만 복잡하게 되고, 이들은 책임을 회피하려 과도한 협조를 요구하기도 하며, 중앙 부처와 지자체의 이중 심사는 여전하고 필요 이상 주민 동의서 요구가 다반사이며, 지방 하부 기관서 또 다른 규제를 만들어 기업의 경쟁력을 악화시키고 있어 행정 편의 주의는 여전한 것으로 나타나고 있다.

이제 21세기 선진국으로 진입하려는 우리나라의 입장에서 보면 국제 경쟁력을 강화하는 유일한 길은 유통 구조를 개선하는 동시에 물류 시스템을 정비하고, 유통비와 물류비를 절감함으로써 정보화 사회에 걸맞은 고비용 구조를 개선하여 국제 경쟁력을 확보하는 길이다.

특히 물류정책수립에 있어 포장·수송·보관·하역의 연계성과 상호 보완성을 심도있게 검토하여 Pallet 치수와 화물차 하대, 선박, 홀드, 비행기 동체 치수와 의 표준치수 사용으로 증적수송효율과 보관·하역의 능률화를 도모해야 한다.

따라서, 정부로서도 지금까지의 규제 완화 조치가 일선 행정 기관까지 도달할 수 있도록 조직의 대개혁과 의식 구조의 전환을 통해 정부의 경쟁력을 먼저 선진국 수준까지 향상시키는 일이 급선무라 할 것이다.