

# 공공물류정책과 기업의 경쟁력

이현석 / 건설교통부 수송정책실장

## 목 차

1. 공공물류정책 개요
2. 물류분야별 문제점 인식
3. 공공물류 과제별 대책

### 1. 공공물류정책 개요

#### 1-1. 공공물류정책의 필요성

최근 들어 세일, 가격파괴 등 기존상품의 가격체계를 흔드는 유통혁명이 일고 있다. 잘 갖추어진 유통체계의 지원을 받지 않는 제품은 더 이상 가격경쟁에서 살아 남을 수 없다는 이야기이다. 이러한 유통에는 상품의 거래활동을 의미하는 '상적유통'과 그 상품의 물리적 이동을 의미하는 '물적유통' 등 두가지로 나눌 수 있다.

그러나 이러한 전통적인 분류는 최근에 와서 점차 그 의미가 퇴색되고 있으며, 상적유통과 물적유통의 구분이 없어지면서 일체화되는 현상이 곳곳에서 나타나고 있다. 프라이스클럽, 김스클럽 등 판매활동과 보관이 동시에 이루어지는 가격파괴형 창고판매가 그 대표적인 예라고 하겠다. 이러한 판매형태는 우리나라의 경우 조금은 생소하지만 선진 외

국에서는 이미 오래 전부터 각광받는 판매형태로 두터운 구매층을 형성하고 그 영역을 계속적으로 확대해 나가고 있다. 이렇듯 상적유통과 물적유통의 구분이 어려워지고 두가지 유통분야가 일체되어 가는 전환시기에 우리의 유통정책방향을 새롭게 정립하는 것은 매우 중요하다.

우선 유통정책방향을 논의하기에 앞서 유통부문 중 정부에서 담당하여야 할 부분과 기업이 담당하여야 할 부분을 구분하는 것이 정부와 민간간의 기능적 역할분담 차원에서 무엇보다도 중요하다고 하겠다. 유통분야 중 기업의 거래와 관계있는 상적 유통분야를 자세히 보면 대부분 기업이 주체가 되어 할 일이고, 그런 의미에서 앞으로 계속적인 규제완화가 이루어져야 할 분야라고 생각된다. 물적 유통분야 역시 상당부분 기업이 담당할 수 있으나, 기업물류는 물적유통의 근간인 도로, 철도, 항만, 공항시설 등 공공부문

본 내용은 지난 11월 29일 '제1회 한 중 일 국제 물류세미나'에서 기초 발표한 것을 정리에 집필했다.

(편집자주)

들과 유기적 연관성을 갖고 있다. 따라서 공공물류정책은 기업의 물류 투자 전략을 지원하고 방향을 제시 하는데 더욱 중요한 역할을 해 나갈 것으로 보인다.

1-2. 국내·외 환경변화 및 수송수요 전망

물류체제를 하나의 상위 시스템내의 하위 시스템으로 파악한다면, 물류체제의 올바른 육성을 위해 국내·외 환경변화 등 상위 시스템과 조화를 이루는 것이 매우 중요하다.

우리가 처해 있는 국내환경은 우루과이 라운드(UR)타결, 그린라운드(Green Round), 블루라운드(Blue Round) 등과 같은 다자간 협상이 태동하는 국제화·개방화의 급속한 조류속으로 빠져들고 있다. 다른 분야와 마찬가지로 물류분야 역시 국제화, 개방화는 매우 중요한 의미를 갖는다. 국제화·개방화는 비교우위를 가진 품목간의 교역증대를 가져와 국제 물동량을 증가시킨다.

이러한 국제적인 교역증대 분위기에 적극 참여, 국가산업 전반의 경쟁력을 높이기 위해서는 우리나라 물류체제를 합리화시키고 효율성을 증대시키는 것이 매우 중요하다.

선진국의 경우 후발 경쟁국의 완강한 추격을 물리치기 위해 효율적인 물류체계를 정비하고자 다양한 노력을 경주하고 있다. 자동차·항공기 등 부품수가 많은 상품을 세계 각처로부터 적기에 조달·조립하여 판매함으로써 높은 부가가치를 올리

(표 1) 품목별 부품수

(자료: 통상산업부, 기계공업협회) (단위: 개)

구분	카메라	라디오	비디오	자동차	항공기
부품수	500	500~600	1,000	2만	10만

는 등 독자적인 시장 확보 및 유지에 많은 노력을 기울이고 있는 것은 그 대표적인 사례이다(표 1 참조).

우리나라의 경우에도 자동차·항공산업 등 하나의 제품에 많은 부품이 포함되는 질적 고도화 추세가 계속되고 있다. 따라서 부품 공급선도 국내위주에서 중국, 인도네시아, 말레이시아 등 후발 개발도상국으로 점차 전환되고 있는 실정이다. 그러므로 부품공급선의 수송지연 등 화물유통상의 애로는 우리 산업 전반에 생산성을 저하시켜 국가경쟁력을 떨어뜨리는 것은 당연한 것이다. 또한 완제품 수송도 소비자의 개성이 점차 뚜렷해져 화물유통시장은 원하는 시간에 고품질의 다양한 제품을 싼 가격에 수송해야 하는 어려움을 겪고 있다.

바야흐로 화물유통, 즉 물류산업은 다품종·소량·다빈도·적기수송이라는 질 높은 수송서비스를 값싸게 제공하여야 하는 난제를 안고 있는 셈이다. 이렇듯 급변하는 국내·외 환경변화에 민첩하게 대응해 나가야 할 우리나라 물류 관련 업체들의 대비태세와 이에 필요한 각종 시설·장비들은 여러가지 면에서 부족하다고 할 수 있다.

더욱이 우리나라의 향후 10년간

(표 2) 화물수송 수요전망

(단위: 백만톤)

구분	83(A)	93(B)	2003(C)	대비(B/C)
합계	624	2,118	4,618	2.2
국내화물	506	1,800	4,000	2.2
·공로	426	1,643	3,734	2.3
·철도	50	60	85	1.4
·해운	29	96	179	1.9
·항공	0.04	0.3	2.4	8.8
국제화물	118	318	618	1.9
·해운	118	317	614	1.9
·항공	0.3	1.0	3.5	3.7

국내 물동량 규모는 지금에 비해 2배이상 증가할 것으로 예상되고 있으며, 국제 물동량도 국제분업의 가속화에 따라 지속적으로 증가될 것으로 전망되고 있다. 이렇듯 급격히 늘어나는 물동량은 현재에도 어려운 물류시설 부족현상을 더욱 가속화시키게 될 것이다(표 2 참조).

물류시설의 이용수요는 그 나라 물류체제의 서비스 수준에 탄력적이며, 특히 국제 물동량 규모는 그 나라의 물류체제 전반의 효율성·생산성과 밀접한 관계가 있다. 따라서 물류시설의 확충시에는 수송수단별 물동량 증가에 대한 단순한 대처방식에서 탈피해 국제적 마케팅 개념, 수송체제 전반을 감안한 시스템적 접근방식을 도입하는 것이 필요하다.

1-3. 국제물류시장의 동향

이러한 국내·외적인 물류환경 속에서 세계 각국은 국경없는 무역전쟁시대에 대비하여 자기나라를 최고의 생산과 교역기지로 만들기 위해 물류시설 투자에 국력을 집중시키고 있다. 이러한 현상은 세계 어느 곳보다 급격한 성장을 거듭하고 있는 아시아 지역에서 더욱 치열한 양상으로 나타나고 있다.

싱가포르의 경우에는 세계 컨테이너 물량의 4분의 1 규모인 3천6백만 TEU를 처리할 수 있는 거대한 항만 건설계획을 실현시키기 위해 파시르 판잔(Pasir Panjan)지역에 26개의 컨테이너 전용선석 건설을 추진 중에 있다.

우리나라와 인접한 일본의 경우에도 요코하마에 21세기 미래의 항만(미나토 미라이 21)이라는 계획을 마련하여 물류는 물론 국제문화, 정

보, 환경의 종합기능을 갖춘 도시를 건설키 위해 박차를 가하고 있다. 오사카와 근접한 고베항 역시 간사이 공항과 연계하여 명실상부한 동북아의 해상, 육상, 항공의 종합물류기지로서 역할을 담당하기 위하여 안간힘을 쓰고 있다.

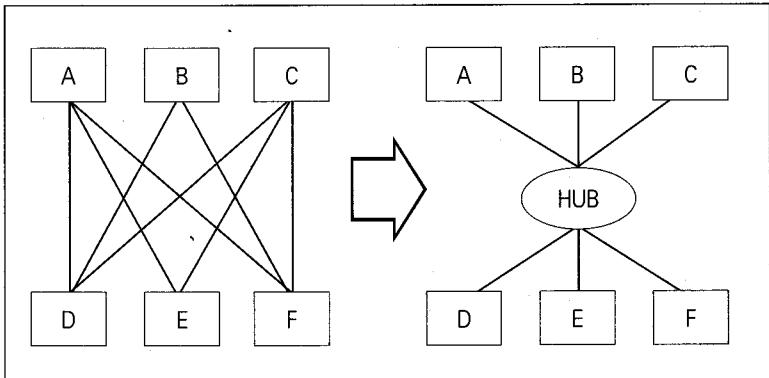
이렇듯 선진국들이 발빠르게 첨단 물류시설 투자 및 운영체계 구성을 가속화시키는 이유는 효율적인 물류시스템 구축만이 제조업 등 다른 산업분야를 지원할 뿐 아니라, 물류산업 자체가 고부가가치를 지닌 산업으로 발전될 수 있는 가능성이 매우 높기 때문이라고 판단된다.

#### 1-4. 선진물류시설 투자전략

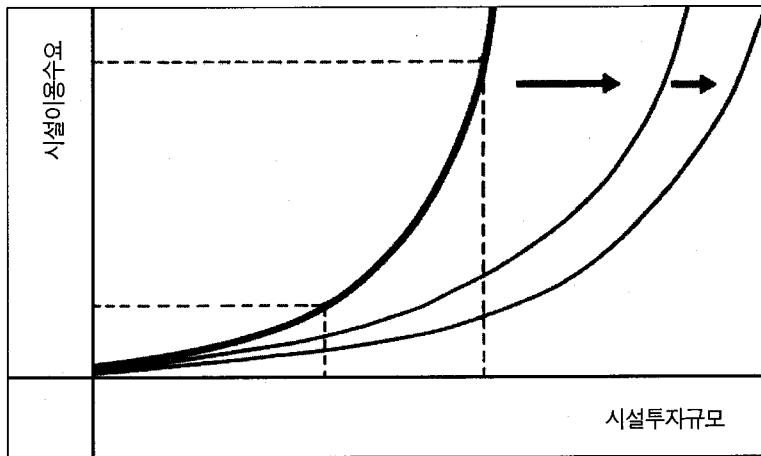
이러한 선진국의 물류시설 투자에는 발전단계별로 여러가지 주요 전략을 가지고 있다고 할 수 있다. 초기 물류단계에서는 수송수단별, 기업체별 단순 수송구조를 형성하고 있으나, 이보다 한단계 앞선 도약단계에서는 수송수단간 협동일관수송체제를, 성숙단계에서는 생산과정에 직접 참여하는 물류체제를 구축하고 있는 것이 특징이라고 할 수 있다 [표 3 참조].

선진국에서 추진하고 있는 물류시설 확충 전략 중에서 가장 중요한 전략은 거점화(Hub & Spoke)전략이라고 할 수 있다. 물류체계상 거

(그림 1) 물류 거점화 전략



(그림 2) 대규모 물류경제의 도입



점화 전략은 수송체제를 단순화시키고, 대량수송을 가능케 하여 물류비를 절감시킨다는 구상이다. 미국과 같이 커다란 나라도 거점을 단순화시키는 노력이 계속적으로 이루어지고 있고, 일본의 경우에도 지난 몇 년 사이에 판매거점을 대폭 단순화

시키는 예에서 보듯이 거점화 전략은 물류시설 투자에 중요한 이론적 근거가 되고 있다(그림 1 참조).

우리나라는 항만·도로·철도 등의 사회간접자본시설이 절대 부족하여 우리산업의 국제경쟁력이 점차 떨어지고 있다는 이야기를 종종 듣고 있다. 그러면서도 좀처럼 대폭적인 시설투자 등 돌파구를 찾지 못하고 있는 느낌이다. 그 중요한 이유로는 물류시설의 적정 투자규모가 매우 커서 일정한 투자규모에 이르기까지는 시설수요가 매우 낮아 투자비를 회수하기 어렵기 때문에 오히려 투자를 기피하기 때문이다.

(표 3) 선진물류 발전단계

(단위: 백만톤)

구분	초기단계	도약단계	성숙단계
수송구조	단순수송	복합일관수송	생산과정참여
기업물류	기업내	기업간	국제기업간
서비스범위	지역내물류	국내물류	국제물류
관리형태	개별관리	공동관리	계획물류
외국에	한국, 동남아	일본, 홍콩, 싱가포르	구미제국

\* 1단계 도약시 15년 소요

[그림 2]에서 보는 바와 같이 물류시설에 대해 일정수준까지 투자가 되지 않고는 시설이용수요가 거의 발생되지 않지만, 일정한 수요전환점을 통과하면서 급격하게 수요가 증가되는 특성을 보이고 있으며, 이를 '규모의 경제'라는 말로 표현하기도 한다.

이러한 현상은 컨테이너 부두건설, 관광단지 조성 등 한군데에서 종합적인 서비스를 요하는 대규모 투자사업에서 흔히 볼 수 있다. 이러한 수요전환 지점은 고정되어 있다고 하기보다는 우리와 경쟁하고 있는 일본·홍콩·싱가포르 등 아시아 국가들의 시설투자 규모가 점차 커짐에 따라 그림에서 보는 바와 같이 수요전환점이 점차 우측으로 이동하게 되어 더욱 적정규모 투자수준이 커져가고 있는 실정이다.

## 2. 물류분야별 문제점 인식

우리나라는 단순수송 위주의 후진적인 물류체제를 갖고 있다. 물류후진국이라고 일컫는 주요 이유는 우리나라 물류체제가 철도·도로·해운 등과 유기적인 관계를 맺지 못하고 도로 위주의 수송체제를 가지고 있다는 데 기인하고 있다고 볼 수 있다. 도로수송의 경우에도 화물터미널시설 등이 부족하여 화물의 체계적인 집배송이 이루어지지 않고 있는 실정이다.

우리나라 물류의 현주소를 나타내는 주요지표를 살펴보면, 우리나라 제조업체의 매출액 대비 물류비는 17%선으로 미국, 일본에 비해 매우 높은 수준이다. 물류비 또한 87년에 15조원이었던 것이 92년에는 34조

원에 달하는 것으로 추산되고 있으며, 물류관련 손실액도 연간 6조2천 억원에 이르고 있다. 그러면 여기에서 분야별 문제점을 간략히 논의해 보기로 한다.

### 2-1. 수송체제

현재 철도, 도로, 항만 등 화물유통 기반시설이 절대 부족하여 체증, 체선, 체화 등이 빈번하여 화물유통기간이 길어지고 있다.

86년도에 7시간 소요되던 서울-부산간 화물자동차 운행시간이 93년도에는 13시간으로 대폭 늘어나고 있다. 또한 인천항의 경우 평균 체선시간이 15시간에 이르는 등 국제항으로서의 경쟁력을 점차 상실하고 있다.

또한 항만시설의 부족현상으로 자연스럽게 생겨난 부산지역의 시설 컨테이너장치장으로 인해 수출입화물처리에서 이중작업이 이루어지고 부산시 발전에 장애요인으로 대두되는 등 물류시설 부족으로 인한 화물유통구조 왜곡현상이 여러 부문에서 나타나고 있다.

### 2-2. 보관시설

보관시설은 제품의 생산, 수송, 소비의 시간적 차이를 극복하기 위해서 필요한 시설이다. 최근 들어 냉동창고가 많이 늘어나고 있지만 아직도 양곡창고 위주의 소규모 영세창고가 대부분이다. 우리나라 개소당 평균창고 면적은 1,548m<sup>2</sup>로 일본의 18,848m<sup>2</sup>에 비하면 10분의 1에도 못미치는 영세규모이다. 이러한 영세규모의 창고시설로는 우리 제품의 시간적 가치를 높이고 수요에 대응하여 적시에 화물을 처리하

기에는 매우 부족한 것이 사실이다.

### 2-3. 하역·포장

하역시 인력사용 비율은 60% 수준으로 하역기계화, 포장자동화 수준이 매우 낮은 실정이다. 특히 항운노조 등 노조의 활발한 활동은 기업의 기계하역을 위한 시설 및 장비에 대한 투자의욕을 감퇴시키고 있다. 이러한 기계화, 자동화를 가능케 하는 물류표준화 역시 기업내 또는 업종내 표준화 수준에 머무르고 있어 수송용 표준팔레트 사용률이 10%선에 머무는 등 기반조성이 매우 부족한 실정이다.

### 2-4. 물류정보

우리나라 물류정보산업의 역사는 일천하여 아직 이렇다 할 정도로 본격적인 서비스는 제공하지 못하고 있는 실정이며, 새로운 서비스를 개발하는 것보다는 국가기관이 가지고 있는 제한된 정보를 이용하여 상품화시키려는 노력이 계속되고 있다. 철도, 도로, 해운, 항공을 총괄하는 종합물류정보망은 아직 개별정보망이 제대로 구축되어 있지 못한 상황에서 추진하기에는 어려운 점이 많다고 하겠다. 또한 개별기업내 거래절차 등이 관행화되어 정보망 이용을 기피할 우려가 있어 향후 체계적인 물류정보망 구축에 걸림돌이 될 것으로 예상된다.

### 2-5. 물류기술

수송수단간 연계수송장비, 자동창고, 저온·냉동보관기술, 파이프라인, 초대형 수송장비 등 첨단물류시설·장비에 대한 국내기술 취약으로 수송산업의 전반적인 생산성 저

하 현상이 나타나고 있다. 선진국들의 경우에는 특수화차를 이용한 컨테이너수송시 별도의 하역장비 없이 트럭과 철도간을 연계하는 기술을 개발, 실용화하여 많은 수송비를 절감하고 있다.

### 2-6. 물류산업

우리나라 화물운송업중 화물자동차 5대미만 보유 업체는 97% 수준으로 일본의 22%에 비교하면 매우 영세한 실정이다. 이러한 화물유통산업의 낙후로 인해서 제조업체가 자기물류시설을 확보키 위해 많은 노력을 기울이고 있다. 그 결과 제조업의 17.5%가 자동창고 등 자기유통시설을 확보하고 있다. 그러나 이러한 자기유통시설은 오히려 이용효율이 낮아 당초 기대했던 것과는 반대로 화물유통비용을 증가시키는 결과를 초래하는 경우가 종종 발생하고 있다.

### 3. 공공물류 과제별 대책

우리나라의 물류비를 절감하기 위해 물류시설을 확충하는 것도 중요하지만, 물류시설의 확충만큼이나 중요한 것이 시설을 제대로 운용하는 것이다. 물류시설의 확충 활용방안을 구체적으로 제시하기 위해서는 앞서 기술한 국내·외 환경변화, 물류시설 현황, 물류관련 주체들의 행태 등이 면밀히 검토되어야 할 것이다. 개선방안의 주요 내용은 물동량 증가에 대비하여 화물유통 기반시설을 대폭 확충한다든지, 기존 화물시설을 최대한 활용하기 위해 제도·운영을 개선한다든지 하는 것 등이 될 것이다. 이를 구체화하기 위해서 수

송, 보관, 하역, 정보, 제도, 기술분야별로 현실적인 대안 마련이 필요하다고 생각하며 이를 간략히 기술하고자 한다.

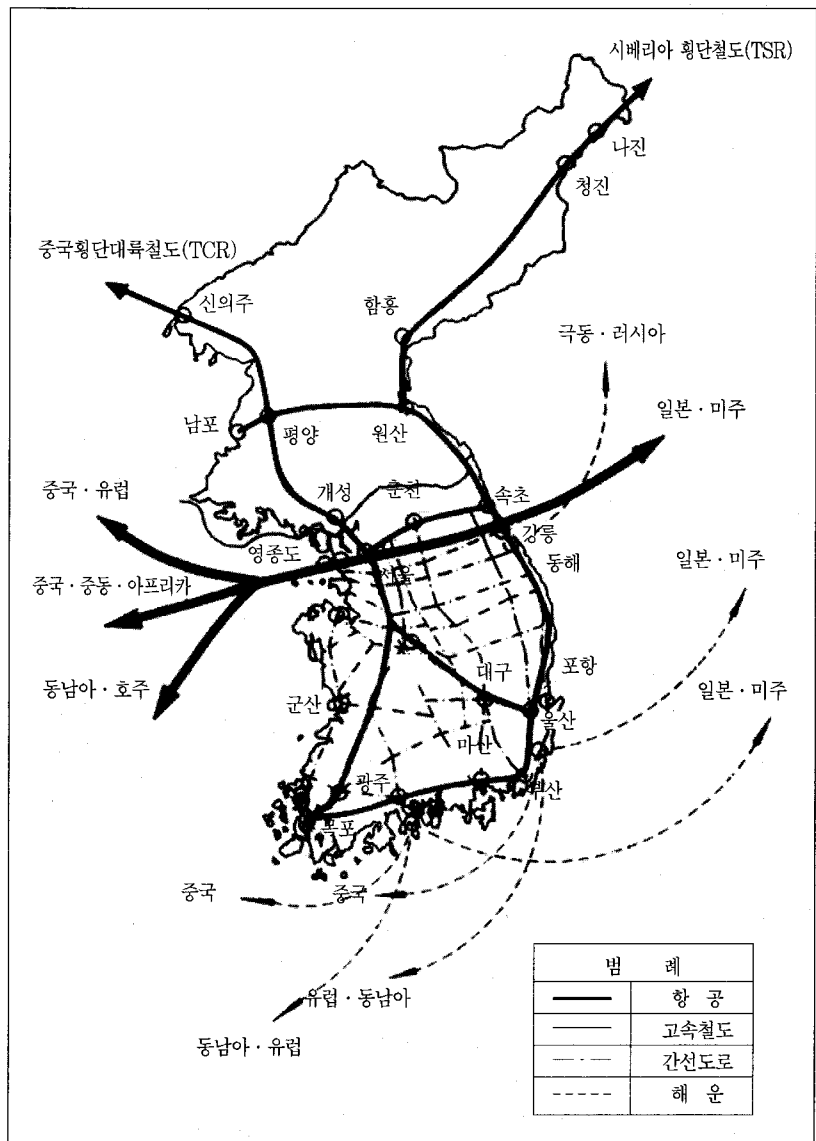
#### 3-1. 국가간 교통망의 구축

최근 들어 승용차를 위주로 한 자동차의 급격한 증가로 90% 이상을 도로에 의존하고 있는 화물운송은

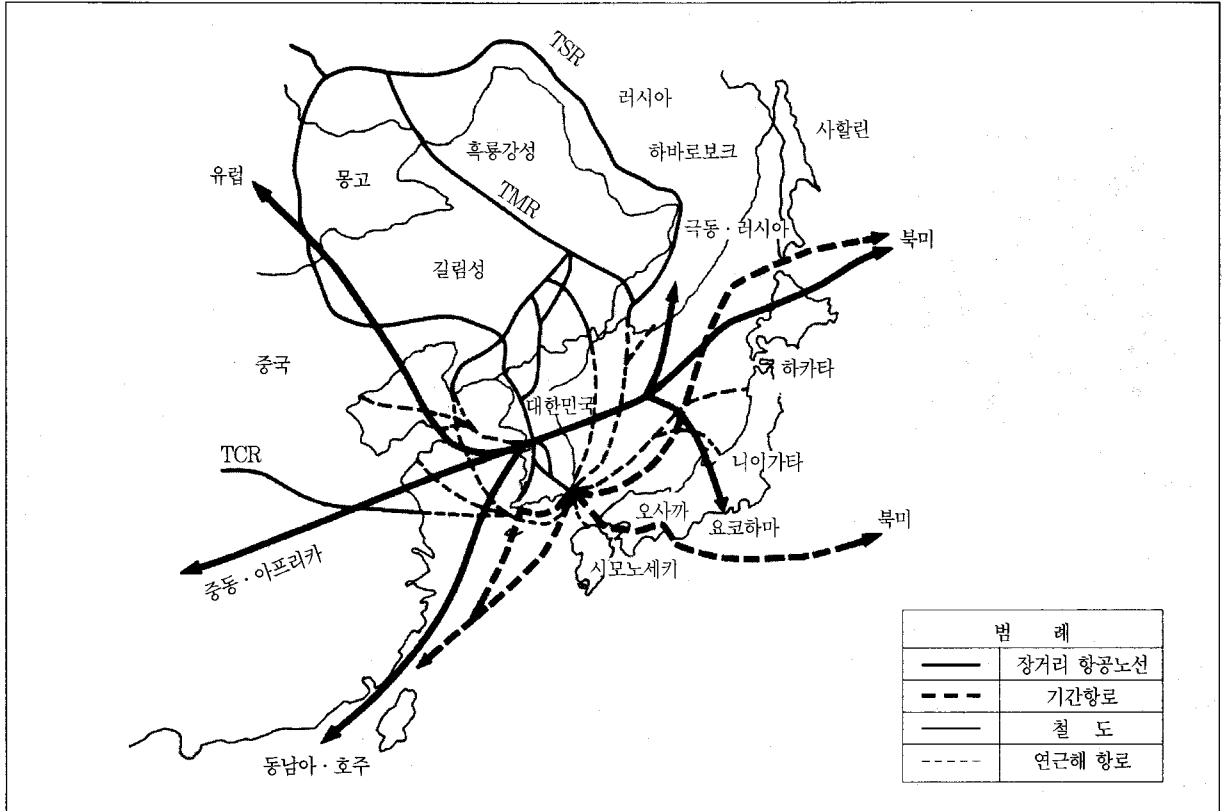
심각한 장애를 받고 있는 실정이다.

자가용 승용차의 폭발적인 증가로 도로의 수송능력 및 운행속도는 점차 저하되고 있으며, 이미 조성된 화물운송체제는 도로정책으로 인한 수송시간 지연 등으로 심각한 위협을 받고 있다. 우리나라 물류비의 70% 이상이 수송비라는 통계가 있고, 이러한 수송비가 교통체증으로 인해

(그림 3) 국가간 교통망 구성도



(그림 4) 한반도 중심의 동북아 교통체계



높은 폭으로 상승될 것이 예상되고 있으므로 국가기간 교통망의 정비가 물류비 절감을 위해서는 필수불가결하다고 볼 수 있다.

빠르고 저렴한 물류지원형 교통체제를 구성하기 위해서 정부에서는 국가기간 교통망 구축계획을 마련하고 있다. 이 계획은 전국 반일생활(半日生活)이 가능한 고속간선 교통망을 구축하고, 동북아의 거점수송 기능을 담당할 제3세대 공항 및 항만시설을 건설함과 동시에 첨단기술과 정보관리로 교통운영의 효율을 극대화 시킨다는 것을 주요내용으로 하고 있다.

이를 위해 전국 격자형(7×9) 간선도로망을 구축하고, 고속전철 건

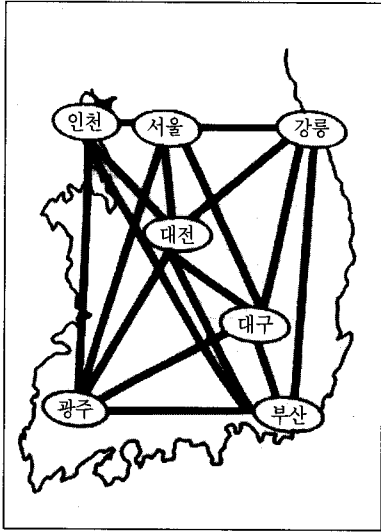
설 등 철도망을 대폭 확충하며, 남북간이 주요 철도 및 도로를 연결시킴으로써 명실상부한 국가기간 교통체계를 형성할 계획이다. 또한 동북아의 물류중심지로 육성하기 위해 영종도 신공항을 중심으로 한 대규모 항공물류시장과 부산 가덕도신항·광양항을 중심으로 한 차세대형 컨테이너 중심의 해운물류시장을 조성해 나가는 동시에 남북한 철도연결을 통한 시베리아 및 중국횡단 철도수송망을 구축하는 등 수송망을 다변화시켜 나간다는 계획이다. 특히 영종도 신공항이 건설되면 동북아의 어느 주요도시든 2~3시간이내 도달할 수 있어 첨단 제품의 물류시장을 조성하는데 그 역할을 다할 것으로

예상된다. 이러한 시설들이 완공되는 2000년대 초 동북아에는 한국을 중심으로 거미줄 같은 화물수송망을 구축하게 될 것이고 이는 동북아 지역 발전에도 크게 기여할 것으로 기대되고 있다.

### 3-2. 거점수송시설의 확충

우리나라 화물차량의 적재효율은 50% 정도로 두대중 한대꼴로 공차운행이 되고 있는 것으로 나타나고 있다. 이는 화물의 집배송시설 부족으로 인해 화물수송이 수송장비보다는 화주단위로 이루어지고 있기 때문이라고 분석된다. 수송효율을 높이기 위해 지역별 거점수송기지를 마련, 그곳에서 화물을 집화하고 지

[그림 5] 전국물류 거점수송체제 구상도



역별로 분류 수송한다면 불필요한 차량운행을 감소시켜 물류비 절감에 크게 기여할 것이다.

이를 위해 현재 추진 중인 수도권 및 부산권의 각 30만평 규모의 거점 화물기지를 조속히 건설하고 대전, 대구, 광주권 등 대도시권을 중심으로 대규모 화물터미널을 건설해 나가도록 할 계획이다. 아울러 공항·항만시설의 화물처리기능을 보강하고 동시에 조성될 내륙거점화물기지와의 연계, 전국적인 거점수송체제(Hub & Spoke)를 구축해 나가도록 할 계획이다.

이러한 전국 거점수송체제는 우선 수송구조를 단순화시킬 수 있고, 전국에 퍼져 있는 여러 물류시설을 한 시설처럼 이용할 수 있다는 장점이 외에도, 3D현상으로 인해 확보하기 어려운 운전기사의 근무조건을 개선시킬 수 있다는 현실적인 이유로 지역간 화물운송업체를 중심으로 거점 화물기지의 중요성이 재삼 논의되고 있다[그림 5 참조].

### 3-3. 수송구조의 합리적 개편

우리나라의 수송구조는 화물수송 관련 시설의 낙후로 인해서 왜곡되어 온 면이 있다. 부가가치가 높은 수출입 컨테이너는 물론 시멘트, 철재, 유류 등 대량화물의 경우 전문 수송시설이 매우 부족한 것으로 나타나고 있으며, 이로 인한 이중조작 등 수송비 부담이 늘고 있는 것이 사실이다.

우선 컨테이너 수송체제를 정비하기 위하여 부산항에서도 서로 떨어져 있는 신선대부두(PECT), 자성대부두(BCTOC), 4단계부두 간의 연계성을 강화하여 전체 부두의 효율성을 높이고, 부두내 하역장비를 현대화하여 제한된 공간에서의 화물 처리능력을 높여 나갈 계획이다. 한편, 교통체증이 심한 도로의 대체수송로인 연안해송을 확대하기 위해 연안 컨테이너 전용선박과 전용선석을 확보해 나갈 계획이다.

또한 컨테이너 부두의 직통관제도 이용을 확대하여 통관절차 이행으로 인한 불필요한 수송단계를 줄여 화주의 부담을 경감시키도록 하여야 할 것이다. 아울러 과거에 항만시설 부족으로 인해 발생한 부산지역의 시설컨테이너장치장을 단계적으로 정비하는 등 복잡한 수송단계를 단순화시키는 노력을 기울일 방침이다.

그 외에도 철도컨테이너 수송능력을 증강시키기 위해 주간 컨테이너 수송열차의 운행회수를 늘려나갈 계획이며, 도로와 효율적인 연계를 위해 트레일러 적재화차 등을 개발해 나가도록 할 방침이다. 또한 시멘트의 안정적인 철도 대량수송체제를 구축하기 위하여 시멘트 수송열차를 증설하고 철도역 주변에 사일로 등

보관시설을 늘려 나가고, 유류·시멘트, 철재 등 대량화물을 연안해송으로 유도하기 위해 전용부두시설을 확대해 나가도록 할 계획이다.

### 3-4. 기존 물류시설의 최대 활용

기존 화물 유통시설을 최대한 활용하는 것은 우리나라와 같이 물류시설이 절대적으로 부족한 나라에서는 매우 중요한 과제이다. 이를 위해 우선 화물자동차의 주차장 및 알선 대기장소로만 활용되고 있는 기존 화물터미널의 활성화를 위해 집배송, 보관기능을 확대하고 터미널간 정보교환 등 연계성을 강화시켜 나갈 계획이다.

현재 자가용 승용차 위주로 운영되고 있는 도로수송체계도 그 운용방법을 개선해 나가야 할 것이다. 야간 고속도로상에는 수많은 화물자동차가 운행하고 있으나, 야간 화물자동차 운전기사를 위한 휴게시설이 마련되어 있지 않은 실정이다. 따라서 교통체증을 피해 야간에 운행되는 화물자동차 운전기사의 편의시설을 갖추으로써 한정된 도로시설을 효율적으로 사용케 할 계획이다.

아울러 항만운영의 효율성을 제고하기 위하여 부두운영체계를 관영체제에서 민영체제로 단계적으로 전환하며, 예선·도선운영 등 항만수역내 운영체계를 서비스 경쟁체제로 발전시켜 나갈 계획이다. 또한 입출항 등 항만관리운영을 전산화하여 입출항시 발생될 수 있는 절차상의 번거로움을 줄여 나갈 방침이다.

그리고 앞으로 다가올 고속전철시대를 대비해서 기존 철도의 기능을 점진적으로 화물수송위주로 전환시켜 나가는 것이 필요하다. 이를 위

해 철도역의 기능을 여객위주에서 화물수송 위주로 점진적으로 개편해 나가고 여객열차 중간 중간에 운행될 수 있는 고효율·고속화차를 개발 운행하며, 현재 거의 모든 역에서 실시 중인 화물취급을 거점역 중심체제로 전환할 계획이다.

### 3-5. 보관시설의 재정비

창고시설을 전문화하기 위하여 거점지역 단위별 창고단지를 조성해 나가고 자동·냉동창고 등 고부가창고 시설을 확충해 나가도록 할 계획이다.

이를 위해서는 현재 추진중인 대규모 복합화물터미널, 항만, 신공항 등에 창고시설을 집산화시키고, 창고시설과 화물터미널, 항만시설 등 다른 물류시설과 연계기능을 강화하며, 창고업협회 등 관련단체의 설립을 통해 창고업을 활성화하는 등 노력을 기울여 나갈 계획이다.

### 3-6. 물류표준화·하역기계화 추진

우리나라는 물류관련 표준 KS규격이 204종이 제정되어 있으며 물류표준규격의 미비분야에 대한 KS 표준규격화를 추진중이다. 최근 일본에서 일고 있는 물류표준지침서(Unit Load System 통칙) 제정 추세와 발맞춰 우리나라도 물류표준화와 관련된 제반절차를 규정화할 필요가 있다.

대내적으로는 물류표준화 시설 및 장비 이용확대를 위해 요금할인 등 유인대책을 강구해 나가고, 대외적으로는 현재 우리가 사용중인 수송용 표준팔레트 등 표준화 장비들이 국제물류표준규격으로서 제대로 자리를 잡을 수 있도록 국제기술분야

의 교섭능력을 강화시켜 나갈 방침이다.

### 3-7. 종합물류정보망의 구축

개별적으로 발전되고 있는 종합물류정보망 추진체계를 정비하기 위하여 철도, 도로, 해운, 항공 등을 포괄하는 종합물류정보망 추진위원회를 구성, 상호교환할 수 있는 정보에 대해 표준화를 추진할 계획이다. 개별기업내에서 이루어지는 거래관행을 전자문서화하고 표준소프트웨어를 개발, 보급함으로써 향후 개발될 종합물류정보망 이용기반을 조성해 나가도록 할 방침이다.

이와 동시에 공로, 철도, 해운, 항공 등 단위물류망도 해당 정보접근이 용이하고 이해관계가 많은 추진주체들로 하여금 착실히 구축해 나갈 수 있도록 적극 지원해 나갈 계획이다. 해운정보서비스를 주관할 한국물류정보통신(주)(KL-Net)과 통관 및 금융정보서비스를 담당하게 될 한국무역정보통신(주)(KT-NET) 등이 업무제휴를 통해 물류정보 서비스 범위를 확대해 나갈 계획이다. 또한 정부는 종합물류정보망 구축을 국가전산망 구축사업에 포함하여 전담사업자 지정, 재정지원 등을 아끼지 않을 계획이다. 그리고 물류정보의 서비스 질을 높이기 위해 화물터미널간, 신공항지역 등의 물류정보를 초고속 정보통신망 시범사업으로 추진하는 방안도 검토 중이다.

### 3-8. 물류 관련제도·절차의 개선

우리나라의 물류관련 제도·절차는 국제화·개방화 시대를 대비하기에 매우 취약한 실정이다. 물류관련 제도·절차를 개선하기 위해서 우선 물

류산업의 발전을 저해하고 있는 각종 규제를 완화하고 물류산업 육성을 위해 제도적 지원책을 강구하는 등 여러 측면에서 노력해야 할 것이다. 또한 규제 위주로 되어 있는 수출입통관 제도를 개선하여 통관과정에서의 불필요한 시간지연을 최소화 시키도록 할 것이다. 물류산업이 국가전략산업 및 국민생활 편의사업으로 제대로 자리를 잡을 수 있도록 하기 위하여 국제복합운송업의 집중육성이나 소화물 일관 수송서비스의 확대 등 다양한 산업육성 정책을 개발해 나갈 계획이다.

### 3-9. 물류기술 혁신

물류비절감을 위해서는 물류시설 및 장비의 생산성을 높이는 것이 매우 중요하다. 차량의 대형화, 입체화된 자동창고, 냉동·저온·저온기술, 자동분류기, 입체반송기기 등 첨단물류시설이 지속적으로 개발되고 있으나 자금이나 기술부족 등으로 확대·보급에 어려움을 겪고 있다.

이러한 어려움을 극복하기 위해서는 연구개발비의 투자확대, 품질인증제도 도입 등 첨단물류시설 및 장비의 보급확대 기반을 다져 나가도록 하여야 할 것이다. [K]