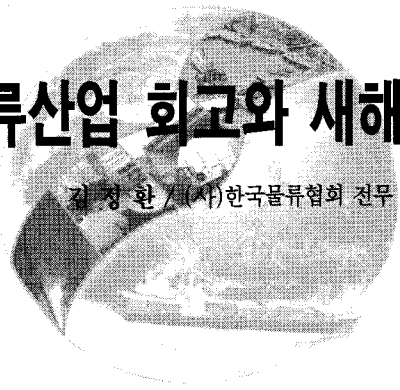


96 물류산업 회고와 새해의 요망

김정환 / (사)한국물류협회 전문



우리나라의 경제는 경기회복의 전망을 기대한 채 새해를 맞이하게 되었다. 지난해에는 정부가 시행한 수차에 걸친 경기자극책도 상황의 개선에 연결되지 못하고 원고(元高)와 수출부진의 악조건까지 겹치게 되었다. 현재의 불황은 계속 장기화 또는 심각화의 양상을 나타내고 있다. 이러한 사태를 타개하기 위해서는 어느때보다도 국민이 일치하여 이 난관을 극복해 나가야 할 것으로 생각된다.

지난 한 해의 물류산업을 살펴보고 올해의 전망을 살펴보고자 한다.

1. 물류실태

작년 물동량의 증가는 국내 총생산의 성장속도를 상회하여 지난 10년간 3.4배 증가하였고, 향후 10년 이내에 현재의 2.2배 이상 증가하리라 전망된다. 물류비 증가율은 15.5%로 94년 48조원으로 국내 총생산의 15.7를 차지했다.

물류비의 구성을 보면 수송비가 65%를 차지하고 그 비중이 증가하는 추세이며 재고유지관리가 23%로 두 부분의 물류비가 절대적 비중을 점하고 있다. 수송비 중에서도 도로수송비가

71%를 점하고, 특히 자가용화물차의 비중이 커지고 있으며, 사업용화물차의 비중은 오히려 감소의 추세에 있다.

유통산업의 낙후로 제조업의 재고유지비 비중이 94년 86.9%로 도소매업에 비해 상대적으로 높고 그 비중도 증가하는 추세이다. 따라서 절대적 비중을 점하고 있는 수송비와 재고유지관리비의 절감이 물류비 절감의 전략적 출발점으로 생각된다. 특히 도로수송의 비용을 줄이는 것이 물류비절감의 성패를 좌우한다고 볼 수 있다.

2. 물류문제의 원인

1) 물류체계의 전반적 낙후성

우리나라는 물류기반시설의 부족, 시설 장비의 비효율적인 운영, 물류산업의 영세성, 물류의 중요성에 대한 인식의 부족 등 복합적인 원인에 의해 선진국에 비해 약 20년 뒤진 물류후진국이다.

2) 수송분야

도로에 편중된 수송구조로 수송의 비효율성

이 심화되고 있으며 철도의 수송분담율은 계속 감소추세에 있다. 도로의 경우 91.9%, 철도 2.9%, 해운 65, 항공 0.02%로 소형, 자가용화 물차 수송분담율이 계속적인 증가에 있는 것을 알수 있다.

3) 물류거점시설

화물터미널의 절대적 부족 및 운영의 비효율성으로 화물유통과정의 애로발생 및 기업의 물류비가 가중중되고 있다. 또한 창고시설의 확충이 활성화되지 못하고 창고업이 영세하며 비축 저장 기능은 물론 물류체계상 재고를 조절하는 등 기능 고도화에도 역부족이다.

4) 물류표준화

KS규격 9,370종 중 포장 및 물류관련 규격으로 278종이 제정되어 있으나 기 제정된 물류관련 시설 장비의 상호연계성 미흡으로 화물의 일관수송이 곤란한 실정이다. 표준시설 장비의 사용을 저조로 포장 및 하역의 기계화율이 미흡한데 표준팔레트 경우 비율이 11%, 하역기계화율 42%, 포장기계화율 12%로 선진국에 비해 훨씬 낙후돼 있다.

더욱 문제시 되는 것은 물류표준 보급촉진을 위한 정부의 제도적 뒷받침 미흡 및 관련기업에서의 물류표준화에 대한 인식이 부족하다는 것이다.

5) 물류정보화

항만·철도 등 분야별이나 기업별로 정보화가 이루어지고 있으나 개별 정보망간 효율적인 연계가 미흡하다.

통관망·무역망·금융망 등 유관망간 물류관

련 정보의 제공 및 교환이 통합적으로 관리되지 못하여 일괄처리서비스의 제공이 불가능한 실정이고, 물류업체의 영세성으로 인한 정보화의 낙후로 경쟁력을 저하시키고 물류비 상승을 초래하고 있다.

6) 물류사업의 영세성

화물터미널사업, 화물운송업, 창고업 등 물류산업은 물류의 2대 구성요소인 수송과 보관을 담당하는 물류체계의 주역이다.

그러나 우리의 법제도는 정책적으로 생산활동에만 지원의 초점이 맞추어져 있고, 물류산업이 서비스 업종으로 분류되어 정책적인 지원대상에서 제외돼 있다.

물류산업이 영세하여 그 역할을 하지 못함으로써 제조업체가 창고시설, 수배송차량 등에 대한 투자 및 유지관리까지 부담하게 되어 물류비 증가와 교통의 혼잡을 유발하고 있다.

물류비 절감을 위해서는 물류산업도 제조업과 동일한 수준으로 지원할 수 있도록 물류의 전과정을 생산활동의 연장선상에서 파악하는 발상의 전환과 관련 법제도의 개정이 필요하다 고 본다.

3. 맺으며

지난 한해 정부 당국의 물류정책 입안사업에서 많은 계획과 시행을 과감하게 추진하여 물류관련 법률의 현실성 있는 정비와 총합적인 물류시스템 체계의 구축에 노력하여 왔으며, 특히 물류표준화의 보급확대와 물류공동화사업에 예년에 없었던 노력을 경주하여 왔다.

물류분야의 전문인력 확보를 위하여 국가가

인정하는 물류관리사제도를 도입하여 새해에는 정부레벨의 이러한 추진과 병행해서 전 산업계에서도 기업재구조에 의한 기업의 체질개선으로 현재의 불황을 극복하는 한편, 규제완화 등에 의해서 사회경제 체제개선을 목표로 하는 구조변혁을 속히 완수하고 기업이 처해있는 기반을 확고히 하지 않으면 안될 것이다.

우리나라의 사회경제는 21세기를 향해서 국제화의 진전, 정보화의 가속·성숙화의 심화 등을 통해서 크게 변화해 갈 것으로 생각된다.

이러한 방향중에서 매우 중요한 역할을 담당하고 있는 기능의 하나가 물류일 것이다. 우리 주위에서 일고 있는 문제만 보아도 고도화된 국민생활에 보다 풍요로움을 충실하게 해나가려면 원활한 물자유통의 실현을 빼놓을 수 없는 것이라는 것은 누구나 인정할 것이다. 또 지구 환경의 보전을 고려하면서 한없는 자원을 효과적으로 활용해 간다고 해도, 경제격차의 문제해결의 중요한 방도라고 해도 물류의 새로운 시스템 형성은 지구적 규모로 추진해야 할 과제라고 생각한다.

이러한 사정을 생각한다면 물류가 생산활동이나 판매활동과 연동한 경제활동의 중요한 기둥으로 되어 있는 것이 분명하다. 우리들은 이것을 로지스틱스로 취급하여 경영과제로서 효율화를 실현함과 함께 적극적으로 추진할 필요성을 통감하고 있다.

이제 물류도 마이크로와 매크로의 조화가 요구되고 있다. 물류시스템은 사회적인 시스템과 융합된 것으로 환경과 도시에 적합하지 않으면 안된다. 또 보다 넓은 관점에서 물류를 생각할 필요가 있다. 이러한 흐름속에서 '생에너지 환경을 위한 물류기기의 이용', '철저한 생력화',

'일하는 사람을 중시하는 물류현장', '시장경쟁에 대응할 수 있는 시스템', '보다 효율적인 규모의 실현' 등의 요소를 더한 혁신형 물류가 기대되는 것이다.

또 물류시스템은 각사가 각양으로 구축해 온 효율화를 전사적, 통합적 관점에서 다시 보는 움직임이 진행되고 있는 상황이다. 이는 전사적인 물류관리조직으로 '물류부', '로지스트부' 설치의 움직임으로 나타나고 있다. 이것이 장래에는 커다랗게 테두리를 넓혀 기업의 벽이 떨어져가는 방향으로 추진해 나가는 것이 바람직하다.

'날개에서 전체로', '분단에서 총합으로' 그래서 '기업로지스틱스의 지역과 사회로지스트와의 새로운 지평을 넓혀가는 키워드(주요시)라고 말하는 것 같다. ☐

