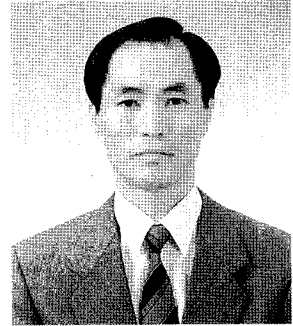


## '97년도 정부의 물류시책방향

건설교통부 물류심의관  
池 光 植



### 국가경쟁력과 물류

오늘날 이념의 퇴조와 더불어 국가간 경쟁이 경제를 중심으로 하는 무한경쟁의 양상을 보이면서 경제력의 주요 원천인 산업경쟁력이 국가경쟁력의 가장 중요한 원천이 되어가고 있다. 그리고 산업경쟁력은 한 나라의 사회간접자본의 수준, 인적·물적 자원의 수준, 기술수준, 기업경영능력과 더불어 원활하고 효율적인 물류활동에 의해 결정된다. 여기서 물류, 즉 물자의 유통은 원재료로부터 중간제품, 완제품 등을 공급자에게서 수요자에게로 이동시키는 경제활동으로서, 생산과 소비를 매개하여 경제의 순환과정을 완결시키는 중추적이고 본질적인 요소로 물자의 운송·보관·하역·포장과 이에 관련된 정보활동 및 표준화를 포괄한다.

그런데 최근 고물류비는 우리경제의 고비용·저효율 구조의 요인중 하나로 산업경쟁력을 약화시키고 나아가 국가경쟁력을 약화시키는 구조적 요인의 하나로 지적되고 있다. 지난 30여년간의 경제개발과정에서 물자나 상품의 흐름이 경제활동의 본질적인 요소임에도 불구하고 그 중요성에 대

한 인식부족으로 물류는 당연히 주어지는 것으로 파악하고 물류체제개선을 위한 노력을 등한시한 결과, 물류관련 시설 및 제도 등 모든 측면이 비효율적으로 운영됨으로써 오늘날 물류문제의 심각성이 심화되어 왔다.

우리나라의 낙후된 물류환경은 정부와 민간의 적극적인 물류개선 노력을 요구하고 동시에 세계시장의 개방화, 지역블럭화, 경쟁의 격화 등 경제환경의 변화는 물류부문에서도 고도화·다양화된 고객의 요구(Needs)에 부응하여 고도의 서비스를 제공할 수 있는 신개념의 물류체제의 구축을 요구하고 있으며, 매출신장과 원가절감에 이어 제3의 이윤원으로서 물류관리의 중요성을 부각시키고 있다.

### 우리나라 물류현황

우리나라의 물동량은 경제규모의 확대에 따라 과거 10년간 3.4배 증가하였으며 향후 10년 이내에 현재의 2.5배 이상으로 증가할 것으로 전망된다. 이와같은 급속한 물동량 증가속도는 국내총생산(GDP) 성장

속도를 상회하는 것으로, 이러한 물동량을 처리하기 위한 물류비용도 지난 10년간 연평균 15.5%의 높은 증가율을 보여 '94년 기준으로 국내총생산(GDP)대비 15.7%인 48조원에 이르렀으며, 이는 물류선진국인 미국의 10.5%보다 상당히 높은 수준으로 우리나라의 국가경쟁력을 저하시키는 요인중 하나가 되고 있다.

이렇듯 물류비가 과도하게 나타난 것은 1960년대 이후 경제규모의 확대에 따른 물동량의 급증으로 사회간접자본시설에 대한 수요가 크게 증가하고 있으나 투자재원의 부족, 부정확한 투자예측, 토지가격의 상승 등 투자여건이 계속 악화되어 사회간접자본시설에 대한 공급이 부족하였고, 기존 물류시설의 효율적인 운영의 미흡, 물류를 둘러싼 복잡한 행정규제 그리고 물류업체의 소규모·영세성 및 정보부족 등으로 조직화의 미비 등 전반적인 면에서 물류선진국에 비해 20년 이상 낙후한 국내물류체제에서 비롯된다.

정부는 이와 같은 비효율적인 물류체제를 개선하는 것이 국가경쟁력을 제고하는 국가시책의 최우선 과제임을 인식하고 고물류비를 해결하기 위하여 건설교통부에 물류비 절감과 물류체제 개선을 위한 정책을 전담할 국단위 조직인 물류심의관실을 신설하였고, 화물유통촉진법을 대폭 개정하고 유통단지개발촉진법을 제정하여 물류표준화·정보화와 물류시설의 건설촉진 등 물류체제의 종합적인 개선을 위한 법적 뒷받침을 완비하는 한편, 이러한 법적·제도적 토대위에서 '94년에는 10개년 단위의 장기종합 물류개선대책인 「화물유통체제개선기본계획('94-2003)」을 수립하여 추진하고 있다.

## '97년도 물류정책의 기본방향

정부 물류정책의 궁극적인 목표는 신속하고 저렴하며 편리하고 안전한 물류서비스를 제공하여 국가경쟁력을 강화하는데 있다. 이러한 목표를 달성하기 위해서는 도로, 철도 등의 수송로(Link)와 화물터미널 등의 물류거점(Node) 및 수송기관(Mode) 등 물류구성 요소들을 네트워크화하고, 수송·보관·포장·하역 및 정보 등 물류기능들을 유기적이고 효율적으로 연결하고, 물류표준화를 통한 기계화 및 자동화로 생산성을 향상시킬 수 있는 종합적이고 일관성 있는 물류체제의 구축이 필요하다.

금년은 종합물류대책 추진 제4차 년도로서 정부의 물류정책방향은 그 동안 추진해 온 물류기반시설의 확충과 물류표준화, 물류정보화 등의 시책을 지속적으로 추진해 나가면서 물류환경 변화에 능동적으로 대처해 나갈 수 있도록 물류산업의 경쟁력을 강화하기 위한 새로운 시책을 적극적으로 발굴하여 추진해 나갈 것이다.

### 물류시설의 확충 및 수송구조의 합리적 개편

이를 위하여 정부는 먼저 장래의 물동량 증가에 대비하여 정부예산, 민자유치등 가용재원을 최대한 활용함으로써 도로·철도·공항·항만등 부족한 사회간접자본시설의 투자를 확충하고, 지역거점별 대규모 물류시설을 건설하여 이 거점들간의 장거리·대량수송체제를 구축하기 위하여 수도권(부곡, 의왕) 및 부산권(양산)에 복합화물터미널과 내륙컨테이너기지를 조성 중에 있으며, 향후 중부·호남·영남권에도 복합화물터미널을 건설해 나갈 예정이다. 그리고 화물터미널, 창고, 집배송단지 등 각

중 유통시설과 정보·금융등 지원시설이 집단적으로 들어설「유통단지」의 체계적 배치를 위한 전국단위의 유통단지개발종합계획을 수립하고 유통단지를 지정하여 이 거점들을 연결하는 전국적 화물유통네트워크를 구축해 나갈 예정이다. 또한 철도역의 물류센터로서 역할을 강화, 연안피더항 시설의 확충, 내륙수운을 연결하는 연안해송체계의 개발 등을 통해 철도·연안해운수송을 증대하여 도로에 편중된 수송구조를 합리적으로 개편해 나갈 것이다.

#### 물류표준화를 위한 지원 강화

둘째, 트럭 적재함 및 보관시설의 최대 활용, 화물유통장비의 호환성 확보, 화물의 파손율의 감소등 물류과정의 효율화를 위해서 물류시설·장비의 KS표준규격화를 확대·수정·보완하여 지속적으로 추진하고 있으며, 그 중 가장 중요한 과제인 표준파렛트의 보급확대를 우선 시책으로 추진해 왔다. 정부는 T-11형(1,100mm×1,100mm) 파렛트를 표준파렛트로 확정하고 이의 사용을 활성화 하기 위해 2000년까지 매년 50만매의 표준파렛트를 보급할 계획아래 파렛트 구입자금으로 '96년에 45억원을 지원하였고 '97년에도 45억원을 지원하며, 또한 물류표준화 시설·장비에 대한 법인세 감면업종을 현재 연쇄화사업자, 화물터미널 및 창고업자에서 화물운송업, 화물취급업을 추가하고 파렛트의 경우에는 제조업까지 확대하는 한편, 대상설비에 대하여도 기존 9개품목에서 팔레타이저, 랙, 파렛트트럭을 추가하여 12개 품목으로 확대할 예정이다.

이와 같은 표준파렛트의 지속적인 보급확대와 함께, 국내화물의 컨테이너화를 추진하여 물류과정의 기계화·자동화를 촉진하

고, 물류시설 표준화에 대한 지원방안을 강구해 나갈 예정이다.

#### 종합물류정보망 구축

셋째, 물류정보화를 통한 물류업무의 일괄처리서비스(One-stop service)기반을 조성하기 위하여 종합물류정보망의 구축사업을 국가기간전산망구축사업의 하나로 확정하고 시스템의 구축·운영을 전담할 사업자로 한국통신과 한국물류정보통신을 선정하여 시스템 상세설계를 실시중에 있다. 이는 육·해·공의 물류정보를 종합적으로 제공하고, 서류대신에 전산망을 통한 전자문서를 이용하여 물류와 관련된 각종 업무를 신속히 처리할 수 있도록 하기 위한 사업이며 이 사업의 핵심기술에 대한 테스트와 서비스의 조기확산을 위해 '96. 12월 개시한 시범서비스를 확대하고, '98년부터는 상용서비스를 개시할 예정이다. 이 종합물류정보망은 앞으로 통관망·금융망 등 유관망과 연계하여 물류업무를 획기적으로 간소화시키는데 크게 기여할 것이다.

#### 국제물류 중심지역할 및 물류홍보 강화

다섯째, 위와 같은 시책들과 더불어 정부 및 민간의 적극적인 물류개선노력을 유도하기 위하여 국제물류중심지로서의 역할 및 물류홍보 활동을 강화해나갈 것이다. 이러한 노력의 일환으로 동북아 중심항만을 육성하기 위하여 부산항·광양항의 확충 및 가덕도신항을 개발하고, 향후 수도권신공항을 국제물류센터로 육성·발전시킬 예정이며, 국제항공화물수송능력을 증강시키고 국제 항공노선망 확장을 위한 국제항공협력을 지속적으로 강화해 나갈 것이다. 또한 금년 10월중 물류주간을 설정하여 물류

전시회, 국제세미나, 물류전진대회 및 물류 대상 시상등 물류개선에 대한 국민적 관심을 높이기 위한 각종 행사를 개최할 계획이다. 이와 같은 정책들을 통해 정부는 수송·보관·하역 및 포장 등 물류과정을 통합하는 복합일관물류체제를 구축하고, 10년 내에 현재의 선진국 수준으로 물류비용을 절감하며, 장기적으로는 우리나라가 동북아 지역의 물류중심지(HUB)로서 국제사회를 선도해 나갈 수 있을 것으로 기대하고 있다. 그러나 우리나라의 물류체제개선은 시작단계에 불과하다. 그 동안 무관심속에 누적된 심각한 물류문제를 해결하기 위해서는 종합적이고 체계적인 정책이 필요하며, 정부

부처간 원활한 협조가 무엇보다도 중요하다. 심각한 물류문제를 해결하고 국가경쟁력을 높이기 위해 범정부적인 관심과 노력이 필요한 때이다. 또한 물류문제의 해결은 정부의 노력만으로는 한계가 있다. 기업들도 물류의 효율화가 기업의 사활을 좌우하는 중요한 요인임을 인식하고, 정부의 정책에 발맞추어 기업들 스스로도 물류효율화에 앞장서야 한다. 앞으로 민간부문에서도 끊임없는 물류혁신 노력과 폭넓은 물류관련 연구·개발과 함께, 물류비 절감이야말로 기업경쟁력을 높일 수 있는 지름길을 인식하고 물류표준화, 자동화, 정보화에 과감한 투자를 해주기를 기대한다.

