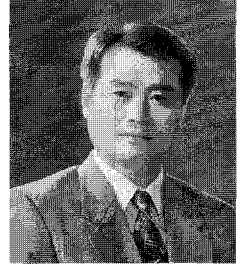


# 우리나라의 물류현황과 '98 물류정책 방향



건설교통부 물류정책과장  
이 영 식

## 1. 물류현황

우리나라는 심각한 물류애로로 인해 '95년 한해 동안 국내총생산액(GDP)의 16/5%에 달하는 58조원의 물류비가 발생하였다. 이는 미국 등 주요 선진국의 1.5배 이상 되는 물류비부담으로 우리 경제의 국제 경쟁력을 약화시키는 요인으로 작용하고 있다.

우리나라 물류의 문제점중 가장 먼저 지적할 것은 도로·철도·항만 등 사회간접자본의 부족에 따른 전국적인 교통혼잡으로 수송애로가 매우 심각하다는 것이다. 이로 인해 수송비가 총물류비의 65.8%를 차지하고 있을 뿐만 아니라, 연평균 20.5%씩 증가함으로써 그 비중이 계속 증가하는 추세이다. 더구나 화물 물동량의 91.3%가 트럭에 의해 도로로 수송되어 철도·해운·항공 등 다른 수송수단의 활용이 저조하며 트럭수송은 대부분 소형 자가용트럭에 의해 이루어지고 있어 수송효율이 낮고 도로혼잡을 가중시키고 있다.

아울러, 기업별로 독자적인 물류시스템을 구축함으로써 물류의 효율성 제고 및 물류비의 절감을 위한 기업간 상호 연계·협력이 부족하다. 기업들이 물류업무를 전문 물류업체에 위탁하거나 다른 기업들과 공동으로 처리하기보다는 자가트럭·자가물류센타를 보유하여 물류업무를 독자적으로 직접 수행하고 있으므로 국가적 입장에서 볼 때는 물류시설에 대한 중복 투자와 트럭의 공차율 증가 등 물류운영의 비효율이 만연되어 있는 실정이다.

이러한 물류문제는 우리 경제를 선진국 수준으로 도약시키기 위해 시급히 해소되어야 하는 과제로서 정부나 기업의 개별적·단편적 노력만으로는 해결하기가 어려우며, 물류기반시설의 확충과 시설 운영 및 제도 전반의 혁신을 위한 민간기업체와 정부 및 학계 등의 지속적인 공동 노력이 요구되고 있다.

## 2. '98 물류정책 방향

정부에서는 '94년부터 물류체제개선을 위한 범정부적 장기 종합계획으로써 「화물유통체제 개선기본계획( '94~2003)」을 수립·시행하고 있다. '98년도 물류정책도 「화물유통체제개선 기본계획」의 기본구상인 수송·보관·하역등 일관물류체제의 구축을 통하여 신속·저렴·편리·안전한 물류서비스를 제공한다는 기본 목표를 달성하는데 중점을 두고 추진하고 있다.

이를 위한 세부적인 추진시책으로써 첫째, 화물터미널 등 지역별 물류거점시설의 확충 둘째, 물류표준화의 확산 셋째, 종합물류정보망의 구축 넷째, 화물운송사업제도의 개선 다섯째, 물류산업의 육성을 위한 제도적 지원 등의 방안을 추진하고 있다.

### 가. 지역별 물류거점시설의 확충

정부는 화물수송체제 개선과 물류비 절감을 위하여 전국 5대 물류거점에 국내화물의 대량·

중장거리 수송의 거점역할을 할 복합화물터미널과 수출입 컨테이너 화물의 내륙통관 및 수송기지 역할을 할 내륙컨테이너기지(ICD)를 건설하고 있다.

1단계로 수도권 의왕ICD(23만평)는 '96. 12월 이미 완공하여 '97. 1월부터 전면운영을 시작하였고, 부곡복합화물터미널(11만평)은 '97. 1월부터 부분운영을 개시중이며 98년 말 완공을 목표로 공사가 진행중이다.

부산권의 양산복합화물터미널(10만평)과 ICD(29만평)도 '99년 완공목표로 공사중이다. 양대 거점의 내륙화물기지가 완공될 경우 우리나라 물동량의 70%를 담당하는 경부축의 물류난이 크게 완화될 것으로 기대된다.

2단계로 『중부권·영남권·호남권』에도 1997~2006년까지(1단계 : 1997~2002) 총 1조 7,557억원을 투입하여 복합화물터미널과 ICD를 건설하기 위해 건설기본계획을 완료하고, 민간의 공사참여를 위한 민간유치시설사업기본계획을 '98. 2월 수립·고시하였다.

'98. 9월부터 사업시행자를 지정하여 기반시설 및 실시설계용역을 발주할 계획이다. 구체적인 사업내용을 살펴보면 「중부권」은 충북 청원에 18만평 규모의 복합화물터미널과 충남 연기에 20만평 규모의 ICD를, 「영남권」은 경북 김천에 23만평 규모의 복합화물터미널 및 ICD를, 「호남권」은 전남 장성에 32만평 규모의 복합화물터미널 및 ICD를 각각 건설할 계획이다.

또한 유통시설용지를 원활히 공급하고 유통시설을 합리적으로 배치함으로써 유통구조의 개선과 유통산업의 발전을 도모하고, 전국적인 물류네트워크를 구축하기 위하여 유통단지의 개발을 추진중이다. 이를 위하여 '95. 12월 유통단지개발촉진법을 제정한데 이어 '97. 10월에 1997~2002년까지 5년간의 유통단지개발종합계획을 수립하였다.

유통단지를 합리적으로 개발하기 위하여 단지내 토지이용계획등을 정한 유통단지개발지침을 '98. 1월 수립·고시하고, 금년 상반기부터 지방자치단체, 토지개발공사, 주택공사, 민간사업자 등의 사업시행신청을 받아 본격적으로 유통단지를 지정·개발할 계획이다.

유통단지는 앞으로 5년간 전국 28개 유통거점에서 850만평을 개발하기 위해 유통거점별, 시·도별 개발예정규모를 설정하였으며, 유통단지의 규모에 따라 30만평 이하는 시·도지사가, 30만평 초과는 건교부장관이 지정하게 된다.

유통단지 개발사업의 활성화를 위하여 국토이용계획 및 도시계획결정의 의제 처리, 토지수용권의 부여 등 토지상의 혜택과 취득세 및 등록세 면제, 재산세·종합토지세·양도세 및 특별부가세의 50% 감면, 개발부담금 감면 등 각종 세제상의 혜택이 주어지게 된다.

아울러 단지개발사업 자금의 지원에 대하여 유통단지가 본격 지정되면, 사업의 착수 상황을 보아가면서 예산당국과 협의하여 검토·추진할 예정이다.

## 나. 물류표준화의 확산

SOC 등 물류기반시설의 확충 못지 않게 물류비 절감을 위해서는 물류시설·장비의 표준화, 자동화, 기계화가 중요하다. 이는 대단위 물류거점시설에서 취급되는 화물이 단위화, 표준화되어야만 일관적인 수·배송 및 취급이 가능하기 때문이다.

하지만 우리나라의 경우 아직까지 물류표준화의 근간인 수송용 표준파렛트의 이용율은 약 16.8% 수준으로 선진국의 35~60%와 비교할 때 매우 저조한 실정이다.

정부에서는 범국가적인 물류표준화의 확산을 위해 여러가지 시책을 추진중이다. '95년에는 물류표준규격의 채택을 통해 각 산업의 시설·장비의 표준화율을 높이기 위하여 물류단계별(포장·보관·하역·수송·정보)로 연결된 횡적 물류표준인 Unit Load System 통칙(중소기업청

고시 제95-909호, KS A 1638~1995)을 제정하여 각 산업에 적용하고 있다.

물류표준화를 통한 효율적인 물류체제의 운영을 위해서는 수송·보관·하역 등 물류기능과 기업·업종(산업)간의 물류시설·장비에 대한 정합성과 호환성을 확보하는 것이 선결조건이라 할 수 있는데, 이를 위한 조치로 중형화물자동차의 적재함에 표준파렛트를 2열로 적재할 수 있는데, 이를 위한 조치로 중형화물자동차의 적재함에 표준파렛트를 2열로 적재할 수 있도록 '96. 8월 구조변경을 허용하였으며, '97. 10. 1부터는 적재함광폭화 명령이 발효되어 이후 생산되는 5톤 트럭의 적재함 폭이 2,280mm로 확대되었다.

또한 '97. 4월부터 표준파렛트와 정합성이 있는 물류시설·장비에 투자하는 경우 투자금액의 5%를 소득세 또는 법인세액에서 공제하는 범위를 업종은 2개에서 9개로, 시설대상은 9개에서 12개로 각각 확대한 바 있으며, 동 투자액의 공제기한이 '98. 12. 31까지 이기때문에 재정부 등과의 긴밀한 협의를 통해 그 기한을 3~5년 연장하는 방안을 추진하고 있다.

그리고, 표준파렛트의 계절적인 수요파동을 조절하고 개별기업의 표준파렛트 관리비용을 절감할 수 있도록, 표준파렛트를 공동사용하는 파렛트풀시스템을 육성키로 하고 파렛트풀사업자인 한국파렛트풀(주)에 '96년부터 '97년까지 파렛트 구입자금의 30%(67.5억원)를 재정융자해 오고 있으며, 그 결과 파렛트 보급율이 11%('93)에서 16.8%('97)로 상승되는 등 표준화율이 지속적으로 증가하는 추세에 있다.

앞으로도 파렛트풀시스템을 지속적으로 육성해 나가기 위하여 금년부터 2002년까지 표준파렛트 구입비 지원비용을 50%로 상향해서 재정융자를 할 계획이다. 따라서 업계에서도 파렛트풀시스템의 이용을 통하여 파렛트를 자체 구입하는 비용을 줄이고 저렴한 가격으로 임대사용함으로써 물류비를 절감하도록 노력하는 것이 긴요한 실정이다.

한편, 정부에서는 국내 표준파렛트(1100×1100mm)의 국제 규격화를 추진하기 위하여 일본, 대만 등과 정보교환 등 공동노력을 확대해 나가고 있으며, 금년 6월 스웨덴 스톡홀름에서 개최 예정인 파렛트의 국제표준규격 설정을 위한 국제표준화기구(ISO) 기술위원회(TC51) 회의에 민·관 합동대표단을 파견하여 각국의 지지를 요청할 계획이다.

#### 다. 종합물류정보망의 상용서비스 실시

물류활동에 수반되는 정보의 원활한 흐름을 위해 정부에서는 종합물류정보망 구축사업을 추진중에 있다. 종합물류정보망 구축사업은 육상·해상·항공화물부문의 정보망을 통합한 전자문서교환·데이터 베이스 및 첨단화물운송정보 시스템을 구축하여 관련 서비스를 제공하는 사업으로서 '97. 10월 상세설계를 완료하고 '97. 11월 중앙전산센터를 구축함으로써 1단계시스템 구축작업을 완료하였다.

'96. 12~'97. 12월까지의 1단계 시범서비스에 이어 '98. 1월부터 제2단계 시범서비스를 제공중에 있으며, 그 결과를 검토·보완하여 이르면 금년 하반기부터 본격적인 상용서비스를 실시할 계획이다.

시범 서비스에서는 우선 해양수산부·철도청·관세청의 민원업무를 전자문서로 처리하고 화물차량위치 추적서비스를 제공하여 서류 비용 25% 절감, 공차율 8%p 감소등 상당한 효과를 거둬으로써 물류비 절감을 위한 종합물류정보망의 역할이 기대되고 있다.

현재 상용서비스에 대비하여 운반명세서·입출고증·배차내역서 등 물류업체간 교환서식 19종을 전자문서로 처리하기 위한 시스템을 구축중에 있으며, 물류시설현황·물류관련법령을 데이터베이스로 제공하고 화물차량 위치추적 및 원격관제 서비스도 제공하게 된다.

종합물류정보망의 이용을 활성화하기 위하여 사용자 요구사항을 수렴하여 업계의 요구가 반영된 시스템을 구축중이며, 주요 물류거점시설의 정보시설 설치 의무화 방안도 검토 중이다. 특히 상대적으로 영세한 물류업체를 위하여 사용자프로그램을 무료로 제공하고 위치추적 단말기 등 전산장비의 구입비용을 정보화촉진기금에서 지원하는 등 가능한 재정·세계상의 지원방안도 강구중에 있다.

앞으로 부산지역전산센터의 추가 구축과 함께 기상정보·첨단교통정보등을 제공하는 서비스를 확대하기 위한 2단계시스템 구축사업('98~2000)도 계속 추진할 계획이다.

## 라. 화물자동차 운수사업제도의 개선

화물운송시장의 진입제한을 완화하고 운송사업자간의 경쟁을 촉진하기 위해 '97. 8월 "화물자동차 운수사업법"을 제정·공포하여 화물자동차 운송사업 면허제를 등록제로 전환하고 운임을 원칙적으로 자율화 하였다. 다만, 일시에 등록제를 시행할 경우 화물운송시장의 급격한 변화가 불가피하고 기존업체뿐 아니라, 신규진입업체에 대하여도 제도의 변화에 따른 준비기간을 주기 위해 물류기반시설이 자리잡혀 운송사업 여건이 개선되는 '99. 7월부터 시행하도록 하였다.

또한 '98. 2월 하위법령의 제정을 통하여 화물운송사업의 종류도 종래의 6종에서 3개 업종으로 통합하여 화물운송 사업자가 1개의 사업 등록을 통하여, 고객의 수요에 부합하는 일관수송체제를 구축할 수 있도록 하였다.

금년도에는 등록제의 본격적인 실시를 위한 여건을 제대로 조성될 수 있도록, 업계에 대한 지도·감독을 지속적으로 해 나가는 한편, 화물운송업계가 자율과 경쟁을 바탕으로 한 업무 제휴와 구조조정을 통하여 고객의 수요에 부응하는 선진서비스를 제공하고, 한 차원 도약하는 계기를 마련하고자 한다.

## 마. 전문물류업체에 대한 지원·육성

정부는 전문물류산업을 육성하기 위한 각종 제도 개선과 재정·세계상의 지원방안을 적극 강구함으로써 물류산업이 우리경제의 동맥과 같은 역할을 할 수 있도록 육성할 계획이다.

이를 위해 물류시설 토지에 대한 비업무용토지의 유예기간을 공장용지와 같이 취득일로부터 2년에서 3년으로 연장하였고('97. 10), 화물터미널 및 창고용 토지에 대해 종합토지세를 50% 감면하였으며('97. 10), 산업시설구역의 용도에 물류시설을 추가하여 물류업체도 제조업체처럼 지가가 저렴한 공장시설구역에 입주할 수 있도록 공업배치법 시행령을 개정('97. 7) 하였다.

또한 자연보전권역내 집배송용 건축물 설치제한 완화, 물류시설용 건축부지에 대한 취득세 중과대상 기준 완화, 대도시지역내 물류시설 등록세 중과면제, 수도권 창고시설 건축규모완화, 도시계획지역내에 설치가능한 창고시설의 범위 확대, 하치장용 토지에 대한 토지초과이득세 산정대상 범위조정, 화물자동차 건설폐기물 운반제한 완화 등의 조치를 취하였다.

앞으로도 창고등 물류시설에 대한 교통유발부담금을 감면하고, 화물자동차의 고속도로 심야 통행료를 할인하는 등 다양한 시책을 강구·추진해 나갈 계획이다.

## 3. 향후 과제

물류관련 정책은 대부분 많은 시간과 비용이 소요되고 개선 효과도 즉시 나타나는 업무가 아니기 때문에 단기간의 성과보다는 향후 물류 여건의 발전 추세를 감안하여 국내외 사회경제적

환경변화에 대응하고 기업의 국제 경쟁력을 뒷받침하는 국제적 수준의 물류서비스를 제공할 수 있는 물류체제의 기반을 조성하는 방향으로 추진되어야 할 것이다. 아울러 환경문제·대도시 교통체증 등 사회적 현안과제 해결에 부응할 수 있는 물류활동의 전개를 지원 할 수 있는 정책을 개발·시행해 나가야 할 것이다.

정부에서는 「화물유통체제개선 기본계획(’94~2003)」 시행의 중간 연도를 맞이하여 국내의 물류여건의 변화를 반영하고, 21세기를 대비한 선진 물류체제의 확립을 위하여 계획목표와 주요시책을 수정·보완할 계획이다.

물동량 추이와 물류비 절감 등 계획목표의 재분석을 통하여 실현가능한 목표를 설정하는 한편, 그동안 소홀히 다루었던 대도시 물류체제의 개선 대책을 수립하고, 환경친화적 물류체제의 구축방안을 강구하며, 물류정책의 종합·조정 및 평가기능을 강화해 나갈 계획이다.

장기적으로는 우리나라의 지정학적 이점을 최대한 활용하여, 동북아의 물류중심지로 발전해 나갈 수 있도록, 도로·공항 및 항만시설의 확충과 첨단화를 추진하고, 물류표준화와 정보화를 연계하여 선진 물류인프라를 구축해 나가고자 한다.

이러한 제반 정책의 차질없는 추진을 통하여 다가오는 21세기에는 더 이상 물류비 부담이 국가경제발전을 저해하는 요인으로 작용하지 않도록 민·관 합동으로 다각적인 물류개선노력을 경주하여야 하겠다.

