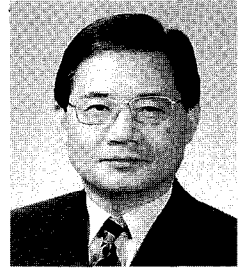


## 21세기 선진물류시대를 준비하며

— 99년도 정부의 물류정책방향 —

〈건설교통부〉



건설교통부 물류심의관  
김 병 운

금년도는 새로운 천년을 바로 눈앞에 둔 중요한 시기이다. 많은 사람들이 커다란 기대와 그에 못지않은 우려와 걱정속에 우리앞으로 다가오는 새로운 천년을 바라보고 있으며, 특히 IMF관리체제라는 초유의 경제적 도전을 맞아 전 국민이 허리띠를 졸라매고, 기업과 국가 역시 잃어버린 경쟁력을 되살리기 위하여 전력투구하고 있는 이때 남은 20세기의 1년은 21세기 우리 삶의 양과 질을 결정하는 시금석이 되는 매우 중요한 기간이라고 할 것이다.

이미 세계경제는 국가간 경계가 의미없을 정도로 Global화 되어 있으며, 기업들 역시 국내기업·외국기업 할 것없이 전방위적인 경쟁체제에 돌입한 상태이다. 더구나 선진국의 경우 기업간 전략적 제휴나 인수·합병을 통해 거대기업군을 형성하고 이러한 기업군이 경쟁의 첨병에서 있으므로 우리 기업들의 경쟁력 확보는 험난한 가시밭길이 될 것임을 어렵지 않게 예상할 수 있다.

따라서 이러한 시기 일수록 물류분야 만큼은 정부의 역할이 보다 강조되어야 할 것이라고 판단되며 앞으로는 각종 분야별 물류시책을 활발히 추진하고 물류와 관련된 Infra Structure 및 Super Structure등 사회간접자본을 최대한 확충하여 생산외적 비용으로 기업이 부담하는 물류비를 최소화시킴으로써 기업이 핵심분야에 그 역량을 집중할 수 있도록 하고, 현재 기업과 기업간 또는 기업과 정부간 형성되어있는 물류체계의 판을 보다 경쟁적이고 비용 절감적 형태로 새로 짜는 노력이 필요하다 할 것이다.

건설교통부는 정부내 물류정책의 기본방향을 정하는 중심부처라는 입장에서 99년도에는 대내적으로 「21세기를 대비한 선진 물류체계 기반을 구축」하고 대외적으로는 「한반도의 국제 물류중심지로서의 역할을 모색」한다는 것에 물류정책의 전략적 목표를 두고 이러한 목표달성에 필요한 사업들을 적극 추진해 나갈 방침이며, 본인은 물론이러니와 물류심의관실 전직원이 최선을 다해 나갈 계획이다.

### 1. 선진국 물류체계구축을 위한 기반조성

국가물류정책의 효과를 극대화하기 위해서는 우선 정부내 물류정책의 추진체계를 보강하고 기관별 물류시책을 종합·조정할 수 있도록 하여 일사불란한 정책결정과 시행이 가능토록하는 것이 필수 불가결하다. 특히, 우리나라와 같이 물류관련 행정이 여러 부처와 기관에 분산되어 있는 경우에는 중복투자로 인한 비효율을 방지하고 시책의 원활한 수립과 시행을 방해하는 기관이기주의를 극복하기 위해서도 이러한 종합·조정기능은 매우 절실하다고 할 것이다.

따라서 우리부에서는 현재 10년 단위의 계획으로 수립하고 있는 「화물유통기본계획」을 20년 단위

의 장기계획인 「국가물류 기본계획」으로 전환하여 국가 물류정책의 기본방향과 각 부처와 기관이 수립하는 물류관련계획의 기준으로 활용될 수 있도록 하고 건설교통부, 재정경제부·산업자원부 및 해양수산부 등 8개 물류관련 행정기관과 민간의 물류전문가가 참여하는 「물류정책위원회」를 구성하여 국가물류기본계획의 심의와 정부내 물류관련 주요 정책의 협의·조정이 가능하도록 할 계획이다.

또한 21세기 국가물류체계의 목표와 전략등 비전을 제시하는 「효율적 국가물류모델」을 개발하여 우리실정에 맞는 물류비 절감방안을 강구하고 우리나라가 동북아 물류중심지로 부상할 수 있도록 구체적인 정책과 앞으로의 발전방향을 검토해 나갈 계획이다. 이러한 국가물류모델을 개발하기 위해 작년부터 화물의 품목별·규모별 기준점(O/D)조사를 실시하고 있으며, 앞으로 이를 바탕으로 화물흐름의 양과 질이 표시된 물류지도를 작성하고 향후 한반도와 동북아를 연결하는 물류지도로 발전·보완해 나갈 계획이다.

원활한 물류흐름을 방해하는 요소로 계속 지적되었던 것이 바로 도시내 물류체계이며, 이는 그동안 물류흐름을 간과한 여객위주의 교통시책으로 오히려 대도시가 물류의 사각지대로 인식되고 있는 것에 기인한다.

그러나 도시내 물류체계를 개선하는 것은 대도시 경계를 활성화하고 국가 전체적인 물류비 절감을 위해서도 시급한 것이므로 우리부에서는 금년중 화물유통촉진법을 개정하여 각 도시별로 물류개선 목표와 도시 특성을 감안한 물류체계 정비방향 등을 제시하는 「도시물류기본계획」을 수립토록하고 도시물류 개선대책에 소요되는 비용의 일부는 국가가 지원하는 매칭펀드제도를 도입하여 도시내 물류 체계가 조기에 개선될 수 있도록 할 계획이다.

## 2. 한반도의 동북아 물류거점으로서의 위상 제고

우리나라는 세계경제내에서 그 비중이 점차 증가하고 있는 아·태지역 특히, 동북아의 중심에 위치하고 있어 이러한 지리적 이점을 충분히 살릴 경우 지속적인 국가경제발전의 기틀을 마련할 수 있을 것으로 판단되며, 그 핵심적 과제는 우리나라가 동북아 물류거점으로서의 역할을 수행할 수 있느냐의 여부에 달려 있다고 해도 과언이 아닐 것이다. 따라서 정부에서 인천국제공항과 가덕항·광양항등 중심공항과 항만을 개발하는 것 역시 동북아 물류거점의 역할을 수행할 수 있도록 하기 위한 시설보강에 그 의미가 있는 것이다.

그러나 이러한 시설적 보강 못지않게 중요한 것으로 실제 우리나라가 동북아 물류센터로서 기능을 수행할 수 있는 운송시스템등 제반시스템을 완비하는 것이며, 우리부에서는 그 일환으로 금년도에 중국횡단철도(TCR)와 연계하여 열차페리를 활용한 한·중간 복합운송시스템 구축을 중국과 공동협력과제로 추진해 나갈 계획이다.

동계획이 순조롭게 진행될 경우 빠르면 2002년 부터 중국 그리고 러시아 등의 CIS국가로 열차페리를 이용한 물동량 수송이 가능할 것으로 생각되고 있다.

한·중간 복합운송시스템이 구축되면 해상과 공로를 이용한 운송에 비해 서울-알마타 구간의 40ft컨테이너를 기준으로 운송일수는 9.5일, 운송비용은 220만원 정도가 절감될 것으로 예상되고 있다.

또한 금년중 해당부처의 관련법률이 법제화되면 국내 중추공항 및 항만과 내륙화물기지등 주요 물류거점을 관세자유지역으로 지정하여 화물의 통관 및 반출입신고 생략, 관세·부가가치세 면제와 외국인의 투자시 법인세 감면등 각종 혜택을 부여하여 우리나라가 동북아의 거점물류지역의 역할을 수행할 수 있도록 할 계획이다.

그리고 금년중 「한·화란 물류협의회」를 설치하고, 96년부터 개최되고 있는 「한·일 물류교류회」

에 중국·필리핀등 동아시아 국가가 참여할 수 있도록 하여 명실공히 동아시아권의 물류 협의체로 발전할 수 있도록 할 계획이며, 이러한 물류관련 국제 기구들은 우리나라가 선진국의 진보된 물류 기법과 지식을 적극 도입할 수 있는 창구역할을 하게됨은 물론 세계적인 물류 조류에서 동북아 내지는 우리나라의 이익이 극대화되도록 하는 협상통로로도 활용될 것이다.

또한 금년도에는 OECD에서 아시아·유럽·북미의 3자간 무역시 발생할 수 있는 물류애로를 조사하기 위하여 TRILOG프로그램을 수행할 예정으로 있어 앞으로 동 프로그램에 우리측 전문가를 파견하여 연구에 참여토록 하는 등 적극적인 대응책을 모색할 계획이다.

### 3. 분야별 물류시책의 차질없는 추진

우리부에서는 전국을 포괄하는 거점 및 연계수송시스템을 구축하기 위해 내륙화물기지과 복합화물터미널은 물론 전국의 주요 지점에 유통단지 개발을 적극 추진중에 있다.

금년도에는 그동안 우리부에서 추진한 수도권과 부산권의 1단계 내륙화물기지 건설사업이 완료되고 2단계 사업이 본격적으로 시행되는 뜻깊은 해가 될 것이며, 유통단지 역시 유통단지 개발지침등 98년도에 완비된 제도를 바탕으로 본격적인 개발을 추진해 나갈것으로서 2001년 까지는 전국 28개 거점에 850만평의 유통단지가 개발될 수 있도록 할 계획이다.

물류시스템의 운영효율을 극대화하기 위해서는 물류정보화와 물류표준화등 효율적이고 비용절감적인 물류운영체계가 완비되어야 하며, 금년도에는 그동안의 노력을 바탕으로 물류업체간 서류의 전자문서교환(EDI), 화물차량위치추적 및 원격관제서비스(CVO)등 종합물류정보망의 상용서비스가 본격적으로 실시되고 업체의 정보기기 구입자금 지원, 화물의 입항·통관·철송·공로수송등 물류전과정에 대한 통합DB를 구축하여 종합물류정보망 이용이 활성화되도록 하겠다.

그리고 파렛트풀(주)의 표준파렛트 구입자금에 대한 재정용자를 지속 추진하고 한국형표준파렛트의 ISO공인규격화를 위해 ISO산하 파렛트 전문위원회에 대표자를 파견하여 각국의 지지를 요청할 예정이며, 특히 아직까지 표준화가 극히 부진한 분야인 포장분야의 표준화를 촉진하기 위해 기 제정된 69종의 수송포장 계열치수중 3~5개의 대표적인 모델을 선정하여 집중적으로 개발·보급할 계획이고 정부부자 구매시 포장표준화 제품의 우선 구매를 추진하는 등 포장표준화 확산을 위해 노력하는 한편 감골등 내수화물의 복합운송용표준컨테이너도 추가 개발하여 보급해 나갈 계획이다.

또한 공로위주 수송체계의 문제점을 개선하기 위해 철도의 물류기능을 강화해 나가는 것이 시급하다는 판단아래 우리나라 최대의 컨테이너 취급역인 부산진역 선로시설을 재배치하고 컨테이너 장치장을 확충하여 단위열차의 착발은 물론 컨테이너의 상·하차가 가능하도록 하고 크레인등 최신의 적하장비와 수송 통제 Gate를 설치할 계획이며, 철도의 운임체계를 현재의 거리비례제에서 거리체감제로 개편하고 화물의 품목별 특성을 감안한 유치전략을 수립하여 고객요구에 부응하는 서비스체제로 개편함으로써 보다 많은 화물이 철도를 통하여 수송될 수 있도록 하겠다.

현재 낙후된 운송사업과 불합리한 운송체제로 인해 화물자동차의 공차율이 예상외로 높아 운송효율이 극히 낮은 실정이다. 따라서 금년도에는 화물자동차의 공차율을 획기적으로 낮출수 있는 방안의 강구가 시급하며 우리부에서는 화물자동차 운송경로상의 문제점을 파악하여 업체간 공동수·배송체계를 확립하고 화물과 차량정보를 연결하여 화주와 운송업체간 직거래체제의 형성과 첨단 화물정보시스템을 통한 공차율 최소화방안을 마련하여 시행할 계획이며 공단이나 내륙화물기지와 연결하는 도로를 화물자동차 전용도로화 하는 방안에 대하여도 깊이 검토해 나갈 예정이다.

물류는 원자재의 구매부터 최종 생산물의 소비자 공급까지 여러 단계를 거쳐 진행되고 그 과정에서 다양한 물류시설과 장비 그리고 수단과 각종 첨단 기법들이 사용되며, 정부는 물론 생산업체 및

물류관련업체와 소비자들까지 개입되는 복잡다단한 형태로 이루어져 있다.

따라서 물류개선을 위한 여러 시책들이 기대했던 효과를 발생하기 위해서는 정부만의 노력으로는 곤란하고 기업은 물론 일반국민들의 물류에 대한 깊은 이해와 협조가 필수불가결하다고 할 수 있다. 이러한 측면에서 볼 때 현재 개별기업이나 물류업체들이 추진하는 물류개선노력이 정부정책과 일관성을 갖고 시행되는 것이 무엇보다 중요하며, 특히 현재의 자가물류체계가 갖고 있는 한계와 문제점을 극복하고 선진국형 공동물류 내지는 제3자 물류체계가 조기에 정착되어 물류업체는 물류업체 대로, 생산업체는 생산업체대로 핵심분야에 경영역량을 집중하여 보다 높은 생산성이 달성될 수 있도록 최선을 다해야 할 것이며 정부역시 그러한 과정에서 필요한 제도를 보완하고 업체의 자율적 경영을 저해하는 불필요한 규제를 개혁하는 노력을 지속적으로 추진할 것이다.

또한 기업들이 물류운영과정에서 정부에 부탁할 일이나 개선할 일이 있을 경우 항상 열려진 물류심의관실의 문을 두드려 그러한 사항들이 정부차원에서 조기에 해결될 수 있도록 부탁드리며, 마지막으로 우리나라의 물류개선을 위해 땀흘려 일하고 노력 하시는 물류관련 업체의 임직원들에게 깊은 감사를 드리고 싶다.

