



한 상 원

한상물류문화연구소 소장

물류정책에 대한 제언

Opinion of Logistics Policy

국영방송사인 KBS 제2라디오는 10월에 들어서면서 '교통과 물류'에 관한 해외취재 특별방송을 4회 연속으로 내보내고 있다.

비록 4주간의 해외취재 내용이 부실하다 하더라도 관료들과 국민들의 인식을 불러일으키는 계기가 될 수 있다는 생각이 들어 KBS에 감사한 마음을 갖게 된다. 해외 취재대상으로 유럽(독일, 네덜란드)과 일본을 선택한 것은 탁월한 선택이었다는 생각이다.

그 중 독일과 네덜란드는 유럽의 중심뿐 만 아니라 세계의 물류중심지로 입지를 굳히고 있는 국가이며, 특히 네덜란드는 좁은 면적에도 불구하고 정부의 강력한 물류정책으로 항만을 통한 이익 창출을 하고 있고 첨단화한 시스템을 보고 배우고자 각국의 관계자들의 시찰이 줄을 잇고 있다.

일본의 물류는 우리나라와 이웃하고 있고 우리보다 일찍 시작했다는 단순 비교를 벗어나 물류가 갖는 특성, 표준화, 공동화, 거점화, 시스템화를 잘 갖추고 있다는 생각이다.

몇 번에 걸친 일본 도쿄와 오사카 지역 산업시찰을 하면서 느낀 것은 일본은 문화나 사고가 동양권에서 벗어나 서구화 되었다는 것이다. 농경문화보다 유목문화가 물류의 발전에 득이 된다는 입장에서 일본의 물류는 문화적 배경이 서구화 되어 있다는 사실을 찾아 낼 수 있었다. 특히

일본의 관료들과 이야기를 나누면서 물류정책과 관련한 이야기들은 우리 나라의 물류정책 관련자들이 알아야 할 것들이 너무 많다는 생각이 들었다.

첫째, 물류의 문제는 정부의 강력한 정책의 일환이다. 도쿄와 오사카 같은 대도시에는 동서남북으로 트럭터미널이 건설되어 있다.

우리나라와 같이 단순한 주차장 기능을 갖고 있는 터미널이 아니고 화물의 원활한 수배송을 하기 위한 것이다.

건설 방법이 제3섹터 방식이라 하여 정부가 땅과 시설비용을 제공하면 민간단체나 컨소시엄을 형성한 운영회사가 경영하도록 하는 방식이다. 우리나라의 예를 든다면 군포에 설립된 복합물류주식회사가 있다.

놀라운 것은 동경의 한 트럭터미널은 20년째 입주사의 임대료를 동결시키고 있다고 한다. 경제의 어려움이 있었던 시기에도 물류경영자들의 보호를 위하여 임대료를 묶어두는 일은 물류에 대한 정책배려 없이는 불가능하다고 여겨진다.

둘째, 운전자들 복지에 대한 정책이다.

원활한 물류를 위해 현장에서 일하는 운전자들에 대한 배려는 놀라울 정도다. 트럭터미널에는 운전자들을 위한 복지시설이 마련 돼 있다.

입주회사들이 임대하여 마련한 잠을 잘 수 있

는 숙소도 있고 휴식을 취할 수 있는 유락시설도 있어 운전자들을 잠시나마 편히 쉴 수 있게 하고 있다. 뿐만 아니라 운전자들의 가족에 대한 복지 시설까지 마련하여 운전자들로 하여금 안심하고 운전애 최선을 다하도록 하고 있다.

셋째, 물류기업을 육성하겠다는 정부의 의지다.

상품이 흐르지 않으면 국가경제가 어렵게 된다는 원리를 알고 있는 정부의 의지 때문에 정부의 관료나 은행이나 물류기업에 대한 혜택을 우선하고 있다.

필요한 곳에 세워져야 할 물류센터를 조성할 기금, 기업과 기업간에 맺어져야 할 시스템에 필요한 자금, 물류인을 육성하기 위해 필요한 자금 등을 우선하여 지급하고 있다.

일본처럼 정부가 물류에 과감히 투자하는 정책은 유럽에서도 쉽게 찾을 수 있다. 유럽과 일본이 물류의 선진국이라고 본다면 이는 물류선진국은 물류의 정책이 정부의 단호한 정책에 힘입어 물류업자들의 권익을 보호하고 있다는 의미가 된다. 물론 일본도 법칙의 규제와 완화의 큰 틀에서 고민하고 있다.

특히 21세기 환경정책과 맞물려 완화정책이 불러오는 배기오염물질의 증가, 유류소비의 증가 등 여타에 미치는 영향 때문에 완벽성에 신중을 기하고 있다. 우리나라의 조령모개식 물류정책은 어제 오늘의 이야기는 아니나 정책 담당자들의 잦은 이동도 문제로 지적되고 있다.

주무부서 팀원들의 물류에 대한 상식은 수준이 하이다. 파렛트가 무엇인지 모르는가 하면 표준화된 파렛트가 어떻게 효율적 업무가 되는지도 모르고 있다. 날로 복잡해 가는 시스템을 보다 편하고 신속하되 비용을 덜 들이고 처리하기 위해서 국가

마다 관심을 갖고 있는 물류는 사과나무를 심는 장인정신으로 배우고 진행시켜야 한다.

네덜란드의 항만은 수심 깊은 세계적 항만으로 만들기 위하여 네덜란드 정부가 노력한 사례는 마땅히 배워야 한다. 그들은 100km의 바다를 메워 항만을 건설했다. 예인선(대형선박의 안내선) 없이 스스로 부두에 접안한다는 경쟁력을 얻은 네덜란드는 세수의 상당부분을 항만 운반에 따른 이익으로 채우고 있다.

분단 50년만에 이루어진 남북의 경제화해로 우리나라도 물류로 큰 이익이 얻어질 전망도 속속 발표되고 있으나 이제 정부는 눈을 뜨고 물류가 얼마나 중요한가를 인식하고 물류를 위한 정책의 수립에 힘을 쏟아야 할 때이다.

몇 가지 제언이 참고가 되었으면 한다.

첫째, 물류정책의 마스터플랜을 세우기 위하여 민관학연으로 구성된 연구소를 설립하고 지속적인 정부의 지원하에 비전있는 플랜을 정치와 관계없이 운영토록 해야 한다.

우리는 다소 정치적 이유로 해야 할 일을 하지 못하는 경우가 있으며 물류도 마찬가지로의 경우가 되기 때문이다.

둘째, 우리나라는 농경문화로 문화적 바탕이 물류적이지 못한 점을 감안하여 자라나는 어린 시절부터 물류를 배울 수 있도록 초등학교에서 가르쳐야 한다.

초등학생이 성장하여 사회에서 일할 수 있는 것은 불과 10여년 후이다. 물류의 10년 앞을 내다보아야 할 이유가 여기있다 하겠다.

아침에 좋은 결과를 얻고자 함보다 미래를 위하여 꾸준한 노력이 필요한 것이 물류임을 새로 인식해야 한다. ☐