



포장산업과 2002년 물류정책방향

Package Industry and 2002 Distribution the policy Tendency

김철환 / 건설교통부 물류정책과 사무관

1. 물류산업에 있어서 포장의 중요성

최근 의약분업을 둘러싸고 의사와 약사간에 다툼 중 하나는 의약품이 소비자에게 판매하기 쉽게 소단위로 포장되지 않아 의사의 진료처방에 따라 포장을 개봉하면 나머지 약이 그대로 채고로 남게되어 전체약국 보유의 약 30%가 채고 처리된다는 것이다. 따라서 약품포장단위대로 처방을 하던지, 소포장 단위로 약품이 포장되도록 법제화해야 한다는 것이다.

택배산업역시 포장과 물류가 연결되는 영역이다. 최근 홈쇼핑 등 전자상거래의 증가로 1993년 708억원이던 택배운송시장이 매년 30%씩 성장하여 2000년에는 1조원규모로 급신장 하였는데 소비자 피해 역시 1999년 1,070건, 2000년 1,693건, 2001년 3,013건으로 늘고 있는 추세다.

택배화물에 대한 대표적인 민원은 배달 지연과 화물파손 등이며, 그 이면에는 포장의 규격화 문제 포장기술의 후진성과 포장재료의 낙후 등이 주요원인의 하나로 자리잡고 있다.

일반서민이 늘상 접하는 이사화물도 포장산업과 밀접하게 관련되어 있기는 마찬가지다. 몇 년 전 만해도 이삿날이 닥치면 일가친척 혹은 회사 동료들이 용달차에 짐을 싣고 내리는 장면을 흔히 볼 수 있었지만, 요즘은 포장업자가 일반화되어 오히려 그러한 풍경이 낯설게 느껴지게 바뀌었는데 그 이면에는 포장이 우리생활과 아주 가깝게 한축을 형성하고 있는 것을 단적으로 보여주는 한 예인 것이다.

포장의 기능도 경제와 사회의 발전단계에 따라 달라지고 있다. 과거에 포장은 단순히 내용물을 잘 보존·보호하고 상품의 수송·보관·하역할 때 편의를 제공하는 것이 주요 기능였다. 하지만, 최근의 포장은 판매를 위한 장식, 선전·판촉기능은 물론 정보통신기술의 비약적 발전으로 바코드 등을 부착하여 물류정보를 제공하고 심지어 광고기능까지 그 영역이 확대되어 가고 있다.

이와 같이 포장은 수송·보관·하역 및 이와 관련된 경제활동으로 정의되고 있는 물류산업의 한 축을 이루고 있고, 포장은 상품가치의 보호,



취급의 용이성제고, 제품정보의 전달, 시각구매 유발 등을 위한 물류과정상의 제품관리기법으로 포괄적으로 재 정의될 수 있으며, 기업의 물류비 절감과 일관물류시스템의 기초전제가 되는 국민 경제발전에 아주 중요한 역할을 하는 신산업인 것이다.

2. 국내 포장산업과 물류

우리나라의 포장업체수는 1998년 기준으로 총 3,902개이며, 포장산업은 제조업체 생산액의 2.4%를 차지하고 있다.

이러한 국내포장산업은 상품제조업의 그늘에 가려 포장은 상품을 보호하거나 상품운반에 필요한 보조도로 인식되고 있었고, 그나마 포장라인의 수작업 의존도가 높고(30.6%가 전공정을 수작업으로 포장), 친환경 포장재 개발, 포장자동화기술 등 체계적인 기술개발이 미흡하고, 포장규격이 일정하지 않아 파렛트, 컨테이너 등 표준화사업을 통한 유니트로드시스템 정착을 저해하고 있다.

대한상의에서 1997년에 발간한 기업물류관리 실태 조사보고서에 의하면 기업의 KS포장규격 사용비율은 7.7%에 불과하며, 그 이유는 주문

생산(30.3%), 제품의 미규격화(26.8%), 낱개 상품 크기에 따른 포장규격의 결정(26.1%)순으로 나타났다. 정부가 나아가야 하는 포장산업에 대한 정책방향을 제시하는 자료일 수 있겠다.

3. 동북아 물류중심지화방안과 포장산업

최근 정부는 우리나라가 지속적인 경제발전을 이루려면 유럽의 네덜란드, 동남아의 싱가포르와 같이 동북아시아의 물류중심지가 되어야 한다고 역설하여 각종 정책방안을 준비중에 있다.

작년 3월 우리는 인천국제공항을 성공적으로 개항했다. 이는 단순히 공항 하나를 새로 건설했다는 의미를 넘어서 항공화물처리물량과 그리고 가격과 속도면은 동북아시아에서 허브공항역할을 하는 최첨단 공항이 한반도에 자리잡은 것이고 경부고속철도 사업과 함께 정부가 그간 심혈을 기울여서 추진하고 있는 동북아 물류중심지화전략의 시발점을 대외에 공표한 것이다.

정부가 동북아물류중심지화를 추진하는 배경은 우선 우리의 오랜 이웃인 13억 인구의 중국이 지속적인 경제성장으로 세계의 생산과 소

[표 1] 포장산업 변화 추이

구분	1994	1995	1996	1997	1998
생산액(억원)	102,746	3,902	78,021	108,645	102,746
사업체수(개)	4,187	4,292	4,590	4,568	3,902

(한국포장개발연구원, 포장산업실태조사, 2000)

비기지로 발전함에 따라, 인접한 우리나라가 물류중심국가로 발전 할 수 있는 가능성이 커져가고 있다. 또한 인천국제공항의 성공적 개항과 부산항·광양항의 개발 그리고 서해안 고속도로 개통 등 국내 간선교통망이 지속적으로 확충되어 동북아지역의 물동량이 우리나라에 들어왔을 때 보다 신속히 처리할 수 있는 국내 역량이 커졌다는 점을 들 수 있다. 마지막으로 네덜란드와 싱가포르의 경우에서 보듯이 우리나라의 지속적 발전을 뒷받침하기 위해서 한반도를 동북아 시장진출 외국기업을 위한 전진기지로 부상시키기 위한 국가발전전략 수립이 시급하다는 점이다.

그렇다면 우리나라는 과연 동북아의 중심국가로 자리매김할 수 있는 여건을 갖추고 있는가를 보아야 한다. 우리나라는 동북아의 중심에 위치하여, 대륙과 해양의 중간지이면서 13억인구의 중국이 계속 발전하면 엄청난 물량이 이동하게 되고, 그 운송과 물류기능을 담당할 물류기지가 인접지역에 필요하게 되어 있어 지정학적으로 유리하다.

또한 2010년 동북아 물동량 규모는 전세계 교역량의 30%(9조3천억달러)로 전망되는데 우리나라의 인천공항의 공항이용료가 간사이공항의 22%, 홍콩공항의 47%, 창이공항의 78%수준이고, 항만시설 이용료 역시 부산항을 100으로 볼 때 고베 219, 홍콩 219, 싱가포르 130 수준이어서 동북아지역 물동량 유치에 매우 유리하다.

특히 금강산관광·경의선연결사업 추진등 남북간 경제교류의 획기적 확대여건 형성되어 있다. (이와 같은 물동량 증가추이는 포장수요의 폭발적 증가라는 밝은 사업미래를 기대하

게 한다).

다만, 선진 제도·자본·기술의 일본과 노동 집약적 제조업의 우위를 갖는 중국의 사이에서 이종의 도전에 직면하고 있고, 상해항은 초대형 컨테이너선박을 위한 수심15~30m의 항만과 35km의 도로·철도점용 연육교를 2011년까지 건설할 계획 등 주변국들의 공항, 항만시설 대폭 확충의 거점화경쟁이 심화되고 있고, 고임금·노사분규·고지가·입지규제, 전문인력 부족, 경제규제 등 주변 경쟁국에 대비하여 기초여건이 불리하다는 점 역시 간과할 수 없다.

정부는 이러한 물류환경의 조류에 적극적으로 대처하고, 한반도를 아시아시장의 관문으로 발전시킨다는 목표아래 예산투입과 법적·제도적 정비를 서두르고 있다. 그 내용을 보면 크게 4가지로 분류될 수 있겠다.

첫째는 국제적 物流據點施設의 擴充이다. 작년 3월 개항한 인천공항은 반경 1,000km(비행시간 3.5시간) 이내에 100만명 이상의 대도시 43개 위치, 14억명의 인구가 상주하고 있고, 시베리아 횡단항로와 북태평양항로의 결절가능공항이다. 정부는 증가하는 항공화물을 신속히 처리하기 위하여 용량 포화에 대비하고, 주변공항의 시설확장에 따른 경쟁의 우위를 확보하기 위하여 현재 270만톤/년의 화물처리능력을 '08년까지450만톤/년으로 확대할 예정이다. 이를 위해서 화물터미널 3.9만평, 제3활주로 건설 등을 내용으로 하는 인천공항의 2단계 확충사업을 착수할 계획이며 접근교통시설 확충을 위해 공항철도와 제2연육교 건설을 추진할 계획이다.

부산항·광양항은 컨테이너 기간항로상(카오



승(로스엔젤레스항)에 위치하여 일본·중국과 가장 가까워 북중국, 일본 서해안 발생화물의 환적에 유리하다. 정부는 부산신항을 2011년까지 30선석(하역능력 810만 TEU) 개발 광양항도 2011년까지 대수심 부두 4선석을 포함, 33선석(하역능력 932만 TEU)을 갖추도록 개발하는 한편 주변국의 경제활동으로 창출되는 부가가치를 흡수할 수 있도록 항만배후지역에 물류시설(창고, 가공·포장기지 등)을 확충할 계획이다.

둘째로 정부가 추진하는 것은 國內·外를 連繫하는 效率的인 物流네트워크의 구축이다. 공항·항만을 통해 국내로 들어오는 국제화물의 국내반입과 제3국으로 신속한 환적이 이루어질 수 있도록 하기 위하여 인천국제공항과 동경, 오사카, 북경, 상해, 홍콩 등 동북아 주요도시들간의 항공연계서비스를 확대할 계획이다. 부산항·광양항에는 세계 주요선사를 유치하고 동북아 주요항만들과 Feeder망을 구축하여 환적화물을 유치함으로써 동아시아 隣接國家와의 Feeder망을 확충할 계획이다. 또한 국내반입의 물량의 고속처리를 위하여 고속도로와 고속철도 등 고속교통망을 지속 확충할 계획인데, 국토균형발전과 교통수요에 대처하기 위하여 2020년까지 남북7개축, 동서9개축의 간선도로망을 확충(6,160km)하고, 2,634km에 달하는 국도의 교통 애로구간을 해소하기 위한 도로망을 지속적으로 확충할 계획이다. 중·장거리 대량수송을 위해서는 철도물류망 구축을 위해 2004년부터 경부고속철도와 호남선에 고속전철을 운행하고 기존선에 화물열차를 늘려 운행할 계획이다.

그리고 국내 물류거점을 중심으로 한 복합연

계수송망 구축하기 위하여 수도권('96), 부산권('00)에 이어, 호남권(16만평, 장성), 중부권(21만평, 연기·청원), 영남권(칠곡) 내륙화물기지를 건설하고 무역망·통관망·항만물류망·철도물류정보시스템 등 유관망을 인터넷을 통하여 상호 연결하여 실시간 물류정보의 제공할 수 있도록 정보통신기술을 활용한 종합물류정보망을 지속적으로 구축해 나갈 예정이다.

동북아 물류중심지로 부상하기 위해서 정부가 추진하는 세 번째 사항은 外國企業 誘致를 위한 投資與件을 改善하는 것이다.

동북아 물류중심지가 되려면 우수한 외국기업의 유치가 선행되어야 하는데 정부는 외국기업에게 경쟁국보다 저렴한 생산요소를 제공하기 위하여 인천국제공항(30만평), 부산항(38만평)과 광양항(42만평) 등 주요 수출입거점의 배후지역을「관세자유지역」으로 개발하고, 사람·화물·자본이 보다 자유롭게 이동할 수 있는「제주국제자유도시」인천국제공항이 위치한 영종도 전체를「경제특별구역」으로 지정하고 입주기업에 대한 면세, 금융지원 등을 통해 국가거점지역으로 육성하는 방안도 검토중이다.

또한 외국기업 유치가 효과적으로 추진되려면, 외국기업 보다 유리한 사업여건과 생활환경을 제공해야 하는데 정부는 경쟁국보다 유리한 여건을 제공하기 위하여 안정된 노동력 확보방안과 함께 검토중이다.

마지막으로 정부정책의 주안점은 역시 포장산업을 비롯한 국내 물류산업을 육성하는 것이다. 정부는 2001년 11월 27일 관계 중앙행정기관과 협의를 거쳐 영세한 국내물류기업육성을 위한 물류산업발전방안을 발표한 바 있다.

그 주요내용은 우선 물류표준화를 촉진하기 위하여 포장용기·수송장비·컨베이어 등 물류표준장비의 제조·사용업체에 대해 유통합리화자금을 우선 지원하고, 농·수·축산물 포장의 KS규격을 제정해 물류효율 증대하는 것이다. 또한 기업의 물류공동화를 촉진하기 위하여 반월·시화·남동 및 창원공단을 대상으로 공동수송시범사업 실시('02.1~6월)하고, 산업단지 공동물류지원시스템('02~'05, 34억원)을 구축하여 공차조회, 화물위치추적, 최종수배송 경로, 물류단가 등의 각종 정보를 제공하는 것이다.

영세한 물류산업을 지원하기 위해서는 세제감면, 은행차입금리 등에 유리하도록 각종 정책지원의 기준이 되는 중소기업범위를 확대하고, 자동화·정보화 투자세액 공제(중소기업 5%)적용대상 종전에 중소기업에 한정되었던 것을 포장업 등 모든 중소기업을 적용으로 확대한다는 내용이다.

정부의 물류산업발전방안이 실효성을 거둘 수 있으려면, 포장규격이 표준화되어야 하고, 물류공동화사업의 효율적 추진을 위해서는 동종기업간에 사용하는 포장규격, 포장재료, 포장기술이 공동발전 해야 하며, 포장외부 컨테츠가 단순히 내용물을 잘 설명하는 정도를 넘어서 기업의 재고 수준과 화물추적정보를 담을 수 있는 기초 터미널 역할을 수행 할 수 있어야 한다.

따라서, 정부는 11월 27일 발표된 물류산업발전방안에 이어 자가창고 운영, 자가포장 등 하주기업(제조·유통기업)의 자가물류활동을 영업물류로 전환하는 것을 촉진하기 위하여 외부업체에 물류기능을 아웃소싱할 경우 세제지원을

하는 방안과 포장업 등 영세한 물류기업이나 하주기업의 물류기능을 포괄대행하는 종합물류서비스 제공업체(3PL)로 전환하는 방안, 물류기업의 전문화·규모화 촉진하기 위하여 물류기술개발과 물류정보망 확충을 지원하는 방안 등 영세한 물류산업의 규모화를 위한 법과 제도를 지속적으로 정비해 나갈 계획이다.

4. 21세기를 기대하며

지난 10년동안 우리경제는 많은 것을 경험했다. 물류산업의 발전이라는 측면에서 바라보면 물류환경의 국제화와 아시아 경제권의 약진, 정보통신기술의 발달 그리고 기억에 생생한 IMF 사태는 우리나라의 물류발전에 새로운 전기를 마련할 것으로 보인다.

물동량이 넘쳐서 발생하던 공항과 항만의 화물처리 적체현상을 없애기 위하여 무조건 시설을 증설하는 시기는 지나가고, 물류수요에 맞춘 물류시설의 체계적 확충, 시설과 시설간의 연계망 구축과 계층화, 화물의 One-Stop Service 처리를 위한 물류정보망 구축, 그리고 효율적 화물운송서비스를 위한 신물류업종이 필요한 시기가 도래한 것이다. 이렇듯 빠르게 변화하는 국제물류 환경변화에 포장업체가 적극적으로 대응하고, 정부와 포장업체가 적극적인 관심과 노력을 기울일 때 21세기에는 우리나라가 동북아 물류중심기지로 나아가서는 포장물류중심국가로 발전하게 될 것이며 구미 물류 선진국가와 어깨를 나란히 하는 물류강국으로서의 위상을 굳건히 할 수 있을 것으로 기대된다. □