

우리나라 물류정책의 평가와 제언

2005. 11.

(APSL)



목 차

I. 우리나라 물류정책의 변화 추이

II. 물류정책의 추진 성과

III. 선진외국의 물류정책 사례

IV. 물류정책에 대한 평가

V. 정책제언

I. 우리나라 물류정책의 변화 추이

1990

- ◆ 개별부문 차원에서 물류정책 추진
- ◆ 교통부의 화물정책은 주로 화물자동차운수산업 정책에 치중
 - ▶ 화물자동차운송산업의 정책은 업체의 영세성, 지입제 개선 등을 위해 지속적으로 직영화·기업화 추진으로 일관
- ◆ 70년 경부고속도로 건설 전까지 화물수송의 대부분을 담당하던 철도의 침체 가속화
 - ▶ 63년 철도의 합리적이고 독립적 운영을 위해 철도청을 발족하고 철도사업특별회계를 기업회계방식으로 운영
- ◆ 60~70년대의 수출입물동량 급증 등으로 중고선 도입 및 외국 용선의 경쟁적도입정책으로 과잉선복에 따른 해운산업 적자 가중
 - ▶ 83년 해운사정리 등 해운합리화 조치

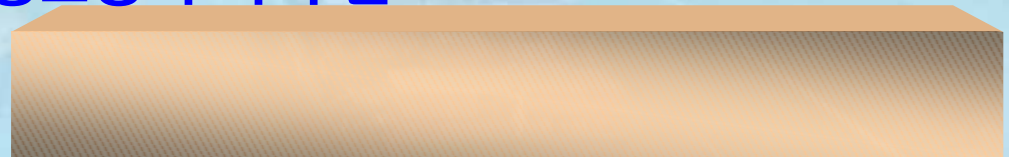


,

I. 우리나라 물류정책의 변화 추이(계속)

1990

- ◆ 독립적이고 종합적인 물류정책 수립 시작
- ◆ 1994년 화물유통종합계획이 수립되어 물류정책의 범위 확대
 - 계획기간: 10년 ('94~ '03)
 - 계획목표: 신속, 저렴, 편리, 안전한 물류 서비스 제공
 - 전략목표: 고도산업사회에 대응하는 선진물류체계, 기업경쟁력 제고를 위한 산업지원형 물류서비스 제공, 국제 물류중심지로서의 우리나라의 위상 및 역할 강화
- ◆ 주요추진정책
 - 복합화물터미널 및 내륙화물기지 건설계획 수립 및 건설·운영
 - 화물자동차 운송산업의 규제완화(면허제 → 등록제)
 - 정부 주도의 종합물류정보망 구축 추진



I. 우리나라 물류정책의 변화 추이(계속)

2000

◆ 물류정책이 국가성장전략의 하나로 인식되기 시작

- 동북아 물류중심지화 전략이 주요 물류정책의 대상으로 등장

※ 동북아지역의 중요성

: 28.0%(00) 30.1%(06)

: 2010 52

가

- 정부도 기존의 화물유통계획을 국가물류기본계획(01~20)으로 명칭을 변경하여 범위 확대

◆ 동북아 물류 중심지화 정책: 로드맵의 추진

- 인천공항, 부산·광양항을 국제 HUB거점으로 개발

- 남북교통망 연결을 통한 유라시아 대륙과의 연계망 구축 추진

- 국내외 물류네트워크 구축

- 물류거점 배후지를 경제자유구역 및 관세자유지역으로 지정·개발

- 국제물류지원단 설립 등 관련제도 정비 추진

가

I. 우리나라 물류정책의 변화 추이(계속)

- ◆ 경제자유구역의 동북아 물류 및 비즈니스중심지화 추진
 - 인천, 부산진해, 광양만 등 3개 경제자유구역 지정 육성 추진

- ◆ 종합물류기업 육성 정책
 - 물류체계의 효율화를 위한 종합물류기업 육성 추진

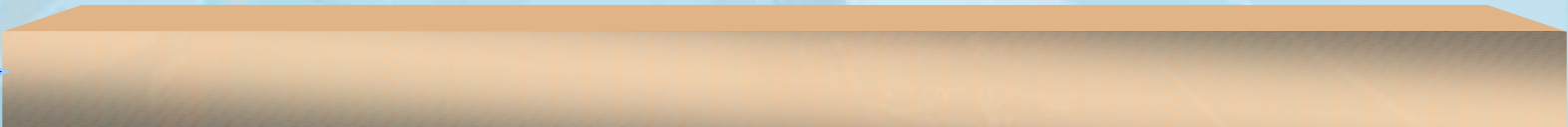
70%

2%

- ◆ 물류전문인력 양성 사업
 - 물류전문대학원 설립 지원 추진

: 5

20



II. 물류정책의 추진 성과

- ◆ **국내외를 연결하는 Hub & Spoke 거점수송체계 기반 마련**
 - 수도권, 부산권 등 복합화물터미널 및 ICD건설(5대권역으로 확대)
 - 공항: 24만회/년('91) → 45만회/년('01)
 - 항만: 2억 4천만톤('91) → 5억 3천만톤/년('02)
 - : 3,091km('91) 3,125km('01)
 - 유통단지종합계획 수립을 통한 유통단지시설 확충(10개 권역 확대 예정)
 - 인천공항, 부산신항만, 광양항 확충 등 국제거점물류시설의 지속적 확충

- ◆ **물류정보 활성화, 물류표준화 및 기계화를 통한 물류운영체계 효율화 추진**
 - 무역통관정보망(KT-Net), 철도운영정보망(KROIS), 해운물류정보망(KLNet) 등 물류정보망 구축: EDI 사용율 52.5%(02년)
 - 표준 팔레트 보급율 27.6%(02년), 하역작업 기계화율 50.6%(02년)

II. 물류정책의 추진 성과(계속)

◆ 물류관련 제도 및 절차 개선

- 화물자동차운수산업에 대한 대폭적인 규제완화
 - 최저대수 1대로 완화
- 「우수 운수업체 인증제도 도입」 등 소비자보호제도 부분적 강화
- EDI 방식의 수출통관 절차 도입 시행
- 화물 유통촉진법 등 신설로 종합적인 물류계획 수립 근거 마련

◆ 물류 전문인력 양성

- 국가공인 「물류관리사」 제도 시행

◆ 동북아 물류중심지의 발전을 위한 노력 강화

- 경제자유구역, 자유 무역지역 등의 근거법을 제정 및 지정

III. 선진외국의 물류정책 사례

:

◆ 시장경쟁 촉진, 복합운송, 환경 · 물류정책 지향

- 80년대 이후 운송부문에 대한 규제완화로 자유경쟁 유도

(Motor Carriers ACT),

(Stagger s ACT),

(Shipping ACT)

- 90년대 육상교통효율화법 (ISTEA), NEXTEA의 제정을 통해 수단간 연계운송 효율화에 역점

ISTEA: Intermodal Surface Transportation ACT of 1991

NEXTEA: National Economic Crossroads Transportation Efficiency ACT)

- TEA21의 제정을 통해 환경 안전 중심 정책 지향

※ TEA-21: Transportation Equity ACT for 21st Century

◆ 민간기업을 중심으로 한 전국물류 네트워크 구축

- 민간철도회사, 대형운송업체 주도로 복합운송체계 구축
- 시설개발계획은 민간이, 정부는 지원하는 형태

III. 선진외국의 물류정책 사례(계속)

◆ 민·관 협동의 물류정보화 추진

- CVO(Commercial Vehicle Operation) 사업을 중점 추진

:

,

,

,

· 사업비용은 연방정부, 주정부, 도로운영기관, 민간부분 등에서 분담

- 수많은 물류정보전문업체가 이용자 요구에 부합되는 다양한 서비스 개발 및 제공

◆ 민간 중심의 표준화 추진

- ANSI(American National Standards Institute),
ASA(American Standard Association) 등을 중심으로 표준화 추진

- 자발적인 기업간 팔레트 풀 시스템 형성

III. 선진외국의 물류정책 사례(계속)

: 가

◆ 정부차원의 종합적인 물류개선 시책 추진

- 범정부차원의 「종합물류시책 대강」 마련

- 아태지역에서의 가장 편리하고 매력적인 서비스 제공을 목표
- 사회간접자본 정비, 경제적 규제 완화 및 사회적 규제 강화, 물류시스템의 고도화 등으로 요약

◆ 규제완화와 효율성을 중시하는 물류산업정책 추진

- 물류2법(화물자동차운송사업법, 화물운송취급사업법), 항공법 등의 개정을 통한 규제완화

◆ 민·관협동의 물류정보화 추진

- 운수성·통산성 후원으로 「물류EDI 추진지구」에서 EDI 표준안인 JTRN 제정
- 정부는 항공화물통관시스템, 항만물류정보시스템 등의 공공물류정보망 구축
- 대기업은 인트라넷 구축, 중소기업은 협회 조합을 통하여 공동정보망 구축

SISNET() ,

KIT()

III. 선진외국의 물류정책 사례(계속)

: 가

◆ 전문화되고 시장지향적인 물류정책 추진

- 투자진흥청(NFIA): 외국기업의 대외유치를 위한 적극적인 마케팅 담당
- 국제물류협회(HIOC): 유럽물류센터(EDC: European Distribution Center)가 네덜란드에 입지토록 지원·유치 담당

◆ 경쟁력있는 물류인프라 구축

- 로테르담항, 스킷폴공항을 중심으로 도로·철도·항만을 통해 유럽 운송망과 연계망 구축
- 정부는 인프라 확충과 재원조달, 민간은 자문과 운영을 주로 담당

◆ 자유로운 기업환경 조성정책 추진

- 관세 등 유연한 관련법과 세관당국의 신속한 통관서비스, 비즈니스 마인드 등 적극적인 지원체제 구축

III. 선진외국의 물류정책 사례(계속)

가 : 가

- ◆ 국토가 협소하고 천연자원이 부족한 점을 인식, 물류정책 정부 주도
 - 정부주도의 정보화 시책 추진
 - 선진정보 기반기술 구축을 통한 정보화의 세계 일류 지향
IT2000 Report(A Vision of An Intelligent Island), 가
(NII: Nature Information Infrastructure)
 - 기반시설 확충 외 운영 효율성에도 중점
 - 싱가포르항은 유럽·아시아 연계거점항으로 최상의 서비스 제공
 - 영어 등 외국어 정책 추진으로 양질의 국제물류인력 양성
 - 자유무역지대 도입으로 자유로운 무역활동 지원
- ◆ 중계지에 걸맞는 이용 편리한 물류정보망 구축 추진
 - 91년부터 무역절차의 EDI 사용 의무화
 - Trade-Net 구축으로 무역 운영비용 절감
 - Trade-Net, Port-Net등 국내 물류정보망간 연계 및 타 국가와 연계추진

⇒ 협소한 도시국가로서 국가생존을 지원하는 부가가치 물류를 지향

IV. 물류정책에 대한 평가

- ◆ 도로화물 편중의 수단간 불균형구조 개선문제가 꾸준히 정책에 반영되어 왔으나 실질적인 개선은 미흡
 - 철도는 여객운송 중심 운영으로 화물 운송에 대한 투자 미미
 - 인입선 연결미비로 복합화물터미널의 철도 연계가 불가능하여 본연의 기능 발휘 미흡

- ◆ 물류인프라의 개발체계의 합리성결여
 - 물류관련시설의 계획 및 개발이 건교부, 해수부, 산자부, 농림부 등 부처간 독립적 추진으로 유사시설의 중복성, 시설간 연계성 확보 미흡
 - ⇒ 종합적인 개발계획 수립 및 조정 곤란
 - 물류시설의 기능 및 역할분담계획의 미흡으로 운영 효율성 저하
 - 광양항 HUB 역할 모호, 부산항 · 광양항 · 가덕신항의 기능분담계획 불명확
 - 양적인 확충에 중점을 두어 시설의 운영측면 및 시설간의 계층적 연계운영구조 등 기능 발휘 곤란

IV. 물류정책에 대한 평가(계속)

- ◆ **아웃소싱 활성화 및 종합물류기업 육성 실효성 의문**
 - 화주기업 세제지원: 아웃소싱 활성화 미흡
 - 종합물류기업 육성정책 이해관계자의 반발로 실효성 의문
- ◆ **물류산업에 대한 지원 미흡**
 - 제조업과 동등한 대우 추진 미흡으로, 물류산업 발전 미흡
- ◆ **물류전문인력 양성 미흡**
 - 고급전문인력(물류전문대학원) 양성 추진: 규모부족
 - 중견인력(대학, 전문대학), 기능인력(고등학교 등) 양성 체계 미흡
 - 물류인력에 대한 수요증대 정책 미흡 : 물류관리사제도의 실효성 한계

IV. 물류정책에 대한 평가(계속)

◆ 인천국제공항의 허브공항화 : 실현가능성 高 but 부가가치?

- 공항인프라(2단계시설)확충 지속 및 운영효율화 성과
- 노선, 연계교통망, 배후단지 등 주변 경제활동 활성화 미흡

- 2 ,
- 가 ,
-

◆ 부산/광양항의 허브화 : 중국 및 일본항만과의 경쟁 심화

- 환적화물 증가율 둔화 또는 정체

- (, , ,) : 가
- : (,), (,),
(,) 가

IV. 물류정책에 대한 평가(계속)

◆ 경제자유구역별 전략적 차별성 부재

- “물류, 비즈니스, 레저 허브” 추구
- 지역산업 및 사회경제적 특성에 부합하는 계획 수립 부재

◆ 행정서비스의 효율성 미흡

- 경제자유구역청의 “ONE-STOP SERVICE” → “ONE-MORE SERVICE”

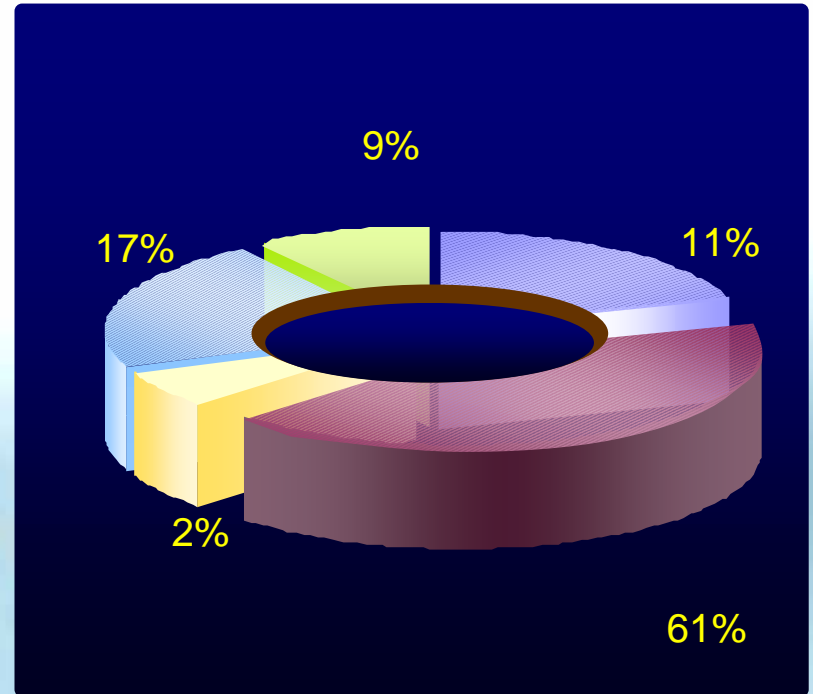
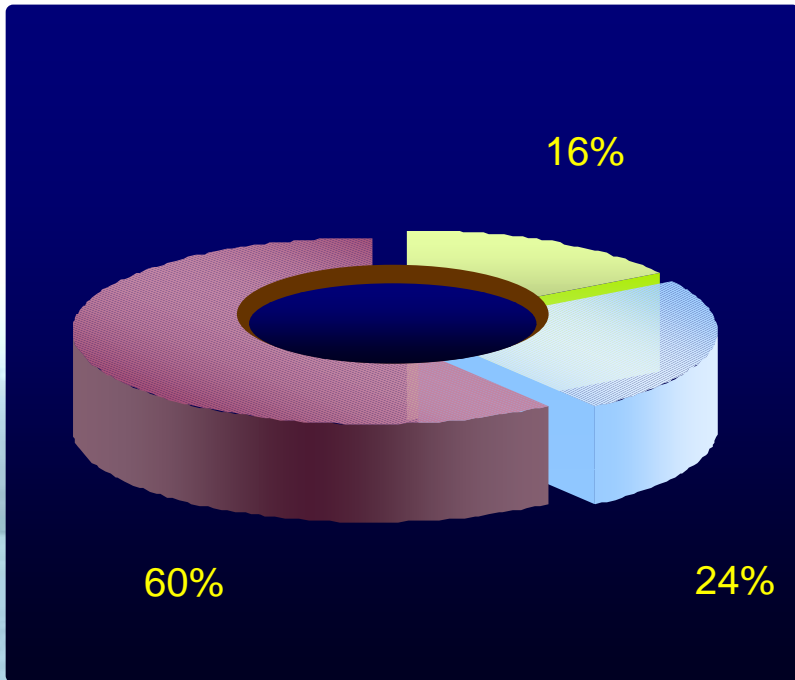
◆ 외국인 투자자의 평가: 미흡

- 한국에서의 사업 철수 고려

IV. 물류정책에 대한 평가(계속)

우리나라 비즈니스 환경에 대한 외국인투자자의 평가 : 미흡

한국에서의 사업철수 계획 및 이유는 ?



: ('04.6.21)

V. 정책제언

1. 물류제도 및 물류체계 개선의 유효성 증대

제도도입 취지 유지 및 유효성 증대 필요

- 세계적 물류전문기업 육성

-

- : 2% 5%

-

- 다양한 물류전문인력의 육성 및 수요증대 정책 추진

- (,)

- ,

- : ()

- 물류기업에 대한 세제 및 지원 강화: 제조업 동등대우 적극 추진

V. 정책제언

2. 경제자유구역의 활성화 적극 추진

경제자유구역 성공은 동북아물류중심화 전략 성공의 핵심

- 경제자유구역별 전략적 유치대상산업과 기업의 선정 → 전략적 마케팅 추진
 - (,) ()
- 경제자유구역청의 실질적인 one-stop service 제공
 - :
 - :
- 여타지역과의 실질적인 차별화 적극 추진: 경영여건 및 생활환경

V. 정책제언

3. 인천국제공항지역의 동북아 항공물류허브화 적극 추진

공항의 허브화, 배후단지의 항공물류 부가가치활동 활성화

- 인천공항배후물류단지의 전략적 유치대상산업과 기업의 선정 → 전략적 마케팅 추진
 - (,) ()
- 배후도시 개발 합리화
 - 가가
 - IBC - II,
- 항공노선확충을 위한 open-sky(중,일) 조기 추진

V. 정책제언

4. 부산/광양항의 동북아 항만물류허브화 적극 추진

항만개발, 배후단지건설, 마케팅의 전략적 종합적 접근 필요

- 단일거점항으로 관리하고 홍보

- 가

-

- 규모확대보다는 서비스 및 생산성 증대에 초점

-

- , ,

- 부가가치물류활동의 극대화

- : (, ,)

- :

21

絶體絶命

.

1

