

- 국내 물류정책 발전에 대한 제언 -

경쟁국의 물류수준을 비교, 분석후 SWOT를 토대로 기본계획을 수립

남서울대학교 국제경영학부 교수 박 정 섭

화물유통촉진법에 의하면 효과적인 물류체계를 구축하기 위하여 20년 단위로 국가물류기본계획을 수립하여야 하며, 기본계획에 대하여 5년 마다 그 타당성여부를 검토하여 기본계획에 이를 반영할 수 있게 되어있다.

이중 기본계획에 포함되어야 하는 사항으로는 1.물류환경의 변화와 전망, 2.물류시설의 수요예측, 3.국가물류체계의 개선목표와 단계별 추진계획, 4.물류시설의 집단체화에 관한 사항, 5.화물터미널의 조성 및 정비, 6.물류표준화, 7.물류에 관한 정보통신망의 개발·보급 및 이용의 촉진, 8.물류산업에 대한 지원육성, 9.물류와 관련된 제도의 개선 기타 물류의 개선을 위해서 필요한 사항 등이다.

국내 물류정책의 수립과 관련 이의 주무부서는 건설교통부이지만 물류관련팀의 인원이 전적으로 이일을 담당하기에는 역부족이다. 그래서 이 분야에 대한 연구를 관련 연구소에 용역을 주고 그 결과를 바탕으로 기본계획을 수립하고 수정한다.

그러나 대부분이 주요 관심사로 다루어 졌던 내용을 위주로 이를 모아 편집하고 구별하여 자료를 만들어 내는 것에 만족할 수밖에 없는 상황이 현실이다.

현재 국가물류정책의 기본적인 수립절차는 문제점 진단, 개선전략 수립, 정책입안, 타당성 검토 및 의견수렴, 관련부처 협의, 정책 시행으로 구성된다. 전반적인 의사결정절차에서 나타나는 특징은 각 의사결

정단계가 단방향으로 진행되고 있어 평가 및 정책집행 후 피드백이 매우 미약하다는 점이다. 예산 확보, 부처간 공동사업영역 등 부처간의 의견조정 과정에서 일부 정책(사업)이 수정되기도 하나, 부처간 이해관계로 인해 실질적인 조정은 어려운 상황이다. 국가물류기본계획 등 국가계획을 통해 개선전략이 제시되고 있으나, 실질적인 평가에 근거하기 보다는 선언적·거시적 전략의 형태로 제시되어 실효성과 효율성에 대한 검증이 불명확하다. 정책검증·평가가 연구용역을 통한 사업의 경제적 타당성 평가에만 전적으로 의존하고, 단발성 평가로 인해 정책추진이 물류체계에 미치는 다양한 영향들에 대한 고려가 미흡하다.

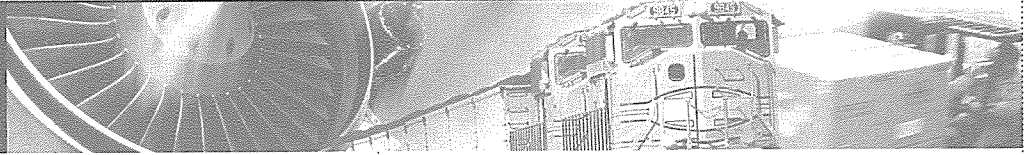
특히 물류체계 내에서의 이용수요규모, 운송분담, 물류거점 및 운송 인프라에서의 물동량흐름 등 변화를 측정하기 위한 수단은 극히 취약한 실정이다.

국가물류기본계획을 작성하는 체계는 기업에서 전략을 수립하는 과정과 크게 다르지 않다.

첫째로 물류의 사명과 목표를 규명하는 것이다.

사명이란 국가가 장기적으로 물류를 통해서 하고자 하는 것과 되고자 하는 것에 대해 밝히는 것이며 목표란 이를 구체적인 숫자로 표시한 것이다. 우리나라는 이미 동북아 물류중심국가, 동북아 허브 등의 사명을 발표한 바 있는데 이 부분은 국민에게 비전을 제시하여 사기를 높일 수 있어야 하며 구체적이어야

Plan I



할 필요가 있다. 물론, 이 부문은 대통령과 관련기관의 정책적 의지가 담겨있어야 한다.

다음으로는 환경분석을 하여 기회와 위협을 규명하여야 한다.

물류환경은 국내환경만을 고려할 수 없는 것으로 국제화 시대에 있어 주변 경쟁국의 물류정책과 물류산업의 발전 동향 등이 우리에게 많은 영향을 주게 있다. 다른 한편으로는 국가의 내부 환경 즉 자원을 분석하여 우리나라가 다른 경쟁국에 비해 우위를 가질 수 있는 장점과 반대로 열위에 있는 약점 및 국가의 내·외부 환경을 분석하여 SWOT분석을 실시하여야 한다.

그런데 물류에 해당되는 환경의 요소들이 너무도 많아 환경 분석이 어렵고 힘든 작업이 될 수밖에 없다.

예를 들어 창고의 경우 이에 대한 정확한 자료를 확보하지 못하고 있어서 이에 대한 전략의 수립을 할 수 밖에 없는 실정이다. 물류는 기본적으로 6가지의 영역과 7가지의 기능으로 구성되어 있다. 우리와 주요 경쟁국인 일본과 중국 및 대만 등의 영역별 발전의 정도와 수송, 보관, 하역, 포장, 유통가공, 정보, 관리활동에 대한 현재의 수준과 앞으로의 정책방향 및 진행정도 등에 대한 평가를 할 수 있어야 한다.

이와 관련되어 있지만 세부적으로 보면 인프라에 해당되는 철도, 공로, 연안해운, 항공 등 수송수단 간의 적절한 연결과 용량의 확보에 대한 정보가 필요하다.

물류운영기반체계는 고효율, 안전 및 환경친화적 물류체계 구축을 지원하는 첨단물류운영체제 확립수준에 대한 정보가 필요하다. 물류제도·행정체계는

물류부문이 국가발전전략을 뒷받침 할 수 있도록 국가물류체계에 대한 종합적인 평가, 전략설정, 정책개발 및 지원체제구축 수준에 대한 정보가 필요하다.

물류거점(복합화물터미널, 내륙컨테이너기지, 유통단지, 공동집배송센터, 항만, 공항 등)의 입지결정과 운송인프라망(도로, 철도 등)의 공급 등 시설공급에 대한 정보와 기업의 수요정보가 필요하다. 물류운영기반과 관련된 부문으로 물류 표준화·정보화·공동화 및 물류기술과 물류산업 및 시장과 관련해서는 화물자동차, 철도, 항공, 해운 등 수단별 운송산업, 부대서비스산업(보관, 하역, 정보, 포장 등)의 육성에 관한 정책적 의사결정의 내용과 진행사항에 대한 정보가 필요하다.



우리나라는 선진국과 달리 물류 관련 조사체계, 자료 축적 등이 매우 미흡하여, 국가물류전략을 수립하는 과정에서 데이터에 근거한 정확한 환경 분석이 어렵다. 환경 분석은 현재의 상황과 경쟁국의 전략에 대해 파악하는 것으로 이를 바탕으로 원인을 분석하고 개선방안을 모색하며, 목표를 수립할 수 있어야 한다.

경쟁국의 전반적인 물류수준과 우리의 수준을 비교, 분석한 다음으로 SWOT를 토대로 기본계획을 수립하여야 한다.

기본계획을 수립함에 있어서 환경과 관련해서는 핵심성공요인이 요체가 되고, 경쟁국과의 관계에서는 핵심역량이 중요한 요소가 된다. 핵심성공요인은 종합물류업법을 통한 3자물류의 활성화로 세계 10위안의 초일류물류기업을 만드는 것이 예가 될 수 있을 것이다. 여기서 핵심성공요인은 환경변화에 따라 산업에서 경쟁력을 확보하기 위한 가장 중요한 요소를 말하며, 핵심역량(core competence)은 경쟁국에 비



해 우리가 갖고 있는 상대적인 우위능력을 말하는 것으로 물류시장의 규모, 기술수준, 우수한 인력, 인프라 등이 이에 해당한다고 할 수 있다.


여기에 물류선진국이라 할 수 있는 나라들의 경험과 신기술, 신기법의 도입을 통하여 우리 나름의 물류전략을 수립할 수 있다.

정부에서는 국가물류기본계획(2001), 동북아물류중심로드맵(2003), 국가물류체계 개선대책(2004) 등 물류발전을 위한 다양한 노력을 하고 있으며, 올해는 5년의 주기로 기본계획을 수정할 수 있는 해이다.

그러나, 지난 번 비공개로 진행된 공청회에 참석하여 계획수립의 일단을 지켜본 결과로는 이러한 전략수립의 ABC가 제대로 지켜지지 않고 있다는 인상을 받았다. 이것은 우리의 문화가 DATA의 중요성을 강조하면서도 정확하고 체계적인 관련데이터를 수집, 분석, 정리하는 시스템이 취약하다는 것에서 기인한

다고 본다.

이와 관련하여 현재 국가물류체계와 관련한 지식기반 DB는 매우 취약한 수준이나 한국은행, 관련기관, 지자체 등의 통계를 축적한 통계자료 DB와 온라인·오프라인으로 연결되어 각종 사회경제지표, 그리고 국가교통 DB(KTDB), 화물운송시장정보 DB 등 각종 물류DB와 연계가 이루어지는 종합물류관련지식기반 DB의 구축이 필요하다.

이와 더불어 (사)한국물류학회의 사무국장과 대학에서 물류를 연구하고 있는 입장에서 볼 때, 현재 물류관련 학회의 활동도 정부의 지원이 있으면 하지만, 없더라도 국가물류전략의 수립과 기업의 글로벌 전략수립에 필요한 주요경쟁국의 물류제반 요소들에 대한 연구를 통하여 자료를 축적하여 놓으면 차후에 전략을 수립하는데 기반이 될 수 있고 산·관·학 협력의 좋은 사례가 될 것으로 본다. 



Korea Logistics Association a Report