

## 제14차 물류정책토론회

## 물류혁신정책의 추진경과와 향후 보완방향



(사)한국물류협회(회장 서병륜)와 한국교통연구원, 한국로지스틱스 학회, 매일경제신문사가 공동으로 주최하고 로지스올 그룹, 은산해운항공, 물류신문사가 후원한 제14차 물류정책토론회가 지난 12월 21일 한국교통연구원 대회의실에서 200여명이 참가한 가운데 개최됐다.

신유균 (사)한국물류협회 부회장은 개회사를 통해 “정부는 한반도 동북아 물류중심지화를 위해 동북아 물류중심 로드맵을 비롯하여 다양한 추진과제를 제시하고 노력을 해오고 있다”며 “이러한 정부의 추진 정책이 이번 토론회를 통하여 국제물류 환경의 변화에 대응할 수 있도록 보완되고 좀더 발전될 수 있는 자리가 되기를 바란다”고 말했다.

진형인 한국로지스틱스 학회 회장은 인사말을 통해 “이번 토론회가 한해를 마감하며 정부의 정책을 돌아보고 새로운 정책발표와 제언을 통해 내년의 보다 효과적인 물류정책 수립과 집행을 모색하는 뜻 깊은 자리가 되었으면 한다”고 말했다.

이에 대한 환영사로 강재홍 한국교통연구원 원장은 “본 행사가 업계, 학계 및 관련 단체의 의견이 발전적으로 수렴되고, 보다 완성된 국가물류비전이 만들어지기를 기대한다”라고 전했다.

이번 토론회에서는 ‘물류혁신정책의 추진경과와 향후 보완방향’이라는 주제로 제1테마 ‘동북아물류중심 로드맵의 추진경과와 향후 보완방향’, 제2테마 ‘물류 산업분야 규제완화정책의 추진경과와 향후 보완방향’으로 나뉘어 한국교통연구원 동북아물류경제연구실장 예충열 박사와 국무총리실 규제개혁기획단 나창엽 전문위원이 각각 주제발표를 진행했다.

이날 토론회의 지정토론자로는 박영재 박사(한진물류연구원 수석연구원), 하헌구 박사(인하대학교 아태물류학부 교수), 박무익 팀장(건설교통부 물류혁신본부 물류정책팀), 이병욱 박사(CJ-GLS 경영전략팀장), 정승주 박사(한국교통연구원 동북아물류경제연구실 연구위원), 최종희 박사(한국해양수산개발원 정책동향연구실 부연구위원) 등이 참석했다.





먼저, 예종열 한국교통연구원 동북아 물류경제연구실장은 제 1주제 발표인 “동북아 물류중심 로드맵의 추진경과와 향후 보완방향”에 대해서 발표했다.

1990년대 중반 이후 화물은 송센터 개념에서 출발한 ‘동북아 물류중심’의 개념은 항만배후에서 부가가치 물류기능을 수행하는 지역물류센터의 개념으로 발전하여 이후에 항공화물을 포함하는 물류중심지화



전략으로 확대되면서 관광, 금융을 포괄하는 비즈니스 중심지화 전략으로 발전되고 있다.

동북아 물류중심지로 발전하는 것이 국가전략차원의 과제라는 공감대가 형성되면서 물류기반시설 건설, 관련 법 제도 정비 및 다국적 기업 유치 노력을 하면서, 물류중심전략을 주요 국정과제로 선정(2003)하고 동북아 경제중심추진위원회 설치(2003.4), 동북아물류중심 로드맵 발표(2003.8), 물류기업 육성방안 발표(2004.8) 등을 추진하였다.

그 결과, 인천공항을 동북아 중추공항으로 부산·광양항을 동북아 물류중심항만으로 육성하고자 7대 추진과제(교통시설 투자배분 조정, 국제경쟁력을 가진 물류전문기업 육성, 물류거래 투명화, 물류인력 양성, 국제물류 지원제도 개선 및 물류기업 유치, 막힘없고, 서류없는 물류정보시스템 구축, 동북아 철도망 구축 등)를 선정하게 되었다고 설명하였다.

인천국제공항은 2001년 3월 개항이후 국제화물 기준 세계 3위, 환적비율(46%)도 최고 수준에 이른다. 단 환적율 증가세가 주춤하고 배후단지를 통한 부가가치 물류 창출이 미진하다. 따라서, 2008년 북경올림픽 개최 전까지 4조 7천억원을 투입하여 활주로 1본, 탑승동, 계류장, 화물터미널, 배후 물류단지 등을 개발할 계획

이다. 또한 3년내에 세계 최고수준의 공항운영 서비스를 개선하고, 배후물류단지 등에 우수 국내외 물류기업을 유치하는 한편, 연계항공 수요 증대를 위한 항공노선망 확충과 해공복합 운송을 활성화 하여 공항 경쟁력 강화에도 역점을 두기로 했다.

해운분야에서도 2008년까지 부산신항에 17선석, 37만평의 배후단지, 배후도로 및 철도 등을 건설한다는 방침이다. 광양항에는 19선석, 69만평의 배후단지, 배후 수송망 구축 등도 함께 추진하고 있다. 그리고 생산성 향상을 위한 장비 확충과 항만운영시스템을 개선하고 화물유치를 위한 불륨 인센티브제를 강화하는 한편 항만배후단지내 다국적 물류기업을 유치하여 항만 경쟁력도 확보한다는 전략이다.

교통시설 투자배분을 조정하여 안정적으로 자원을 확보하는 한편, 국제물류지원을 위한 물류통관제도도 개선된다. 관세자유지역법과 자유무역지역법의 통합으로 이를 보완하고 통관절차도 물류흐름 위주로 전면 개편한다는 계획이다. 이를 위해 세계적 기업의 물류센터 유치활동 강화를 위하여 ‘국제물류지원단’도 설치하였다.

종합물류업 인증제를 올 1월부터 시행하여 동북아 물류시장을 선도하고 글로벌 물류기업과 경쟁할 수 있는 전문기업 육성을 위한 구체적인 방안도 마련하였다. 글로벌 물류기업에 필요한 물류전문인력을 배출하고자 물류전문대학원을 설립하여 매년 50명 규모의 인력을 양성하는 한편, 2007년 물류관리사 시험부터 『국제물류론』을 추가하고, 물류관련업 종사자를 대상으로 물류교육도 더욱 강화한다. 그러나, 이러한 동북아물류중심을 위해 여러 정책을 추진하는 노력에도 불구하고 다양한 문제점들이 노출되고 있다.





첫 번째로 물류중심정책에 대해 회의적인 시각이 많다. 우리항만의 물동량 순위가 하락하고 국내 기업들의 중국 이전이 가속화되고, 배후단지가 갖춰지지 않아 외국 기업 유치와 부가 가치 물류의 실현은 불가능하다는 시각이다. 세계 유수의 제조기업과 물류기업들이 앞다투어 중국시장에 진출하고 있고, 중국의 물동량 급증과 대규모 항만 건설 및 대형모선의 중국 직기항 등 급변하는 동북아의 물류환경도 문제이다.

물류전문기업에 대한 육성방안을 2004년 8월 발표하고 물류기업을 육성하고자 하였으나 추진과정에서 영세물류기업의 반발로 당초 예상했던 것보다 시행이 늦어진 것도 문제로 지적되고 있다. 그러나, 무엇보다도 이러한 물류중심정책을 강력하게 추진할 만한 정부부처가 없다는 것이 큰 문제점이라고 설명했다.

따라서, 정부는 동북아 물류중심전략의 개념을 단순히 환적중심이 아닌 고부가가치 물류서비스를 지향하여 물류동량, 환적율과 같은 개념보다는 생산성, 효율성과 같은 물류성과지표와 물류부문 FDI유치실적, 재가공수출실적 등과 같이 실질적인 내용으로 정립해 나간다는 계획이다.

수출입화물의 99.7%는 해운이지만 고부가가치의 첨단화물은 항공수송이라는 점을 감안하여 항공물류허브의 육성을 위해 더욱 노력할 방침이다. 특히 국제항공화물 처리실적 세계 1위인 대한항공과 아시아나의 한중일간의 네트워크를 적극 활용하고, DHL과 TNT의 특송네트워크도 활용한 비즈니스 모델을 개발할 예정이다.

해외이전을 고려중인 국내기업들을 우선적으로 배후단지에 유치하고, 가까운 시기에 활성화될 개성공단과

인천항, 인천공항 연계물류축을 개발하여 우리의 우수한 IT인프라를 물류정보화와 결합하여 첨단물류서비스를 제공할 계획이다. 나아가 우리나라 항만운영의 효율화를 도모하기 위해 항만의 통합운영을 심각하고 검토하고 있다고 설명했다.

예종렬 박사는 마지막으로 “동북아 물류중심지의 비전과 이를 실현시키기 위한 전략과 과제는 이미 충분히 도출되었다.”며 “이를 실현시키는 힘은 바로 강력한 추진력이며 제대로 된 추진체계를 갖추지 못하고서는 물류중심전략은 공허한 외침에 지나지 않을 것이다.”고 지적하면서 강력한 추진체계 구축을 요구하였다.

이어서 제2주제인 “물류산업분야 규제완화 정책의 추진 경과와 향후 보완 방향”에 대해서는 국무조정실 규제개혁기획단의 나창엽 전문위원이 발표하였다.

먼저 나위원이 활동하고 있는 규제개혁기획단의 역사와 추진배경에 대해 간략히 설명하자면, 정부의 규제개혁 추진배경을 살펴보면 먼저 행정개혁 차원의 규제개혁(1981-1992)이 그 첫 번째 시작이라 할 수 있다. 80년대초 경제 불황을 극복하기 위해 ‘성장발전 저해요인 개선위원회(‘82-’86)’를 설치하여 불합리한 제도 개선을 추진한 것이다.

이 위원회는 국정 각 분야에서 성장과 발전을 저해하는 법령, 제도, 관습, 행정사례 등 비능률적이고 불합리한 요소를 개선에 중점을 두다가 이후, 80년대 중반이후 대통령 직속으로 ‘행정개혁위원회(‘88)’를 설치, 작은 정부의 구현에 초점을 두어 행정규제 정비하게 되었다.

이후 문민정부 출범 이후 규제개혁의 중요성이 부각되면서 규제완화를 위한 법적 기반을 구축하고, 각종 규제개혁 관련기구(행정쇄신위원회, 경제행정규제완화위원회, 기업규제완화심의위원회, 행정규제합동심의회의)들을 설치하여 규제완화를 추진하였다.

국민의 정부 출범 이후 규제개혁을 일관성 있고 체계적으로 추진하기 위하여 ‘행정규제기본법’을 제정·시행(98.3)하여, 대통령 직속의 ‘규제개혁위원회’를 설치(98.4), 규제개혁을 대대적으로 추진하였다. 전 부처 기존규제에 대한 전수조사를 실시, 각 부처의 개별규



제 50%를 정비하였고, 사전 규제심사제도 도입을 통해 무분별한 규제 신설을 억제하는 한편, 지식정보화 시대에 걸맞는 사회를 구축하기 위해 관련규제 개선하였다.

그간 역대 정부의 규제개혁은 주로 행정개혁 차원에서 추진하여 효과 미미하여, 국민의 정부 이후 규제개혁위원회를 설치, 규제개혁을 보다 체계적이고 상시적으로 추진하였으며, 참여정부에서는 국민참여형, 수요자 중심형으로 규제개혁을 추진하여, 2004년 8월 국무조정실 산하 규제개혁기획단 민관합동으로 구성하여 오는 2006년 8월까지 활동하게 된다.

이 규제개혁기획단의 추진 방향은 경제적 파급효과가 크거나 기업 투자환경개선 효과가 큰 덩어리 규제를 정비하여 수요자 중심의 규제개선 방안에 노력하는 것이다. 그 결과, 창업, 경영환경개선 등 7개분야 54개 덩어리 규제 개선 추진 목표(잠정)를 설정하고 지난 2005년 11월말 현재 30개 덩어리 규제 개선방안을 마련하였다. 앞으로도 영향평가제도, 기업공개, 산업안전·보건 관련 규제 등 24개 덩어리 규제 개선을 추진 할 예정이다.

물류산업부문의 규제개선에 대한 추진현황을 살펴보면, 먼저, 전경련, 대한상의, 물류협회 등 주요경제단체 및 업계로부터 물류부문 건의과제 취합(총 159건/일부 정책건의 포함)하여, 각 분야별 물류시설 25건, 항공운송 27건, 해운항만 20건, 육운·택배 30건, 세제·금융 30건, 인사·노무 12건, 기타 출입국 관리 등 15건 등의 건의 과제가 제시되었다.

상기 건의내용을 다음과 같이 4개 부문으로 나누어 개선 추진하였으며, 과제추진하면서 상기 건의과제 외



업계 현장조사 실시하여 자동차 정기검사제도 개선 등 과제 추가 발굴하는 성과도 거두었다.

▲ 물류시설투자 규제개선 (04.10.15 ~ 04.12.30)은 중점개선방향으로는 제조업 대비 차별적인 지원체계의 개선 및 물류시설 특성 감안한 시설규제 합리화에 노력하였으며, 입지규제 완화에 대해서는 산업단지내 분양가 차별 철폐하여, 조

성원가 분양을 원칙으로 하였으

며, 녹지지역 건축제한 완화는 1만 m<sup>2</sup>에서 3만 m<sup>2</sup> 이하까지 개발하도록 허용하였다.



건축·시설규제 합리

화는 일반화물터미널의 사업추진절차에서 공사계획인가제를 폐지하였으며, 유통단지내 화물터미널에 대한 교통영향평가를 생략하였다. 물류시설의 방화구획설치기준을 완화하고, 적층식 택의 건축 연면적 산입을 제외토록 하였으며, 자연녹지지역내 물류시설에 대한 조정의무를 면제하도록 했다. 또, 개발제한구역에 속하는 공항시설지구의 시설규제를 완화하였다.

시설운영의 효율성 제고를 위해서는 화물터미널, 일정규모 이상 창고에 대한 가공·조립시설을 허용하고, 물류업종의 외국인력 활용범위를 확대하여, 분류·포장 등에 단순 노무를 제공할 수 있는 인력에 대해 채용할 수 있도록 했다.

세제·금융 등에 대한 차별도 완화될 수 있도록 물류시설에 대한 종토세를 개선하기 위해 화물터미널에 대한 종토세 감면기한을 연장하고, 산업단지내 물류시설 용지에 대한 종토세 분리과세를 적용한다. 그리고, 물류시설에 대한 산업용 전력요금의 적용을 확대하여 항만내 하역시설 및 냉동·냉장시설에만 산업용을 적용되었던 것이 더욱 확대되도록 했다.

이와는 반대로 수용되지 않는 건의사항도 있다. 먼저 개발제한구역내 입지제한 완화는 타부문과의 형평성 문제로 김안이 비수용되었으며, 물류시설에 대한 개발 훼손부담금 경감 조치 또한 학교 등 여타 공공시설 등과의 형평성 문제로 비수용됐다. 자연녹지내 물류시설에 대한 건폐율(20%) 완화, 택배용 소형화물차 증차제한 완화, 화물터미널의 유통판매기능 부여, 수도권내 물류시설투자에 대한 임시투자세액 공제 혜택 부여 등도 타 부문과의 형평성 문제로 수용되지 않았다.

▲항공운송분야(05. 1. 3 ~ 05. 2. 2)의 중점개선방향은 국제적 경쟁체제하의 영업환경을 감안하여 Global Standard에 부합하도록 규제의 합리화 추진하였다. 주요 개선과제는 통관 및 출입국절차 개선 포함 4개분야 21개 세부과제 등이다.

▲육상운송분야 규제개선(05. 2. 5 ~ 05. 3.31)은 불합리한 규제의 개선, 산업특성에 맞는 규제합리화 및 업계지원 강화에 역점을 두었으며, 주요개선과제로 사업용 화물자동차 과적단속제도 개선 등 4개 분야 23개 세부과제 등이 해결되었다.

한편, 미수용 과제들을 살펴보면, △컨테이너차량의 중량제한규정 개선 △고속버스 등의 소형화물운송 허용 △관급물자에 대한 운송업체 선정방법 개선 △화물차 고속도로 통행료 인하 △사업용 화물자동차 환경개선부담금 산정기준 변경 △컨테이너 적재차량의 높이 제한규정 개선 △시외버스, 고속버스간 운행형태 조정(중간정차 허용 등) △셔틀버스 운행 허용 등이다.

▲해상운송분야의 규제개선(05. 2. 5 ~ 05. 3.31)은 각종 등록·검사제도, 영업규제 및 운항통제 제도 등의 개선을 통한 해운산업 국제경쟁력 제고에 역점을 두어 선박등록제도 개선 등 29개 세부과제를 처리하였다.

주요 미수용 과제를 살펴보면 △외국적선박의 공컨테이너 국내연안운송 전면허용 △공컨테이너 양하시 선지 지정제도 폐지 △국내 환적화물에 대한 중량화물 규제 완화 △선박외판 도장정비 허용 완화 △종합물류업 실현을 위한 육운 진출 또는 물류자회사 허용 △선용품 면세범위의 확대 △선용품 구입신고 등 불필요한 절차 폐지 △소화기 등 위험물의 부두내 반입·장치 허용 등이다.

2005년 8월 이후 후속조치에 대한 이행 독려를 강화하기 위하여, 기획단내 과제별 전담 이행 점검자를 임명하고, 부처는 과제별 담당부서 및 책임자(국·과장급)를 지정 운영하는 한편, 매월 진행상황 점검 및 평가 시스템을 가동하도록 했다.

전략과제 개선방안을 당초계획대로 이행하는 것은 규제개혁에 대한 국민의 신뢰를 얻는데 매우 중요한 사항이라는 국무총리의 지시에 따라 과제추진 지연시 그 사유를 제출받아 타당성을 검토하고 이행 시한을 다시 정하되, 타당한 사유없이 이행하지 않을 경우 관련책임자에게 인사상 불이익을 주고 인사기록카드에 반드시 등재하도록 하고 있다.

그러나, 물류부문 4대전략과제의 추진에도 불구하고 미진하거나 누락된 과제가 상존해 있다. 누락과제의 경우 규제개혁위원회 산하 기업애로센터 등을 통한 개선추진이 가능하나 실효성에 한계가 있어, 기추진 분야 과제라도 다시 취합하여 재검토해야 하는 필요성이 대두된다. 따라서, 향후 기획단 운영방안 재조정시 적극 반영할 수 있는 방안을 모색하기 위해서 기업애로센터 등 개별과제 접수창구를 적극 활용할 방침이다.

마지막으로 동북아 물류중심 구현을 위한 규제 개선 점을 발굴하기 위해 종합물류업자 인증제도 등 물류기업 경쟁력 강화를 위한 방안에 대해 업계 및 전문가 의견, 주무부처의 의견 등을 수렴할 예정이다. 국내물류시장 합리화를 위해 지나친 시장개방형 정책에 따른 부작용 검토 및 개선 필요성을 점검하고, 업계 과당경쟁 등에 따른 불평등계약 방지대책 강구하는 한편, 중소물류기업간 인수·합병 및 업무제휴에 대한 지원방안 모색한다.

또, 국내물류업체의 외국물류업체 대비 역차별 부문을 해소하기 위해 물류전문인력 양성을 위한 제도적 지원에 노력할 것이며, 산업용 전력요금, 외국인 고용 인정 확대 등에도 지원할 방침이다. **물류**