

## 국가물류정책과 기술개발 방향

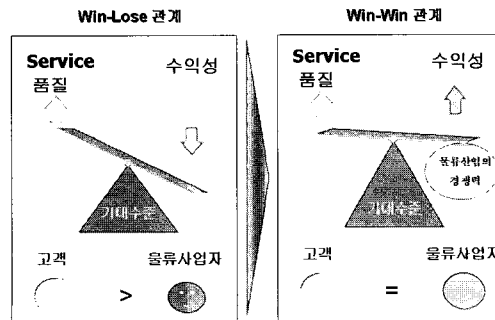


고칠진

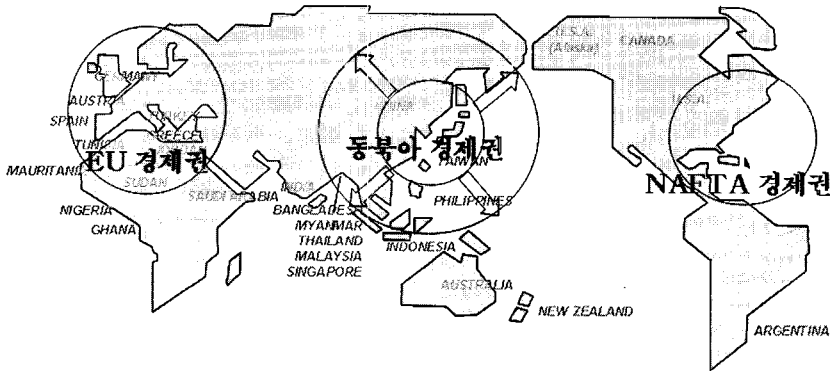
### 1. 들어가는 말

21세기 국가 성장 동력의 하나로 물류산업을 들고 있다. 그 만큼 물류는 우리산업에 있어 제품의 생산과 아울러 경제 활동에 중요한 역할을 하고 있다고 하겠다. 그러나 우리나라의 물류산업은 아직도 후진성을 벗어나지 못하고 있는 것도 현실이다.

흔히 21세기에 기업이 치열한 경쟁에서 살아남기 위해서는 단순히 생산



<그림 1> 서비스와 수익성(비용)의 상호관계도



〈그림 2〉 동북아 경제권의 확장

원가를 낮추고 서비스를 차별화하는 것만으로 생존하기 어렵다고 한다. 그 이유는 시장에서는 치열한 경쟁으로 제품의 가격은 낮아지고 소비자의 서비스 욕구는 날로 증가하기 때문에 기업의 수익성을 개선하기가 쉽지 않기 때문이다. 이러한 기업경쟁력을 높이는 원천이 바로 물류시스템의 개선이라고 하겠다. 물류시스템의 개선은 고품질의 서비스가 가능하고 가격경쟁력을 확보할 수 있는 최적의 수단이기 때문이다.

최근 동북아를 세계 3대 경제권으로 꼽고 있다. 이는 동북아경제권이 급성장하고 있는 것에 기인하고 있다고 볼 수 있다. 동북아경제권이 EU경제권이나 NAFTA경제권보다 미래사회에는 더 매력적인 시장으로 부상할 것이라는 것이 대부분의 경제학자들의 공통된 분석이다.

국내·외 물류 환경은 급격히 변화하고 있으며 이러한 환경변화에 능동적으로 대처하지 못할 경우 변화의 중심에서 벗어나 물류후진국으로 남게 될 것이다. 물류선진국으로의 도약을 위해서는 그 어느 때보다 물류시스템의 혁신을 통한 물류 산업의 선진화·효율화가 절실한 실정이다.

현재 개발도상국 수준인 우리나라 물류시스템을 선진국형 물류시스템으로 탈바꿈시키기 위해서는 여러 가지 추진해야 할 과제들이 산적해 있다. 본고에서는 그간 우리나라가 추진해 왔던 물류정책에 대해 간략히 진단하고 향후 급변하는 물류시장 환경변화에 능동적으로 대처하며 물류산업의 선진화를 도모할 수 있는 방안을 모색 하되 물류정책과 물류기술개발에 초점을 맞추어 시사점을 도출하고자 한다.

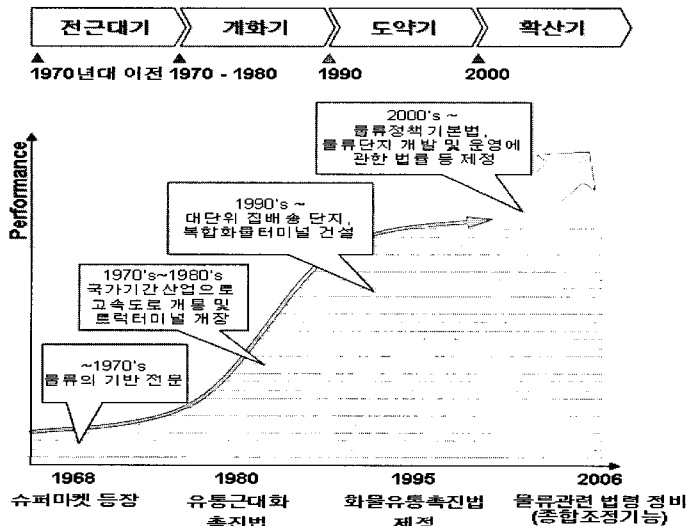
## 2. 우리나라 물류정책의 발전과정

과거 우리나라의 물류산업은 많은 부분에서 성장하였지만, 그 내실은 여전히 선진국에 비하여 미흡한 수준에 머물러 있다. 우리나라 물류산업이 선진국을 뛰어넘는 괄목할만한 성과를 창출하기 위해서는 무엇보다 물류시스템을 획기적으로 개선할 수 있는 물류정책이 필요하다고 할 수 있다. 그러나 우리나라 물류정책은 아래의 그림에서 보는 바와 같이 그 역사가 짧고 물류선진국으로의 도약을 위하여는 아직도 가야할 길이 멀다고 하겠다.

우리나라 물류정책의 발전과정을 살펴보면 물류산업의 태동기, 개화기, 도약기, 확산기 등 크게 4단계로 나누어 설명할 수 있다

### 1) 물류산업의 태동기(1970년 이전)

1945년 해방이후 1970년까지는 물류산업에 대한 인식이 거의 없는 시기라고 말할 수 있다. 다시 말해 화물은 있되 물류산업은 없는 시대라고 말할 수 있다. 물류의 유통기구 또는 유통구조가 제대로 확립되지 않은 시기



〈그림 3〉 우리나라 물류산업의 발전과정

이다. 그러나 1960년대에 들어서서 정부의 주도하에 제 1차, 제 2차 경제개발 5개년계획을 바탕으로 공급면에서의 물량의 확대와 수요 면에서 소비구조의 향상을 유도하는 과정에서 기본적인 유통질서의 개선을 위한 검토가 점차적으로 이루어지기 시작하였다.

이 기간 중 특기할 만한 것은 1968년과 1969년을 기점으로 슈퍼마켓이 등장하기 시작하였으며 물류의 기반시설이라고 할 수 있는 경인고속도로가 개통된 시기이다. 따라서 이 시기는 물류산업의 자생적이고 주도적인 발전 가능성이 낮은 시기다. 유통산업에 대한 기반마저도 채 정립되지 못한 물류산업의 태동기라 할 수 있다.

## 2) 물류의 개화기(1970년대~1980년대)

1970년은 유통산업 근대화 5개년계획이 수립되고 경제개발 5개년 계획이 성공적으로 수행됨에 따라 생산중심의 사고에서 유통·소비부문에 관심이 높아진 시기이다. 또한 1970년에는 우리나라 물류산업의 대동맥이라 할 수 있는 경부고속도로의 개통에 이어 1979년에는 동해고속도로와 구마고속도로가 개통되었고 1975년에는 컨테이너를 이용한 화물운송이 이루어지기 시작했으며 트럭전용 터미널이 개장되었다.

1980년대로 접어들면서 유통산업 근대화를 위하여 유통근대화촉진법, 소비자보호법, 독점규제 및 공정거래에 관한 법 등이 제정 또는 보완되었다. 이를 토대로 물류시설이 획기적인 확충되었고 아울러 물류산업도 비약적으로 발전하였다. 이 시기에 건설된 물류시설로는 중부고속도로, 부산항 신선대 부두, 군산항의 현대화 등을 예로 꼽을 수 있다. 이와 함께 물류에 관한 인식이 높아져 전문연구기관 등에 의해 물류산업에 대한 실태조사가 이루어져 부족하지만 물류정보를 체계적으로 제공 할 수 있는 기틀이 마련된 시기이기도 하다.

## 3) 물류의 도약기(1990년대)

물류산업이 한 단계 도약하는 물류산업의 도약기라고 할 수 있다. 물류가 화물운송시스템에서 물류산업시스템으로 전환되는 전환기라고도 말할 수

있다. 교통부내에 물류산업을 전담하는 전담기구가 설치되었고 유통단지개발종합계획이 수립·시행 되는 등 물류산업에 대한 정책이 본격적으로 추진되기도 하였다. 기업 또한 물류산업의 중요성을 인식하고 물류산업의 투자가 급격히 늘어나고 물류전담회사가 설립되기도 한 시기이다. 국내에서 국제물류대회가 개최(1994년)되었고, 「화물유통촉진법」이 제정되었으며, 대단위 집배송 단지과 복합화물터미널 등이 건립되었다. 물류관리사 제도가 이 시기에 도입되었다.

#### 4) 물류의 확산기(2000년 이후)

2000년대에 들어오면서 정부 부처내에서는 물류관련 조직을 개편하고 본격적인 물류지원정책을 발표하기 시작하였다. 국내 물류기업들이 글로벌 시대에 세계 우수 물류기업과의 경쟁체제를 갖추기 위해 종합물류업자인증제도를 도입하였다. 2006년에는 화물유통촉진법과 유통단지개발촉진법의 개정을 통해 부처 간 분산되어 있던 물류종합조정기능을 건설교통부로 일원화시키는 작업에 착수하였다(법개정안 국회제출 중). 물류 시설의 종합적이고 체계적인 개발을 위해 물류시설개발종합계획수립제도를 도입하였고 물류표준화 추진계획 수립·시행, 물류분야 연구개발계획수립 추진 등 우리나라 물류산업의 국제 경쟁력 확보를 위한 기반을 조성하는 시기라 할 수 있다. 또한 국제활동강화를 위해 국제전문가 육성 및 물류전문연구기관 등을 지정하여 명실공히 물류선진국으로의 도약을 위한 발판을 마련한 있는 시기이다.

### 3. 미래의 물류환경 변화

최근에 발표된 프랑스의 저명한 석학이자 미래학자인 ‘자크 아탈리’는 “미래의 물결”이라는 저서에서 2025년이 되면 국제사회 맹주로서의 지위를 유지하느라 극도로 지친 미국이 스스로 맹주의 자리를 내놓고 무풍지대가 된 지배 권력에 ‘일레븐(11)’이라 불리는 강국이 새로운 정치·경제세력으로 등장한다고 예견하였다. ‘일레븐(11)’에는 한국을 비롯해 일본, 중국, 러시아, 오스트레일리아, 캐나다, 브라질 등이 포함되어져 있으며, 주목 할 만

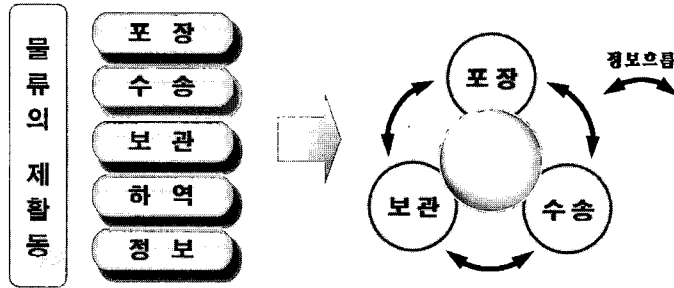
한 국가로는 한국과 중국을 지목했다. 특히 한국은 아시아 최대 경제국이 되고 한국적 모델은 일본에서조차 모방 움직임이 일어날 정도로 각광받을 것으로 예측했으며, 중국은 향후 세계 경제권을 지배할 거대한 국가로 성장할 것이라 예측했다. 물론 일본은 현재의 국부를 그대로 유지하여 여전히 선진국 반열에서 확고부동한 입지를 취하고 있다는 예측이다.

이처럼 한·중·일 동북아 3국의 경제권 확대는 물류의 이동이 폭발적으로 증가함을 의미하며 종국적으로 국가경쟁력을 유지할 수 있는 가장 중요한 요소 중 하나로 자리매김 할 가능성이 점점 더 커지고 있다. 따라서 미래의 물류시스템은 비용우위시대를 지나 서비스증대 및 가치증대라 할 수 있으며, 제품의 서비스 및 가치증대를 위해 가장 중요시 고려하여야 할 부분이 바로 물류혁신을 통한 물류정책의 선진화와 물류기술개발의 확대라 할 수 있다.

최근까지 우리나라의 물류산업은 그 중요성을 인식하면서도 실질적인 물류정책과 물류기술개발의 확대를 위한 제도적 기반이 그리 탄탄하지 못한 상황이었다. 그러다 보니 해외기술의 단순모방 또는 습득 등 선진물류기업에 대한 벤치마킹에만 열을 올려 정작 우리나라 실정에 맞는 기술개발은 상대적으로 뒤쳐지는 악순환의 고리에 얽혀 있다고 해도 과언이 아니다. 따라서 우리나라가 물류선진국으로 진입하기 위해서는 무엇보다 우수한 제품을 만드는 것도 중요하지만 우수한 제품이 어떻게 저비용으로 최종소비자에게 안전하게 전달할 수 있는 물류시스템을 갖추느냐가 더 중요한 과제로 떠오르고 있다. 다시 말해 우리나라의 우수한 IT산업을 기반으로 우리나라의 기술에 의해 개발된 독자적 물류시스템을 구축하는 것이 매우 중요한 과제라 할 수 있다.

#### 4. 물류정책 및 물류기술개발의 의사결정 모델

물류정책과 물류기술이란 물류의 제 활동인 포장, 수송, 보관, 하역, 정보화 등이 유기적으로 작동하여 생산성과 효율성이 향상되는 물류 시스템이 구축 되도록 하는데 목표가 있다. 그러나 지금까지 우리나라 물류의 제 활동을 살펴보면 물류주체들에 의해 분야별로 물류시스템이 구축되고 제 각각



〈그림 4〉 선순환적 물류 제한동

운영되어 인터페이스를 통한 효율성 강화에는 매우 취약하다고 할 수 있다.

또한 우리나라의 물류정책은 건교부, 산자부, 해양수산부 등 각 정부부처에 산재되어 있다. 그러다 보니 정부차원의 물류산업에 대한 종합적이고 체계적인 마스터플랜이 마련되지 못한 것도 사실이다.

미래의 물류산업이 선진 시스템으로 성장하기 위해서는 국가와 기업 모두 맡은 역할에 충실하여야 한다. 정부는 선진물류시스템의 구축을 위한 더 강도 높은 국가의 물류정책방향을 지속적으로 개발하여 제시하고 기업들은 IT산업을 기반으로 하는 기술경쟁력을 바탕으로 글로벌시장에서 비교우위를 선점할 수 있는 전략을 수립하고 적극 추진하여야 한다.

최근 건설교통부에서 물류산업의 선진화 및 효율화를 위해 물류관련 법령의 정비, SOC 투자의 종합조정 강화, 물류시설개발종합계획의 수립, 종합물류기업 육성, 물류기업의 중국시장 진출지원, 물류전문인력 양성, 국가물류표준화 추진계획 수립, 물류네트워크 구축을 위한 5대 거점개발, 항공물류정보시스템 구축, RFID 표준화 및 시범사업 추진 등 다양한 형태의 물류정책을 중점적으로 추진하고 있다. 이러한 물류정책이 원활히 추진될 경우 물류선진국으로의 진입은 그리 먼데 있지 않다고 본다. 이를 뒷받침할 물류기술개발도 꾸준히 이루어져야한다. 과거의 우리나라 물류기술개발은 기업차원의 물류기술개발 외에는 매우 미미한 실정이었다. 그것도 국내의 경제성만을 따지고, 결국 경제성 부족이라는 이유로 시도 한번 제대로 해보지 못하고 사장되는 경우를 많이 보아왔다.

이제는 국내에서 필요한 물류기술이 아니라 글로벌 시장에서 필요한 물류기술을 개발해야 하는 것이 우리의 당면과제라 할 수 있다. 모든 기술개

받은 한반도를 벗어난 세계시장을 겨냥할 필요가 있다는 것이다. 물류산업에 대한 정책 및 기술개발의 의사결정모형도 시간과 장소에 국한되지 않는 거대 글로벌 시장을 지향하는 정책적 의사결정이 이루어져야 한다. 이를 위해서는 물류시스템의 각 주체들이 상호유기적인 커뮤니케이션을 통해 공존공영하는 길만이 살 길이라는 명제를 직시해야 한다.

## 5. 국가물류정책과 기술개발

선진국수준의 물류환경을 구축하고, 물류체계의 효율화를 위해 건교부에서는 물류관련 법령을 체계적으로 정비하고, 물류기술개발을 위한 R&D 중장기 계획을 수립하고 있으며, 물류거점시설 확충과 물류정보화, 물류표준화 사업 등을 본격적으로 추진할 계획이다.

### 1) 물류정책의 통합조정능력 제고

건교부는 분산되어 있는 물류관련 정책기능을 종합조정하기 위해 「물류정책기본법」과 「물류시설의 개발 및 운영에 관한 법률」 입법을 추진하고 있다. 이미 법률안이 국회에 제출된 상태다.

건교부가 지난해 6월 관련부처 협의를 거쳐 입법예고하고 공청회를 열어 업계의 의견을 수렴하는 등의 입법절차를 거친 '물류정책기본법안'은 지난해 12월에, 「물류시설의 개발 및 운영에 관한 법률안」은 금년 초 국회에 제출된 상태이며 금년중에 하위법령의 정비 등을 완료하고 본격 시행에 돌입할 계획이다.

「물류정책기본법」이 제정되면 물류정책조정위원회를 재구성하여 부처 간 물류정책의 조정체계를 구축하고, 물류산업과 국제물류활동에 대한 체계적 지원이 가능해 질 것으로 기대된다. 동 법은 물류에 관한 기본법으로서 물류정책 방향과 물류정책의 통합조정체계 마련하여 분야별 물류정책의 종합계획을 수립하고, 물류체계의 효율화를 위한 제3자 물류시장 확대, 국제물류활동의 촉진 및 지원체계를 구축하는 것이 주요골자이다.

또한 「물류시설의 개발 및 운영에 관한 법률」이 제정되면, 5년 단위의 물류시설종합개발계획을 수립·시행하게 됨에 따라 물류터미널, 물류단지 등 물류시설과 도로·철도·공항 등 교통인프라 시설을 효과적으로 연계한 개



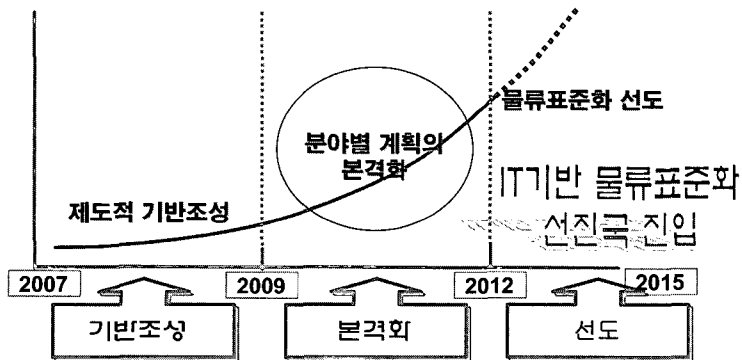
발이 가능해지고, 물류시설 개발절차도 간소화된다. 동 법의 주요내용으로는 물류시설 관련 법령의 일원화로 체계적이고 효율적인 물류시설의 확충이 가능해지고, 물류시설 관련 용어의 통일, 물류시설개발종합계획의 사전종합 조정기능 강화, 물류시설간 연계교통체계구축 의무화, 창고업의 체계적 관리 및 지원, 물류터미널사업의 활성화(가공, 조립 기능 부여 등), 물류단지 개발절차 간소화, 물류단지개발특별회계제도 도입 등 이다.

## 2) 국가물류표준화 추진계획 수립

유럽, 미국, 일본 등 선진국과의 물류표준화 경쟁에서 경쟁 우위를 확보하고 IT를 기반으로 하는 물류표준화를 선도하기 위해 2012년까지 물류선진국에 진입하는 야심찬 목표를 추진하고 있다. 국가물류표준화 추진계획은 국내 표준화 전문가로 구성된 국가물류표준화 민간위원회를 구성하여('06. 8) 2회의 워크샵 및 4회의 전문가 토론회와 지난해 12월에 공청회를 거쳐 확정된 계획이다.

동 계획에는 2012년까지 IT기반 물류선진국에 진입하는 것이며, ISO등 국제활동 강화를 통해 국제 및 동북아 물류협체제를 선도하고, 6대분야(포장, 수송, 보관, 운반하역, 정보화, 기반역량)에 대한 표준화 로드맵을 제시하여 내실 있게 물류표준화를 추진할 계획이다.

분야별 주요 내용을 살펴보면, 포장분야는 국제표준 파렛트와 호환 가능한 포장모듈을 개발하고, 수송 분야는 화물자동차 및 화차의 적재함 표준화, 수



〈그림 5〉 국가물류표준화 추진계획 목표

송 장비 표준화계획이 포함되고, 보관분야는 보관시설의 표준 Lay-Out 매뉴얼의 작성·보급 등이 포함되어 있다. 또한 운반·하역 분야는 각종 운반하역 기기의 인터페이스 강화 및 자동화를 추진하며, 정보화분야는 국가물류통합 정보센터 등 물류정보 표준화 선도에 관한 내용도 있다. 마지막으로 기반역량 분야는 표준화와 관련된 파렛트, 물류시설, 물류통계, 물류전문가, 물류전문 기관 육성 등이 있다.

본 계획이 완료되면 GDP 대비 12.5%에 육박하는 우리나라의 물류비 비중을 미국(8.5%), 일본(8.3%) 수준으로 향상시켜 국가경쟁력을 가일층 증대시킬 수 있을 것으로 기대된다.

### 3) 물류기술개발을 위한 중장기 R&D 계획수립

물류기술을 체계적이고 종합적으로 추진하기 위한 물류기술개발 R&D

〈표 1〉 물류기술분류 체계도(안)

| 1차분류     | 2차분류                  |
|----------|-----------------------|
| A. 운송    | A1. 고속운송 기술           |
|          | A2. 대량운송 기술           |
|          | A3. 연계운송 기술           |
|          | A4. 운송고도화 기술          |
| B. 보관/하역 | B1. 이송 기술             |
|          | B2. 보관 기술             |
|          | B3. 하역 기술             |
| C. 포장    | C1. 포장/용기 기술          |
|          | C2. 유닛로드 기술           |
| D. 물류정보  | D1. 물류 EDI/DB 기술      |
|          | D2. 화물 및 차량 추적 기술     |
| E. 물류관리  | E1. 물류조사 및 종합물류정보관리기술 |
|          | E2. 물류정책관리기술          |
|          | E3. 물류관리의사결정지원기술      |
|          | E4. 물류운영관리기술          |
| F. 환경물류  | F1. 지하물류시스템 기술        |
|          | F2. 위험물 물류 기술         |
|          | F3. Reverse Logistics |
| G. 물류기반  | G1. 물류표준화 기술          |
|          | G2. 물류 안전/보안 기술       |
|          | G3. 물류인증 기술           |

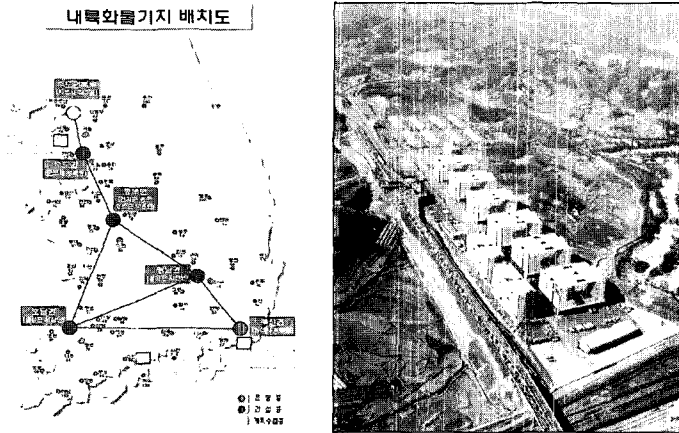
중장기계획을 수립하고 있다. 물류기술개발 종합계획의 주요 추진방향은 그간 단발적으로 추진되던 사업을 종합적이며 중장기적인 관점에서 새롭게 조명하고 이를 기반으로 핵심 사업에 대한 우선순위를 통해 중점 육성할 계획이다. 장래에 추진되어야 할 주요 물류기술개발 아젠다(Agenda)는 아래의 표와 같이 운송, 보관/하역, 포장, 물류정보, 물류관리, 물류환경, 물류기반 분야이며, 정부가 중심이 되어 계획을 수립중이다.

#### 4) 계획적 물류시설 개발을 위한 '물류시설개발종합계획'의 수립

물류시설의 중복투자를 방지하고 투자의 효율성 제고를 위해 건교부는 기존 유통단지개발종합계획을 확대하여 물류시설 5년 단위 총괄계획수립을 추진하고 있으며, 이를 통해 체계적이고 종합적인 물류시설 공급으로 효율적인 물류네트워크를 구축하고 이를 기반으로 동북아 물류중심국가 실현을 위한 국제물류거점육성에 박차를 가할 계획이다. 물류시설개발 종합계획에 담겨질 내용은 물류시설용지의 장래수요에 관한 사항, 물류시설용지의 계획적 공급에 관한 사항, 물류시설의 지정·개발에 관한 사항, 물류시설의 지역별·규모별·연도별 배치 및 우선순위에 관한 사항, 물류시설의 기능개선 및 효율화에 관한 사항, 물류시설의 공동화·집단화에 관한 사항, 물류시설의 국내 및 국제 연계수송망 구축에 관한 사항, 물류시설의 환경보전·관리에 관한 사항, 도심지에 위치한 물류시설의 정비 및 교외이전에 관한 사항 등이다. 물류시설개발종합계획은 기존의 부처별, 기능별로 분산되어져 있어 계획적인 개발이 어려웠던 전국의 물류시설을 종합적이고 체계적으로 관리할 수 있는 물류시설지도를 만드는 것이 주요 목적이라 할 수 있다.

#### 5) 물류네트워크 구축을 위한 5대 거점 개발사업

국가물류비 감소 등을 위한 전국단위의 Hub & Spoke 시스템을 구축하기 위해 건교부에서 야심차게 추진하고 있는 사업이다. 이미 군포, 양산, 장성복합터미널은 완공되어 운영 중이며, 수도권북부(파주), 영남권(칠곡), 중부권(청원) 복합화물 터미널은 건설 중이다. 또한 군포 복합화물터미널은 그 기능이 점진적으로 확대되어 현재에는 확장계획을 통해 확장사업을 추진

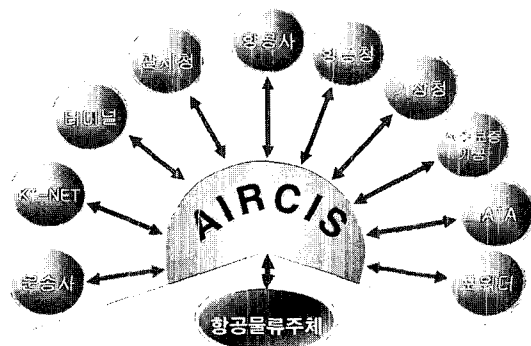


〈그림 6〉 내륙화물기지 배치와 전경

하고 있는 거점물류시설이다.

#### 6) 항공물류정보시스템 구축

항공물류주체별 구축·운영으로 단절된 정보시스템을 상호 연계하여 항공물류 통합정보 서비스를 제공할 목적으로 항공물류포털정보시스템을 구축중이다. 주요 콘텐츠로는 항공화물 예약 및 화물의 전과정 추적서비스를 제공하며, 화물의 상세정보를 제공한다. 또한 항공물류관련 종합정보(뉴스, 기업정보, 법/제도 등)를 제공하고, 창고료 및 운송료 전자결제가 가능하도록 추진하고 있으며, 항공물류 주체들간 AWB 전송이 가능하도록 구축하고 있다.



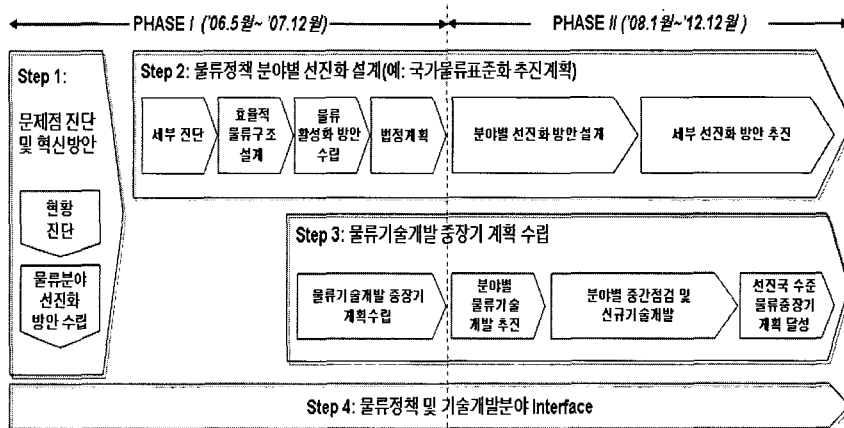
〈그림 7〉 에어시스 연계도

항공물류정보시스템은 '07. 2 개발을 완료하고 07년 하반기 중에 서비스를 제공할 계획이다.

## 6. 물류정책 및 물류기술개발 “로드맵”

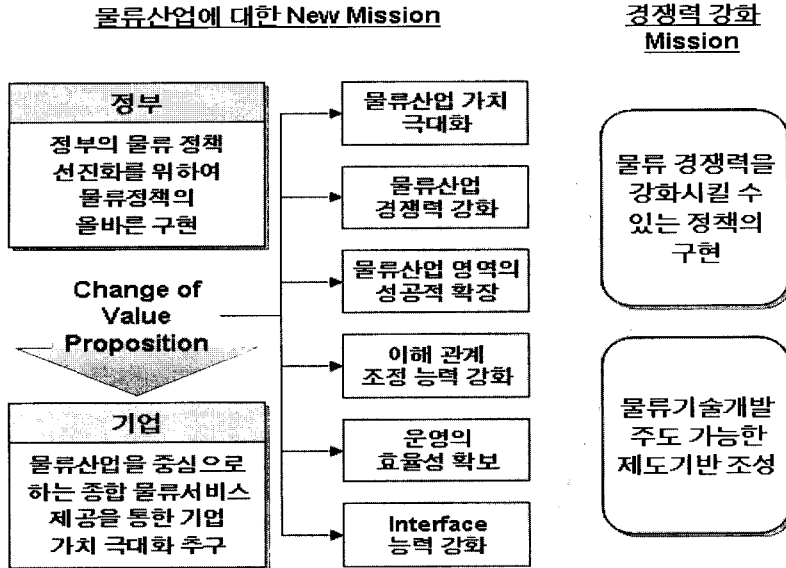
우리나라 물류산업은 앞서 언급한바처럼 다양한 문제점과 해결해야할 정책대안들이 산적해 있다. 그러나 과거보다는 좀 더 치밀한 계획의 수립이 필요하며, 이를 해결하기 위해서는 물류정책과 기술개발을 체계적으로 추진할 로드맵이 절대적으로 필요하다.

기존의 문제점과 혁신방안을 강구하여 순차적으로 우선순위를 정해 다음과 같이 추진하는 것이 보다 선진화된 물류시스템을 구축하는 밑거름이 될 것이다.



〈그림 8〉 물류정책 및 기술개발 선진화를 위한 로드맵

위의 그림에서 제시된 물류정책 및 기술개발의 선진화 로드맵을 달성하기 위해서는 물류산업에 대한 물류시스템 각 주체들 간의 새로운 미션정립이 필요하며, 결국 이러한 미션 달성을 통해 물류경쟁력을 강화시킬 수 있을 것이다. 미래의 물류는 전통적으로 구분되는 국가물류(공공물류), 기업물류를 넘어 통합물류로 접근이 이루어져야 하며, 이를 위해 물류산업의 가치를 극대화하고, 이를 통한 경쟁력을 강화할 뿐만 아니라 물류산업의 영역확장을 통한 물류베이스 산업을 구축하고, 물류의 각 주체들의 이해관계를 효과



〈그림 9〉 물류산업의 정책방향

적으로 조정하여 운영의 효율화를 달성하고, 각 기능별·부문별 인터페이스를 강화하여 물류정책 및 기술개발의 경쟁력을 강화하는 것이다.

## 7. 맺는말

우리나라가 21세기에 물류 선진국으로 도약하기 위해서는 점더 정교하고 새로운 패러다임과 전략의 재정립이 필요하다. 그중에서도 중요한 것은 정부차원의 종합적인 물류정책 수립과 추진, 물류기술의 개발을 통한 기술경쟁력 확보가 절실히 요구된다 하겠다. 이를 위하여 정부는 현재 추진하고 있는 물류정책을 차질 없이 추진함과 동시에 미래의 산업구조에 맞는 물류정책과 기술개발에 대한 다양한 로드맵을 수립하여 제시하고, 기업은 새로운 패러다임에 부응할 수 있는 글로벌 물류시스템을 구축하여 세계시장에서 살아남을 수 있는 기업경쟁력을 확보하여야 한다.

앞으로의 물류환경변화는 과거보다 더 빠르게 변화할 것이다. 물류가 기업의 거울이라고 하듯이 조만간 물류는 국가의 얼굴이 될 날이 멀지 않았

다. 우리나라 물류시스템이 선진국에 비해 떨어진 것은 물류산업의 변화에 적절히 대응하지 못한 댓가를 지금 받고 있는 것이라 하겠다. 앞으로 물류 산업에 대한 발전 없이 초일류 기업, 3만불시대의 진입은 어려울 것이다. 미래의 산업을 내다보는 새로운 물류정책과 기술개발이 절실히 필요한 시기라 하겠다.

## 참고문헌

1. 건설교통부(2007), 국가물류표준화 추진계획
2. 건설교통부(2007), 국가기간 교통·물류 주요통계 및 사업현황
3. (사)한국물류협회(2006), 제14회 한국물류혁신컨퍼런스 발표자료
4. 건설교통부(2007), 국가물류기본계획 수정 및 제2차 중기물류기본계획
5. 한국건설교통기술평가원(2006), 건설교통 R&D 혁신로드맵 보고서
6. 한국교통연구원(2004), 첨단물류기술개발에 관한 연구보고서
7. 한국철도기술연구원(2004), 국가물류표준화 기술체계의 효율화방안