



물류선진국을 향한 정책방향 토론회

본 기사는 전국경제인연합회에서 지난 2007년 12월 4일 개최한 ‘물류선진국을 향한 정책방향’ 토론회의 내용으로 물류 업계/학계의 전문가들이 모여 물류선진국으로 가기위한 토론내용입니다.

- 편집자주 -

전국경제인연합회가 지난 2007년 12월 4일 전경련회관에서 개최한 ‘물류선진국을 향한 정책방향’ 토론회에서 전준수 서강대 교수는 4대 분야 27개 핵심추진과제를 발표했다.

전 교수는 우리나라가 물류 선진국으로 도약하기 위해서는 ▲SOC 재정투자 정상화 및 효율성 제고 ▲국내 물류비즈니스 환경의 획기적 개선 ▲글로벌 경쟁력을 갖춘 전문 물류기업 발전기반 조성 ▲저비용·고효율 국가물류체계 구축에 주력해야 한다고 주장했다.

전준수 교수는 SOC 투자부문이 과거 크고 무거운 화물구조에서 최근 경박하고 단순화된 구조로 변경되는 현실을 감안하여 장기적이고 종합적인 투자를 집행해야 한다고



최근 감소되고 있는 국가재정투자의 대안으로 BTO(Build-Transfer-Operate, 건설-양도-운영)사업 대신에 BTL(Build-Transfer-Lease, 건설-양도-임대)사업을 늘려야 한다고 강조했다.

또 장기 저리의 SOC 공채제도를 도입하여 민간투자기업의 재원조달부담을 최소화해야 한다고 밝혔다.

항공부문에서는 공항SOC 개발 효율화를 위해 접근시설과 배후 부지를 동시다발적으로 개발하고, 인천공항의 접근교통시설 중에 하나인 인천대교의 당초계획대로 2009년 10월에 완공해야하며, 지방공항을 활성화할 수 있는 종합적인 투자가 필요하다.

전 교수는 “중국 경제가 지속적으로 성장해 나가고 있으나 소비시장이 한계에 도달했으며, 중국 생산품의 수출이 어려울 것으로 보이는 가운데 새로운 화물을 창출해야만 할 것”이라고 지적했다.

우리나라 항만의 경우 항만배후부지를 활성화하여 부가가치 산업을 활성화시키는 한편, 부산 남항과 북항을 잇는 부산 남·북항대교를 항만배후도로로 지정하고, 인천신항 건설사업에 재정지원이 필요하다.

철도는 물류수송 효율화를 위해 간선철도망 위주로 확대하고, 컨테이너를 2~3단계적할 수 있는 전용열차를 적극 검토하여 TKR, TCR, TSR을 연결운영할 수 있는 방안을 마련해야 한다.

국내 물류비즈니스 환경 개선을 위해 건교부, 산자부, 해양부를 주축으로 물류관련 분야에 대한 협의체를 강화하고, 녹지지역 건축물중에 창고시설에 대한 건폐율을 40% 이상, 용적율을 150% 이상으로 완화해야 한다.

자유무역지역에서는 가공의 범위를 HS10단위에서 HS 6단위로 확대하여 고부가가치 조립활동이 가능토록 제도를 정비하고, 항공기 도입시 취득세 2%와 재산세 3%를 과세대상에서 제외해야 한다.

이밖에도 자유무역지역 역차별 방지, 물류기업 산업용 전기요금 적용, 물류시설 분리과세 적용, 택배업체 화물운송차량 흡수로 증차 허용, 외국인 선원 고용확대 등이 필요하다고 강조했다.

글로벌 경쟁력을 갖춘 물류기업을 육성하기 위해서는 하드웨어 중심으로 편중된 중



물업 인증제도를 개선하여 창의적인 물류시스템을 개발한 기업에게도 혜택을 주는 등의 적정 기준이 재도출되어야 한다.

또 해운, 항공, 내륙운송, CY, 창고, 포워딩 등으로 물류업종체제가 갖추어진 상황에서 종합물류업을 별도로 만드는 것은 고유 영역에서 자리잡은 업종영역을 파괴할 가능성에 대한 우려가 있기 때문에 지속적인 홍보가 필요하다.

이와 더불어 종물업인증제도는 물류서비스 시스템 평가에 대한 명확한 기준이 선정되어야 하고, 물류경영시스템 인증 기업을 선택한 화주에 대한 지원과 인센티브 제공 등 물류경영시스템 인증과 종물업인증 제도가 연계되어야 한다.

해상운송에서는 대량화물 운송과 배송에 필요한 물류시설 개발에 선화주가 공동으로 투자할 경우 민자사업에 대한 가산점을 부여하는 등의 지원이 필요하며, 국적선사가 대형화물을 수송할 경우 화주의 화물 입출항료를 감면하는 등의 방안이 필요하다.

특히 한중일 3국간에 물류표준화 달성을 위한 전담추진체제가 필요하다. 동북아 물동량이 세계 37%를 차지하는 실정에서 3국간 물류표준화는 세계물류 표준화를 유도하는 선도적인 역할을 할 것이다. 또 물류 IT 기업의 활발한 창업을 위한 정부의 적극적인 육성 정책이 필요하다.

저비용 고효율의 국가물류체계를 구축하기 위해서는 일본과 중국과의 물류네트워크 구축강화가 시급하다. 육상으로는 TKR와 TCR 연결로 물류경쟁력을 강화하고 항공자유화와 동북아 항공네트워크 구축을 확대하는 한편, 항만별로 물류단지와 항로개설, 컨테이너 터미널 개발 등 다각적인 물류협력 방안이 마련되어야 한다.

전준수 교수는 “유닛로드 시스템을 구축하여 국제물류와 국내물류를 연계해야 한다”며 “반드시 물류표준화를 이루어 물 흐르듯이 효율적인 시스템을 만들어야 한다”고 강조했다.

장기적인 관점에서 미래 첨단물류기술 개발과 물류기술 개발을 통한 표준화가 시급하다. 또한 규제완화를 통한 물류관련 전문인력을 육성해야 한다.

전 교수에 따르면 SOC 부문에 대한 투자 정상화 달성시 약 10조원의 생산유발효과가 창출되고, 전국적으로 신규고용창출이 연간 약 4.5만~8.9만명이 예상된다. 또 수도권 지역의 규제완화로 16조 3000억, 부가가치 7조 7000억원이 발생하고, 물류표준화



(파렛트 부문) 달성으로 최소비용 1,138억원의 절감효과가 기대된다.

환경물류 문제 심각하게 대두

이날 두 번째 주제발표자로 나선 오이케 아츠유키 주한 일본대사관 경제공사는 국제물류, 환경물류와 3국 물류에 대해 설명했다.

그는 일본이 세계 최고수준의 기업물류 경쟁력을 갖추고 있으나 분산화된 거점 항만정책으로 경쟁우위를 점차 잃어가고 있는 것을 심각한 위기로 인식하고 효율적 항만 인프라 구축과 항만운영 구조개혁정책 등을 강력히 추진하고 있다고 말했다.

일본의 물류산업은 약 20조엔에 달하며, 제3물류까지 포함할 경우 약 40조엔에 이른다.

일본은 최근 국제물류와 환경물류에 힘을 쏟고 있다. 과거 2004년에는 중일 교역량이 미일 교역량을 초과했다.

또 최근에는 교토협약에 따라 이산화탄소 양을 줄여나가고 있다. 교통산업에서 이산화탄소의 양을 약 20% 내려야 한다. 지난 1995년~2000년 화물차의 CO2 양은 줄고 있으나 승용차의 CO2 양이 늘어났다. 2000년 이후 줄고 있으나 CO2 배출은 심각한 문제로 대두되고 있다. 또 화물 보안부문에 있어서 국제적으로 강화되는 추세이다.

일본은 민관이 주축이 되어 '국제물류전략팀'을 구성하여 각 부문별 물류시스템이 효율적으로 연계될 수 있도록 노력하고 있다.

국제물류전략팀은 육상운송, 해상운송, 육해상 항공 복합운송 등 각 부문에 구성되어 시스템적으로 움직이고 있다.

최근 한중일 물류장관회의에서 논의되고 있는 '샤시프로젝트'가 체계적으로 추진되고 있다. '샤시프로젝트'는 단일화된 물류규격을 사용하여 3개국이 공동운영하는 것으로 물류표준화를 앞당기게 될 것이다.

일본은 이산화탄소 배출감소를 위해 친환경 물류파트너쉽 회의를 개최하고 있다. 회의에는 사업조정위원회 워킹그룹, CO2 방출 추정 워킹그룹, CO2배출 감소 홍보그룹 등으로 구성되어 있다. 이러한 노력으로 일본은 일년에 6100톤, 전체 81.3%의 이산화



탄소를 줄이게 됐다.

한편 세 번째 주제발표자인 만 우오든 헤리 주한 네덜란드 투자진흥청 대표는 한국에서 모두 잘 알고 있듯이 네덜란드는 유럽 최고의 물류국가라며, 최고수준의 기업투자여건을 조성하고 있다고 말했다.

그는 네덜란드가 70년대 말부터 전문화되고 시장지향적 물류정책을 추진하여 유럽 최고의 외국인 투자와 기업여건을 조성한 결과 로테르담항이 유럽 수입물량의 30%, 수출물량의 65%를 취급하고 있다고 설명했다.

네덜란드는 기업들이 유럽에 진출하는데 가장 좋은 지리적 요건을 갖추고 있으며, IT와 통신기술이 뛰어나다. 또 전문 물류인력들과 함께 육해공 최고의 물류서비스를 제공하고 있으며, 고도화된 산업기술이 발달되어 있어 약 5000개가 넘는 외국기업이 들어와 있다.

앞으로도 로테르담항의 PIC(Port Industrial Complex)를 유럽 물류거점으로 발전시켜 연간 GDP 12% 규모인 238억 달러의 부가가치를 창출할 것이라고 밝혔다.

시장 선도형 글로벌 기업 육성

한편 이날 패널토론에서 범한판토스 여성구 사장은 단순한 하드웨어적인 투자를 자제하고 주변국과 차별화전략이 필요하다고, SOC 투자활성화도 수출경쟁력 확보와 국제물류경쟁력을 강화할 수 있도록 초점을 맞추어야 한다고 주장했다.

또 물류산업에서 부지확보는 매우중요한데도 불구하고 과도한 조세부담으로 외국기업과 역차별이 이루어지고 있으며, 국내물류 뿐만이 아닌 글로벌 경쟁력을 갖춘 물류기업을 종합물류기업으로 육성하여 글로벌 기업으로 키워나가야 한다고 강조했다.

한국물류협회 서병륜 회장은 물류산업 발전을 물류기업에서 찾지 말고 화주기업에서 찾아야 한다고, 화주의 생각이 바뀔 때 물류가 발전할 수 있다고 말했다. 또 물류표준화를 위해 산업자원부가 앞장서고 물류관련 부처간에 뜻을 같이할 수 있는 새로운 조직을 만들어 물류를 시스템적으로 접근해야 한다고 주장했다.

서 회장은 지속적으로 주장해온 바와 같이 아시아 국가간에 물류표준화가 시급하다고, 정부차원에서 유닛로드시스템을 구축하여 아시아 국가의 물류시스템을 구축해야



한다고 밝혔다.

한진물류연구원 손순룡 원장은 정부의 SOC 투자가 한가지 분야만이 아닌 도로, 철도, 항공, 항만을 전체적인 시각으로 바라보고 네트워크를 연결할 수 있는 방안을 고려해야 한다고 말했다.

또 남북관계에서 경쟁력을 갖출 수 있도록 연안해운의 육성책을 마련하고, 글로벌 경쟁력을 갖춘 시장 선도형 브랜드 기업을 육성해야 한다고 강조했다. 또 정부차원에서 국가물류정보시스템을 구축하여 물류IT 표준화를 만들어야 한다면, 일반 IT기업에게 맡기기에는 물류IT분야의 느껴진다고 밝혔다.

아울러 3국간 물류정부간 회의가 아닌 일반기업도 참여하여 글로벌 표준을 만들어야 한다고 주장했다.

온기운 매경 논설위원은 지구온난화문제가 심각하게 대두되고 있다며, 2013년 이후 온실가스 감축문제를 UN회의에서 진행하고 있다고 밝혔다.