

# 우리나라 물류정책의 효율화 방안 연구

## A Study on Development of Logistics Policy in Korea

유재균\*                      김원연\*\*                      최용운\*\*\*  
Yoo, Jae-Kyun              Kim, Won-Yeon              Choi, Yong-Woon

### Abstract

This paper studies the efficiency of the logistics policy which can be secured for the international competitiveness in Korea. In addition, we examine the present problems of logistics policy and propose the direction of the policy in the future. In conclusion, the logistics policy in Korea leave much to be desired in the point of centralization, specialization, and efficiency. We will have to improve these points in priority.

### 1. 서론

세계는 국경없는 경제(borderless economy)로서 과거 어느 때 보다도 치열한 경쟁상태에 있다. 이러한 상황에서 물류비절감은 국가경쟁력을 증가시키는 매우 중요한 요소로 인식되고 있다. 우리나라의 '99년도 국가물류비는 78조 9천억원으로 GDP의 16.3%를 점하고 있는데 이는 일본의 9.58%(97년), 미국의 9.9%(99) 보다는 매우 높은 수준으로서 국가경쟁력 제고의 걸림돌로 작용하고 있다. 이를 좀 더 세부적으로 살펴보면 우리나라의 경우 수송비가 전체 물류비의 69.9%를 점하고 있어 이를 낮추는 것이 국가물류비를 절감시키는 방안임을 알 수 있다.

국토가 협소하고 자원빈국인 우리나라의 경우 물류비 절감을 위한 다양한 정책을 추진하고 있다. 그러나 이의 실행과정에서 정책 및 추진체계가 각 부처별로 구분되어 추진됨으로써 효율적인 물류정책이 실행되지 못하고 있다.

본 연구에서는 먼저 우리나라의 국가물류비가 어느 정도인가를 살펴본 후 물류비 절감을 위해서는 어느 부분의 개선이 필요한지를 본다. 이어서 우리나라의 물류정책의 문제점 및 물류선진국의 물류정책에 관한 고찰을 통하여 우리나라의 효율적인 물류정책 방안을 제시해 보고자 한다.

### 2. 우리나라 국가물류비 고찰

일반적으로 국가물류비는 운송·보관·하역·포장·정보 등 물류활동에 사용된 총비용을 의미하는데 '99년도 우리나라의 국가물류비는 GDP의 16.3%인 78조 9천억원으로 추산된다. 이 중에서 수송비는 국가물류비의 69.9%인 55조 2천억원이며 다음으로 재고관리비가 18.1%인 14조 3천억원이다.<sup>2)</sup> 그러므로 우리나라의 국가물류비를 절감하기 위해서는 여하히 수송비와 재고관리비를 줄이는가에 달려 있다고 할 수 있다.

\* 한국철도기술연구원, 수송물류시스템연구팀, 선임연구원, 경제학박사, jkyoo@krti.re.kr

\*\* 한국철도기술연구원, 수송물류시스템연구팀, 선임연구원, 공학박사, kwy6501@krti.re.kr

\*\*\* 한국철도기술연구원, 수송물류시스템연구팀, 연구원, cantong@krti.re.kr

2) 국가물류비를 기능별로 분리하여 살펴보면 재고유지관리비는 지속적으로 감소하는 반면 수송비는 지속적으로 증가함을 알 수 있다. 이러한 현상은 물류이동이 주로 도로를 통해 이루어지고 이로 인한 도로혼잡으로 수송비가 증가하기 때문인 것으로 사료된다.

수송비를 수송수단별로 살펴보면 도로를 이용한 수송비용이 수송비의 66.24%를 점하고 있으며 다음으로 수상화물 수송비가 수송비의 26.84%를 점하고 있다. 반면 철도를 이용한 수송비는 전체 수송비의 1.03%로서 가장 적은 비중을 점하고 있는 것으로 나타나고 있다. 이는 결국 우리나라에서의 물류수송은 주로 도로를 이용하여 이루어지고 있는 반면 대량 수송이 가능한 철도를 이용한 물류수송은 매우 빈약함을 알 수 있다.

<표 1> 연도별 GDP대비 국가물류비 추이

(단위 : 10억원, %)

연도	수송비	재고유지관리비	포장비	하역비	물류정보비	일반관리비	물류비	GDP 비중
1987	10,057	4,157	508	359	606	672	16,359	14.7
1988	10,780	4,915	601	432	696	776	18,200	13.8
1989	12,364	5,731	695	497	724	802	20,813	14.0
1990	15,106	7,201	768	507	966	1,083	25,631	14.3
1991	18,857	9,147	865	642	1,180	1,298	31,989	14.8
1992	23,607	9,041	899	666	1,344	1,438	36,995	15.1
1993	26,836	9,430	984	775	1,561	1,615	41,201	14.8
1994	31,037	10,935	1,118	923	1,804	1,936	47,753	14.8
1995	38,095	12,907	1,470	980	2,181	2,283	57,916	15.3
1996	42,378	13,828	1,373	1,050	2,573	2,552	63,754	15.2
1997	46,546	14,502	1,344	1,028	3,141	3,029	69,590	15.4
1998	50,244	14,976	1,411	961	3,420	3,158	74,170	16.7
1999	55,175	14,300	1,721	1,055	3,340	3,298	78,889	16.3

자료 : 건설교통부, 보도자료, 2001. 12.

<표 2> 연도별 기능별 비중 추이

(단위 : %)

연도	수송비	재고유지관리비	포장비	하역비	물류정보비	일반관리비
1987	61.5	25.4	3.1	2.2	3.7	4.1
1988	59.2	27.0	3.3	2.4	3.8	4.3
1989	59.4	27.5	3.3	2.4	3.5	3.9
1990	58.9	28.1	3.0	2.0	3.8	4.2
1991	58.9	28.6	2.7	2.0	3.7	4.1
1992	63.8	24.4	2.4	1.8	3.6	3.9
1993	65.1	22.9	2.4	1.9	3.8	3.9
1994	65.0	22.9	2.3	1.9	3.8	4.1
1995	65.8	22.3	2.5	1.7	3.8	3.9
1996	66.5	21.7	2.2	1.6	4.0	4.0
1997	66.9	20.8	1.9	1.5	4.5	4.4
1998	67.7	20.2	1.9	1.3	4.6	4.3
1999	69.9	18.1	2.2	1.3	4.2	4.2

자료 : 건설교통부, 보도자료, 2001. 12.

<표 3> 수송수단별 수송비용 추이

(단위 : 십억원, %)

연도	도로	철도	수상	항공	화물운송대행료	총수송비
1987	5,552	288	3,378	770	69	10,057
1988	6,082	315	3,433	856	95	10,781
1989	7,599	333	3,497	836	99	12,364
1990	9,888	371	3,992	751	104	15,106
1991	11,845	421	5,472	898	221	18,857
1992	16,148	436	5,960	870	193	23,607
1993	18,574	465	6,536	963	297	26,835
1994	22,022	539	6,940	1,166	370	31,037
1995	26,598	522	9,158	1,383	434	38,095
1996	29,437	587	10,312	1,544	498	42,378
1997	31,322	645	12,031	2,015	533	46,546
1998	30,434	605	16,159	2,546	501	50,245
1999	36,550	566	14,809	2,537	713	55,175

자료 : 건설교통부, 보도자료, 2001. 12.

### 3. 우리나라의 물류정책

우리나라의 물류정책은 물류의 장기계획인 「국가물류기본계획(2001~2020)」 하에서 5년 단위의 「중기국가물류기본계획」을 수립하여 운영되고 있다. 제1차 「중기국가물류기본계획(2001~2005)」 주요 내용으로는 첫째 물류강국을 지향하는 물류 간선네트워크의 구축, 둘째 물류부문의 하드웨어와 소프트웨어의 유기적 조화를 위한 물류기술의 고도화, 셋째 물류산업의 체질개선을 통한 국제경쟁력 강화, 넷째 환경친화형 물류환경의 조성, 다섯째 세계를 지향하는 국제 물류네트워크의 구축 등이다.

물류정책을 효율적으로 수행하기 위해서는 관련부처간 유기적 결합이 매우 중요하다.<sup>3)</sup> 그러나 우리나라의 물류정책 수행과정을 살펴보면 관련부처간 유기적 결합이 부족하여 종합적이고 일관성있는 국가물류정책을 추진하기가 곤란하다는 문제점을 지니고 있다. 관련 부처에서 수행하고 있는 물류관련 주요 정책현황을 살펴보면 다음과 같다.

#### (1) 건설교통부

물류와 관련된 건설교통부의 업무는 물류시설, 물류산업, 물류정보, 물류표준 등 광범위하고 다양하며 각각의 분야에 대한 분야별 물류정책을 수립하여 집행하고 있다.

- ① 물류시설 : 내륙화물기지, 유통단지(지역간 거점 운송체계구축)
- ② 물류산업 : 복합운송주선업, 화물자동차 운송사업, 창고업, 화물터미널사업(제도정비, 세제 및 금융지원)
- ③ 물류정보 : 해운항만물류정보망, 철도운영정보망, 공로화물유통정보망, 항공화물정보망, 첨단차량운송시스템 등(물류관련 정보망의 연계 및 활용체계 구축)
- ④ 물류표준 : 물류시설의 표준화추진, 표준파렛트 보급확대(재정지원)

#### (2) 산업자원부

유통산업발전은 목표로 폭넓은 정책을 수행하고 있다.

- ① 물류시설 : 집배송센터, 공동집배송단지(건립촉진을 위한 재정 및 제도적 지원)

3) 물류정책 수행에 관련된 부처로는 건설교통부, 산업자원부, 해양수산부, 농림부, 철도청, 관세청 등을 들 수 있다.

- ②물류산업 : 전자상거래, 제3자물류, 유통업체간 제휴(유통산업의 국제화 추진)
- ③물류정보 : 상품정보 DB, POS시스템(SCM 관리시스템의 구축 및 유통정보화)
- ④물류표준 : 물류표준 바코드(제조 및 유통업체의 물류표준화)

(3)해양수산부

수출입화물과 관련된 항만시설 및 운영에 관한 물류관련 업무를 수행하고 있다.

- ①물류시설 : 항만 및 항만배후시설(항만개발 및 항만배후부지에 생산유통·분배시설유치)
- ②물류정보 : 항만운영(항만운영효율화를 위한 항만운영정보시스템의 전국 단일망 구축)

(4)농림부

주 대상품목은 농수축산물로서 이와 관련된 유통과정의 효율화를 수행한다.

- ①물류시설 : 농수산물 유통시설(농수축산물의 유통구조를 개선하기 위한 산지유통시설, 경영도매시장, 농수산물 물류센터 등의 건설 및 지원)
- ②물류산업 : 농수산물 도매업(직거래 제도화로 유통단계 및 유통비용 절감)
- ③물류정보 : 전자상거래(EDI, EC)
- ④물류표준 : 포장표준화, 기계화(일관수송체계)

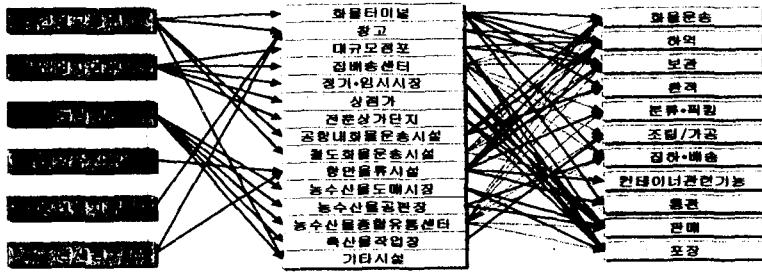
<표 4> 부처별 물류관련 현황

구 분	물류거점시설	물류운영	물류산업	환경물류	국제물류
건설 교통부	화물터미널, ICD, 유통단지, 항공화물터미널, 도시물류시설 등 거점시설 확충	종합물류정보망, 운반기기·표준패킷, 물류기술 개발계획	화물운송업, 보관/창고업, 일반화물운송주선업, 항공택배, 경인운하 건설, 고속도로변 유통창고	저오염 첨단자동차 보급. CVO에 의한 위험물 수송관리	Hub공항건설, Air Cargo Complex, 복합운송주선업, 남북접경지역 거점 물류시설
산업 자원부	집배송센터, 공동집배송단지 등의 건립	물류정보화기반도입, 표준바코드, 표준패킷, 표준물류기기구입자금	SCM, POS시스템, 보급 지원, 포장표준규격의 정비	파이프라인 건설사업	동북아 파이프라인 건설사업, 자유무역 지대
해양 수산부	항만 및 배후부지등 개발,수산물유통센터, 수산물도매시장	항만운영정보시스템, 수산물물류표준화, 자동화 설비	고속연안항로, 고속컨테이너선, 대량화물건선 확충, 항민하역업관리	해운산업, 항만화물의 상하역	Hub 항만 건설
농림부	농축산물유통센터, 농산물도매시장·공판장, 미국종합처리장 등	농산물종합유통 정보망구축	농산물 포장표준화, 하역의 기계화, 농산물직거래의 제도화 등 추진		
철도청	CY, 철도종합물류기지, 양회Silo	철도정보망 구축	철도소운송업, 패킷트화차, 컨테이너화차 증강		
관세청		관세정보망 구축	보세창고관리		수출입통관, 관세자유지역 운영

4. 우리나라 물류정책의 문제점

(1) 정책의 중복성

우리나라 물류정책은 기능상 유사하거나 공통적인 부문에 있어서 각 부처별로 정책을 계획·추진하는 경우가 많아, 연계성 및 효율성에 있어서 종합적인 조정이 이루어지지 못하고 있다. 또한 범규의 경우에도 기능상 유사한 시설에 대하여 상이한 법적 규제를 받고있는 경우가 있다.



<그림 1> 물류부문의 중복성

(2) 물류행정 전문성

잡은 인사행정으로 인하여 물류관련 정부부처의 담당자가 수시로 교체됨으로써 정책의 일관성 및 행정의 일관성이 결여되어 물류에 관한 전문성이 부족하다. 한편 각 부처간의 물류정책 조정역할을 담당하는 각 부처의 차관급과 각계의 물류전문가들이 참여한 「물류정책위원회」(화물유통촉진법 제4조의6)를 설치하였으나, 부처간의 이견으로 인하여 물류행정의 일관성이 미흡하다는 문제점을 지니고 있다. 또한 물류산업의 활성화를 위해 각 부처가 시행하고 있는 주요 업무는 자금지원 측면과 제도개선 측면으로 한정되어 있고, 관련부처의 문제의식과 목표의 상호공유 및 연계하는 정책수립, 공동협의체 구성에 대한 노력이 미흡하다는 문제점도 지니고 있다.

(3)제도적인 차별성

산업단지내에 입주하는 물류시설에 대한 제도적 지원과 세금혜택 등이 유통단지내에 입주하는 물류시설에 적용하는 경우와 동일하지 못하여 불리한 점이 있으며, 물류관련 시설토지를 공장용지와 동일하게 취급하여 물류시설의 유지부담을 가중시키고 있다.

(4)시설운영의 효율성

각 부처별로 추진하고 있는 물류시설계획이 양적인 규모확충에 중점을 두고 있어 조성된 물류시설이 효율적으로 활용될 수 있는 운영의 효율화에 대한 계획이 미흡하다. 또한 물류시설 개발시 물류수요자에 대한 고려가 부족하여 물류수요자들의 요구사항을 충분히 반영하지 못하고 있다.

(5)물류표준화

물류표준화의 대상 및 종류가 다양하고 광범위하며, 추진체계 및 관련부처가 다양하여 일관성있는 추진체계가 미비하다. 각 부처별 표준화업무는 주로 산발적이고 단기적 대응책으로서 자금지원측면에 한정되고 있는 실정이며 이로 인하여 그 실효성이 반감되고 있다.

<표 5> 물류표준화 기관별 추진내역

구분	목표	표준화내용	대상
건설교통부	Unit Load System의 활성화 및 e-Logistics 구현기반 확충	상하역장비, 보관시설, 수송적재함	물류업체
산업자원부		상하역장비, 포장규격, 파렛트, 전자카탈로그, 바코드 등 산업표준	제조, 유통업체
정보통신부		정보통신시스템의 표준화	각부처 및 업체
농림부		포장규격, 파렛트	생산지
해양수산부		포장규격, 파렛트	생산지
조달청		포장규격	조달업체

## 5. 일본의 물류정책 효율화 사례

### (1) 總合物流施策大綱

1996년 12월 일본정부는 국무회의에서 결정한 경제개혁 프로그램에서 「總合物流施策大綱」을 발표하고 물류정책의 일원화를 추진하였다. 즉 당시까지 황적으로 시행되어온 물류과제를 통산성(현 경제산업성)을 주축으로 운수, 건설, 농수, 국토 등 물류관련省廳이 같이 모여 향후의 국가를 위한 통일적인 물류개선지침을 제정(1997년 4월)하였다. 이는 경제구조 개혁 프로그램을 담당한 경제산업성이 이전부터 종합적인 물류시책 일괄의 필요성과 산업공동화와 에너지문제에 대한 위기감을 강조해 왔으며, 이것을 연말 프로그램 책정작업에 합류시켜 국무회의의 결정을 가져오게 되었다.

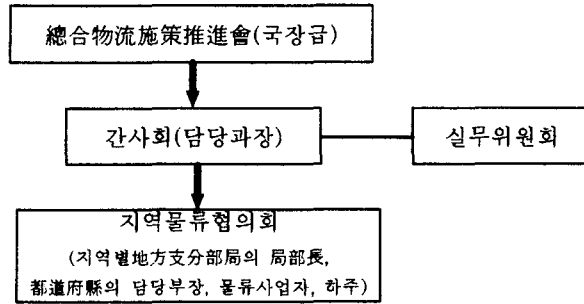
「總合物流施策大綱」의 기본적인 방침은 1997년부터 2001년까지 ① 아시아태평양지역에서 가장 편리성이 높고 매력적인 서비스의 실현 ② 산업입지와 경쟁력의 저해요인이 되지 않는 물류비 ③ 에너지문제와 환경문제에의 대응 등 3대 기본목표를 두고 있다.

### (2) 시책의 실시체계

물류에 관한 종합적인 시책을 유기적으로 연계하여 실시해 가야하는 필요성을 고려하여 관계省廳, 지방공공단체, 물류사업자, 하주가 연계하여 시책이나 대책을 전개해 가기 위해 중앙 및 지방의 쌍방간 연계를 추진하고 있다. 시책의 실시체계로는 관계省廳의 연휴체제의 정비, 지역별 연휴체제의 정비 및 유지관리의 3가지로 정하고 있으며, 관계省廳의 연휴체제 정비에는 경제산업성 상무유통심의관, 국토교통성 총무심의관, 건설도로국장 등 관계성청의 국장급으로 「總合物流施策推進委員會」를 설치하고 종합적인 물류시책추진의 중심으로 하고 있다.

總合物流施策推進會의 아래에는 경제산업성(구 통산성) 산업정책국 상정과장, 국토교통성(구 운수성) 운수정책국 화물유통기업과장, 국토교통성(구 건설성) 도로국 도로경제조사실장 등 관계省廳의 담당과장으로 간사회를 설치하고 있다. 또한 전문적인 과제나 집중적인 의논이 필요한 과제에 대해서는 실무위원회를 설치하여 추진하고 있다.

지역별 연휴에 대해서는 지역마다 국가의 地方支分部局의 局長, 都道府縣의 담당부장, 물류사업자, 하주 등 지역의 물류관계자에서 「지역물류협의회」를 설치하고, 지역물류에 관한 문제의식을 공유하여 「大綱」의 구체화를 논의한다.



<그림 2> 일본의 물류정책 추진체계

## 6. 물류정책의 효율화 방안

### (1) 물류정책의 일원화

경제활동의 국제화와 정보기술의 발달로 인하여 오늘날의 물류는 기업이나 한 국가의 차원을 넘어 국가간의 원활한 물자와 정보의 이동이 요구되고 있다. 국제경쟁시대에서 경쟁력을 확보하고 물류활동의 효율화를 이루기 위하여 국가의 물류정책은 매우 중요한 요소이기 때문에 물류정책의 일원화를 추진할 필요가 있다.

물류정책의 일원화는 먼저 각 부처별로 시행하고 있는 물류정책 중 유사업무를 통합하고 그 정책의 추진 및 관리를 일원화 해야한다. 또한 물류정책을 총괄하는 부서를 정하여 각 부처간의 유기적인 협조체제를 구축하고, 국가전체 및 각 지역의 물류관련 정책을 일관성 있게 추진하여야 한다.

### (2) 물류관련 부서의 전문화

물류관련 부서의 전문성을 확보하기 위하여 잦은 인사이동을 억제하고, 전문인력의 채용 및 물류전문 기관을 적절하게 활용할 필요가 있다. 또한 기 설치되어 있는 「물류정책위원회」의 활성화 방안을 강구해야 한다.

### (3) 제도적 지원

물류관련 기기나 시설이 타 업종에 비하여 제도적 지원과 세금혜택 등에 있어서 불리한 요소가 있으므로 이를 개선할 필요가 있으며, 물류관련 시설 및 기기에 관한 규제완화와 지원을 확대하여 물류시설의 기계화, 자동화, 정보화를 유도할 필요가 있다.

### (4) 운영의 효율화

지금까지는 물류시설의 운영효율화보다는 시설규모의 양적인 면에 투자가 집중되어 온 것이 사실이다. 이로 인하여 운영의 효율성이 떨어지고 물류시설이 제기능을 다하지 못하는 경우가 발생하고 있으므로, 운영의 효율화를 중점적으로 추진해 가야 할 것이다.

### (5) 표준화

물류표준화에 있어서도 각 부처별 관련부문이 독자적으로 추진되고 있어 일관성이 결여되고 있다. 산발적이고 단기적인 대응책을 지양하고 일관성있는 추진체제를 구축하여 표준화의 실효성을 높여가야 할 것이다.

## 7. 결론

본 논문에서는 우리나라의 물류정책이 효율적으로 시행되기 위해서 필요한 사항이 무엇인지를 살펴보았다. 물류정책의 효율화를 위해서는 물류정책의 일원화와 함께 물류관련 부서 및 담당직원의 전문화, 운영의 효율화, 물류표준화 등이 필요한 것으로 지적되고 있다. 그러므로 국제경쟁력을 확보하기 위한 하나의 과제로서 물류부문에 걸친 정책의 효율성을 제고하기 위해서는 이상의 지적사항들을 중점적으로 개선해 나가야 할 것이다.

## 참고문헌

1. 건설교통부, 『국가물류기본계획(2001~2020년)』, 2001.
2. 건설교통부, 『물류시설 통합 조정방안연구』, 2001.
3. 교통개발연구원, 『21세기 국가물류정책의 비전과 전략』, 2000.
4. 사)한국물류협회, 『일본물류정책연구('97)』, 1997.
5. 옥선종·추장엽, 『물류론』, (주)영풍문고, 1997.
6. 전일수, 『국제복합운송시스템』, (사)21세기한국연구재단, 1997.