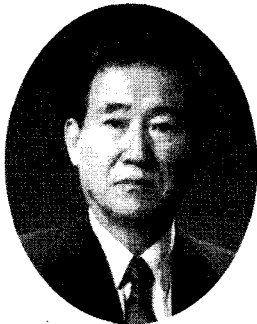


韓國 輸送 System의 問題点과 21世紀 戰略

〈② - ②〉



(社)韓國物流管理協議會
專務理事
金 政 煥

〈 목 차 〉

1. 머리말
2. 우리나라 수송시스템의 개황
3. 물류여건 변화
4. 수송시스템의 문제점과 과제
(이상 전호 게재)
5. 21세기를 대비하는 수송전략
6. 결 론

5. 21세기를 대비하는 수송전략

1) 정책과 향후대책

물류의 종합정책은 국토개발의 종합 계획과 연계되어야 하며, 국토의 균형 발전이 도모되고, 국제화를 전제로 한 정책이어야 한다. 또, 관 주도형을 지양하고, 정부간섭의 최소화와 민간부문에 자주성을 부여하여 사회적 인 규제는 강화하고, 경제적인 규제는 완화또는, 철폐하도록 하는 것이 바람직하다.

자동차중심의 국내 교통체계를 철도 중심으로 개편하고, 도로교통은 보완적 기능으로 전환할 수 있는 장기적인 계획과 또, 이 계획은 국제화를 전제로 한 우리나라 특성에 맞는 개편계획이 입안되어야 한다.

철도화차의 구조를 변경하여 기계적인 하역을 도모하도록해야 한다. 또 도크도 병행해서 개조 또는 표준화하여 각 역에서 화물의 하역을 지게차를 이용한 하역을 하도록 해야 한다.

화차는 구조변화된 새 화차로 노후된 화차 폐기시 순차적으로 교체하도

록 한다. 아울러 육해공과 연계할 수 있는 주요 철도역에 복합수송체계를 확립할 수 있는 물류단지의 구축으로 철도의 활성화를 도모한다.

지역교통의 수단간 기능을 확대하여 철도의 대량화물의 거점수송을 담당케 하고, 공로는 중단거리 화물수송 및 철도, 해운의 연계기능을 갖도록 하여 해운은 대형벌크화물의 거점수송을 담당케하고, 항공편을 신속하고 고가의 소량화물을 거점수송케 하여야 한다.

수송에 관한 실효성이 있는 종합계획을 입안하여 철도, 도로, 항만 등에 관한 정책기능을 통합화하고 교통시설간의 투자 우선 순위확립으로 투자효율성을 제고시켜 종합적인 교통행정체계를 확립토록 한다.

철도의 복선화를 확대하고, 연안화물수송능력을 확대하여 일본과 같은 모달 시프트(Modal Shift) 운동을 전개하여 도로의 정체를 완화하고, 운전사인력부족을 해결하며, 공해방지에 기여하도록 한다.

물류에 관한 정책입안은 관련부처(경제기획원, 교통부, 상공자원부, 농림수산부, 건설부, 환경처)와 일관성 있는 협의체제를 구축하여 시행하도록 한다.

1996년 철도청의 공사화 하는 방안은 건설적인 방법이지만, 장기적인 안목에서 민영화를 연구검토할 필요성이 있는 것으로 생각된다. 일본이 그러했고, 영국이 얼마전 결정 되었지만, 우리도 이제 사철제도의 도입이 일고 있는 차제에 신중한 검토가 필요하다.

화물 관련 정보체계를 구축하고, 유통업체 및 수송기관과 연계하여 합리적인 화물관리와 운송효율을 향상시키

도록 한다.

또한 전국 주요도시 조달에 화물터미널을 건설, 확충하고, 지역간 수송은 대형차량에 의하고, 지역내 수송은 소형차량에 의한 집·배송체제를 확립하여 화물터미널의 지역거점 기지화를 추진하고, 수출입 화물의 통관, 보관, CY기능을 수행할 내륙수송기지인 복합 화물터미널 조성을 계속 확대해 가며, 제3섹터방식에 의한 적극적인 민자유치로 물류시설 확충이 이루어지도록 하여 터미널 중심의 거점, 연계수송체계 구축을 추진 해야 한다.

현재 여러갈래로 나누어져 있는 도로, 철도, 항만, 항공등의 교통계획을 일원화 할 수 있는 기본법 제정이 시급하다. 즉, 교통계획은 국토종합개발계획과 국가산업발전과 연계하여 종합적으로 수립되어야 한다.

항만하역 요금체계가 경쟁국에 비해 지나치게 복잡하고, 할증율이 높아 물류비 증대의 요인이 되고 있다. 너무나 비현실적이고 중복되는 부분이 많아 이의 단순화가 필요하다.

항만설비투자의 미약으로 인한 적체율의 심화가 물류비 증대의 요인이 되고 있으므로 사회간접자본의 충실한 투자가 요망된다. 참고로 항만시설투자의 실태를 살펴보면, 한국이 GNP의 0.13%, 대만이 0.5%, 일본이 0.34%등이다.

2) 화물정책 책정의 우선순위

정부 관련 부처에서는 획기적인 물류정책이 입안되어 경쟁이나 하등이 발표되고 있지만, 그 실행여부가 의문시된다. 첫째, 이를 시행하기 위한

산문제이고, 둘째는 한꺼번에 너무나 방대한 작업이며, 셋째는 정부의 일관성있는 통합된 물류정책의 부재와, 넷째는 정책수행의 우선순위이다.

현재 우리나라 물류분야에 우선적으로 정부에서 관심을 가져야 할 곳은 개개기업의 물류시설이다.

이대로 방치한다면 일본과 같은 상황이 되고 말 것이다. 즉 전국방방곡곡에 공장과 물류센터를 제멋대로 건립하여 산재하였을때, 그 시설에서 쏟아져 나오는 차량을 상상하였을때, 교통정체는 감당하기 힘들 것이다.

따라서 정부차원에서 지역권으로 안배하여 기업을 유도하면 물류계획의 백년대계가 열릴것으로 생각된다. 즉 개인기업물류를 지역권 물류로 전환시키는 안이다. 이렇게 되므로서 거두는 효과는

첫째, 물류공동화가 쉽게 이루어져 물류비용이 절감된다. 둘째, 집약화, 광역화하므로 물류비 절감과 관리가 용이하다. 셋째, 배송파이프가 굵어져 적재효율이 향상되고, 도로정체를 완화시켜 준다.

이웃나라인 일본에서도 첫째, 공동화운동과 모달 시프트(Modal Shift) 운동, 그리고 집약화운동을 정부 각 부처가 공동으로 전개하여 많은 성과를 올리고 있다. 물론 정부의 물류정책은 모두가 시급하다.

첫째로, 사회간접자본의 재원 조달 문제와 투자의 효율성 문제, 둘째로, 물류비 절감 방안 문제, 셋째, 물류기지의 확대구축 문제, 넷째, 물류공동화 문제, 다섯째, 물류표준화 문제, 여섯째, 기업물류비 산정 매뉴얼제작 문제, 일곱째, 시장개발을 대비한 물

류정책

이상은 정부에서 입안되어 시행중이거나 입안중에 있는 정책내용이다. 그러나 분명하여야 되는 것은 완급을 선별하여 효과적인 물류정책이 시행되어야 한다.

3) 도로 일체개발형의 종합 물류거점구축

물류거점의 구축은 도로와 일체가 되는 시설이 되어야 한다. 또 유통업 무단지 조성사업과 토지개발사업등에 연계시켜 추진하는 것은 보다 효율적인 사회적 물류시스템을 실현하는 지역물류의 촉진을 도모하는 것이 된다.

개개의 기업단위의 물류가 아니고 지역전체를 생각한 물류라는 관점이 필요하다. 트럭터미널이나 배차의 고도화를 도모하기 위한 정보센터등 각종 물류시설을 집약입지된 광역 물류거점이 고려되어야 한다. 이것은 지역활성화와 균형발전에도 이바지 하게 된다.

더우기 개별기업이 각양각색으로 센터를 구축하는 것이 아니고 지역의 총의에 의한 개발계획에 따라서 물류거점을 집약 입지시키는 것이 포인트임으로 집중적, 효율적인 환경대책을 세우는 것도 가능하게 된다.

이 방식으로는 집약물류거점과 일체된 새로운 인터체인지를 고속도로에 설치하는 방법도 기 설치된 인터체인지에서 규격이 높은 전용도로(고속도로와 동등의 규격을 갖인)를 거점에 연결하는 방법이 가능하다. 어떤 경우에도 항망, 공항까지 고속도로 네트워크에 직결시켜 대형차수송에 가일층 효율화를 도모할 수 있다.

4) 화물열차의 장대화 및 증량

철도분야의 장기적인 투자부진으로 영업거리, 복선화율, 전철화율이 진척되지 못하고 있는 실정임으로 우선 현재의 철도량으로 효율적인 수송을 할 수 있는 방안을 강구하지 않으면 안된다. SOC자본이 지금 집행된다고 해도 그 시설은 빨라야 5년후가 될 것임으로 우선 효율화 방법을 제시하면,

첫째는, 화물열차의 발차 회수를 높이는 방법으로 대형트럭 수십대분의 화물을 한번에 운송하고 늘어나는 컨테이너 수송량의 처리이다.

둘째는, 익일배송의 확대이다. 오늘 접수한 화물을 내일 확실하게 목적지로 운송하고, 이러한 서비스를 위한 착발선 하역역의 활용등에 의해서 주요 도시간의 중계 네트워크를 정비해서 고속 수송체제를 확립하고, 도착시간의 단축을 실현하여야 한다.

셋째로, 고속과기백수송의 확충이다. 트럭을 그대로 화차에 싣고 스피디하게 운송하는 서비스 니즈의 이용증대에 대응하여야 된다. 따라서 질적으로 양적으로 수송서비스를 확대하여야 된다

넷째는, 컨테이너 취급역의 증가이다. 또 일관펠리티제이션과 협동일관수송의 추진이다. 철도와 트럭 그리고 선박이 손을 잡고 효율적인 수송을 실현하여야 된다. 교통정책, 화물트럭의 인수부족 환경등 여러가지 과제를 해결하여야 한다.

다섯째, 현재의 기관차보다 더 강력한 기관차개발을 추진하여 열차의 장대화가 이루어져야 한다. 이러한 연

구는 비단 우리나라뿐만이 아니고 선진국에서도 이 부문에 역점을 두고 있다.

5) 펠리티시스템 도입으로 철도 하역 작업의 기계화

그간 철도투자의 부진으로 기존 철도용량의 대부분이 한계점에 이르고 있어 화물수송을 위한 여지가 거의 없다는 점이다.

경부선의 경우, 하루 운행가능한 138회중 106회는 여객열차가 차지하고, 화물수송은 심야시간대를 중심으로 한 32회가 고작이다.

여기 수출입 컨테이너 화물이 급속히 증가하고 있으나, 소화할 능력이 없다. 철도에 의한 화물운송은 물류의 대량, 고속성, 정시성, 안전성, 생에너지, 환경문제등의 면에서 훌륭하다. 그리고 철도컨테이너에 의한 수송량은 점차적으로 증가할 것으로 예상된다. 그렇지만 수송량이 한계에 이르고 있어 안타까울 뿐이다.

철도수송이 증가하는 배경에는 이제까지 구조적인 노동력 부족이나 배기가스등의 환경문제, 도로교통의 정체, 생에너지라고 하는 여러가지 문제점이 있어서이다.

이 문제를 정부당국은 신중히 검토하여야 할 것이다. 또 철도부문에 펠리티수송을 검토하고, 나아가서는 일관펠리티제이션도 도입하여야 할 것이다. 우리는 언제까지 철도역에서 수하역을 하여야 될지 한심한 일이 아닐 수 없다. 대량생산, 대량소비, 대량유통체제에 있어, 도로 정체 현상으로 볼때 철도수송의 증대와 하역의 근대

화는 절실한 과제이다.

6) 물류합리화 가이드라인 책정이 필요

근래에 소형 트럭의 적재효율이 크게 떨어지는 반면, 배송차량은 배송빈도가 빈번하여 배송차량이 증가하고 있다. 일본에서도 소형차량이 과거 20년간 적재효율이 34%에서 18%로 거의 반감되었다. 이러한 적재효율의 저하는 도로 이용효율 저하를 초래한 원인으로서 지적되고 있다.

원인으로서는 JIT에 의한 다빈도 소량배송의 증가이다. 그중에서도 무계획적으로 제멋대로 납품요구의 빈도는 많아지고 계획적, 시스템적으로 생각되어 역으로 배송 효율화를 실현하고 있는 예가 있는 것은 주의할 일이다.

대량 일관생산과 수송에서 JIT를 요구한다. 다품종 소량생산과 수송에의 전환이 물류문제의 커다란 문제가 되고 있는 것은 틀림없다.

근래 소형트럭의 적재효율이 크게 떨어지므로 해서 그만치 도로를 달리는 배송차량이 늘어, 정체의 원인으로 작용하고 있다. 종래까지의 생산자측의 입장에서가 아니고 소비자측의 입장에서 서비스를 생각하는 시대가 되고, 새로운 발상에 의한 수송수요를 만들어내는 시대가 되었다.

메이커는 소비자의 다양한 니즈에 대응하기 위해서 다품종 소량생산방식으로 이행되었다. 상품 그 자체도 중후장대에 경박단소화로 변했다. 상거래의 단위는 적어지고, 유통채널도 세분되고, 신속화로 변해가고 있다.

물류도 이에 맞추어 JIT를 추구하게 되고, 물류센터가 건립이 되고, 재고관리나 수발주처리도 온라인화 되어 오고 있다. 1992년 일본 통산성에서 제시했던 수송효율의 향상을 위한 최소 발주단위와 최저 리드타임의 설정등을 내용으로 하는 업종별 [물류합리화 가이드라인]을 책정해 각 업계에 주지시켜, 수송효율향상을 도모하여 많은 성과를 보았다. 이 가이드라인의 주요내용은

① 물류 코스트를 명확히 파악함과 함께 조달빈도, 조달 로트등에 대해서 표준이 되는 거래형태를 명확히 하여 불규칙 발주의 할증요금화등 물류 코스트의 부담관계(원인자부담)을 서면으로 명확히 할 것

② 수송효율 향상을 위한 발주계획과 납품량의 평균화를 도모함과 아울러 최소 발주단위, 최저 리드타임을 설정할 것

③ 유니트로드화로의 사용하는 물류기재(팰리트운반상자 등)의 규격통일

④ 표준화된 비즈니스 프로토콜(CII 표준, 공통상품코드 등)의 채용등에 의한 정보화의 추진

⑤ 제품사이즈의 콤팩트화등 물류를 배려한 상품의 개발

⑥ 저공해차의 적극적인 도입과 차량의 공회전 시간의 배제등에 의한 외부 불경제의 대응등으로 되어있다.

이로인한 효과는 배송빈도 완화, 적재효율의 향상, 배송파이프의 증대로 교통정체의 완화등에 기여하였다. 또 리드타임이 단축되므로 해서 배송차량 한대가 많은 배송 거래처를 돌게되며, 이는 적재효율의 향상으로 이어진다. 또 배송시 검품작업이 간소화되면 배

송시간을 단축시키는 것도 가능해진다.

6. 결 론

우리나라 사회경제는 21세기를 향해서 국제화의 진전과 정보화의 가속, 그리고 성숙화로 이어져, 점점 더 다양화한 가치관을 통하여 크게 변화할 것으로 생각된다. 이러한 방향가운데서 극히 중요한 역할을 수행하는 기능의 하나가 물류라고 생각한다.

우리들의 주변의 문제를 보더라도 이만치 고도화된 국민생활을 보다 풍요롭게 충실화해 가기 위해서는 원활한 물자유통의 실현을 빼놓을 수 없다는 것은 모두가 인정하는 바다.

금후 젊은층의 인구감소에 의한 노동력 부족이 한층 심각해질 것이며, 따라서 도로 혼잡과 환경문제에의 배려에 기업은 배송빈도의 감축과 공동배송등 사회적인 조화를 고려하여 물류합리화를 추진하여야 할 것으로 생각한다.

물류는 개별기업의 합리화 노력을 초월하여 사회적인 관점에서 산업전체의 배송시스템을 고려하지 않으면 안되는 시기에 와 있다.

인력이나 연료비등 자원의 절약이라는 관점에서만이 아니고, 교통이나 환경보호의 입장에서 경제적인 이익을 초월해서 사회 전체에의 배려가 기업에서 요구되고 있다. 개별기업의 경제합리성의 추구가 사회적인 불경제를 만들어내는 모순을 어떻게 해결할 것인가? 물류도 매크로와 마이크로의 조화가 요구되고 있다.

물류시스템은 사회적인 시스템과의 융합으로 이것은 환경이나 도시에 적합한 것이 아니면 안된다. 또 보다 넓은 관점에서 물류를 생각할 필요가 있다. 그것은 생산에서 판매를 통하여 물의 흐름을 통합관리해 가려는 로지스틱스의 이해이다.

이러한 흐름속에서 [생에너지·환경을 감안한 물류기기의 이용],[철저한 생력화],[일하는 사람을 중시한 물류현장],[시장경쟁에 대응될 수 있는 고도한 시스템],[보다 효율적인 규모의 실현]등의 요소를 더한 혁신형 물류가 기대되는 것이다. 또, 물류시스템은 각사가 각양으로 추구해 온 (부분 최적)을 지역과 사회에서 본 (전체 최적)으로 승화 시키려고 하는 관점에 근본이 있다는 것이다.

실제로는 현재 한 기업간에서도 각 사업 부문이 좁은 시야를 추구해 온 효율화를 전사적·통합적 관점에서 다시 보는 움직임이 진행되고 있는 상황이다. 그것이 전사적인 물류관리 조직으로서 {물류부}, {로지스틱부} 설치의 움직임으로 나타나고 있다.

이것이 장래에는 다시 커다랗게 테두리를 넓혀, 기업의 벽이 헐어져 나가는 방향으로 추진해 가는 것이 바람직하다. {날개에서 전체로}, {분단에서 총합으로} 그래서 {기업 로지스틱에서 지역과 사회 로지스틱으로}라는 추세가 21세기의 물류와 로지스틱스와의 새로운 지평을 넓혀가는 키워드(주요소)임이 분명하다.

< 끝 >