

物 流 費 節 減 을 爲 한

貨物流通體制改善10個年 基本計劃 (1994 - 2003)

交通部(貨物流通局) 提供



I. 計劃期間 및 目標

II. 與件變化 및 問題點

III. 課題別 推進對策

1. 據點 輸送施設 확충
2. 貨物輸送網 구축
3. 輸送構造의 합리적 개편
4. 既存貨物流通施設의 최대활용
5. 保管設備의 재정비
6. 貨物標準化, 荷役機械化 추진
7. 綜合物流情報網 구축
8. 貨物流通 關係制度·節次의 개선
9. 國際貨物流通 中心地 역할 강화
10. 物流技術 혁신
11. 專門人力 양성 및 行政支援 강화

〈〈 指標로 본 計劃目標 〉〉

I. 計劃期間 및 目標

- 計劃期間 : '94 - 2003 (10년, 中間目標 : '97)
 - ※ 『新경제』 5개년 계획과 연계 추진 ('97년까지)
- 計劃目標
 - 迅速, 低廉, 便利, 安全한 貨物流通 서비스 제공
 - ※ 輸送, 保管, 荷役 등 一般貨物 流通體制 구축에 역점
- 戰略目標
 - 고도 산업사회에 대응하는 先進貨物流通體制 구축
 - 경쟁력 제고를 위한 産業支援型 貨物유통 서비스 제공
 - 國際貨物 流通基地로서의 기능 및 역할 강화

〈〈 指標로 본 計劃目標 〉〉

	현재(A)	'97(B)	2003(C)	대비(C/A)
○ 物動量(백만톤)	2,339	3,154	5,523	2.4
(컨테이너, 만TEU)	(335)	(462)	(665)	(2.0)
○ 物流費(조원)	34	54	81	2.4
(제조업매출액구성비, %)	(17)	(15)	(11)	
○ 貨物處理 施設				
- 貨物터미널(백만톤)	14	40	70	5.0
- 항만능력(백만톤)	269	383	512	1.9
- 공항시설(백만톤)	1.8	2.6	5.3	2.9
○ 貨物車 積載率(%)	51	55	60	1.2

II. 與件變化 및 問題點

韓國物流의 現住所

- 物流先進國과 30년 격차의 物流後進國 -

- 企業物流費 負擔 : 賣出額의 17% ('91) - 미국 7%, 일본 11.3%
 - 賣出額대비 在庫資産 14.7% - 일본 10.5%
- 物流費 增加率 : 연 17.7% (GNP 16.0%)
 - (15조원('87) → 34조원('92추정)
- 物流費 損失額 : 6조 2천억원 추산 (도로 77%, 항만 16%, 터미널 7%)
- 物流費中 輸送費 比重 : 전체 物流費의 72% 수준

〈〈 先進物流 發展段階 〉〉

	初期段階	跳躍段階	成熟段階
- 輸送構造	단순수송	복합일관수송	생산과정참여
- 企業物流	기업내	기업간	국제기업간
- 서비스 範圍	지역내 물류	국내물류	국제물류
- 管理형태	개별관리	공동관리	계획물류
- 외국예	한국, 동남아	일본, 홍콩 싱가포르	구미제국

※ 1段階 跳躍時 15년 소요

貨物流通 環境變化

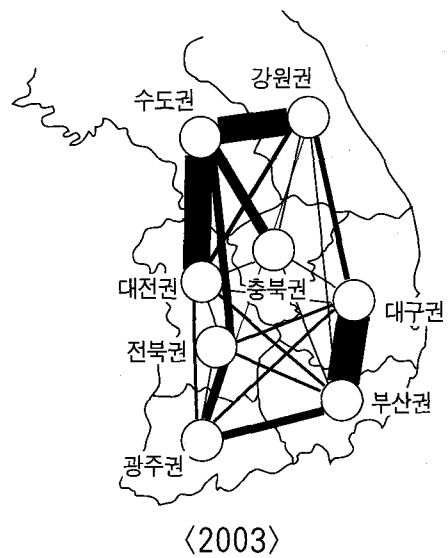
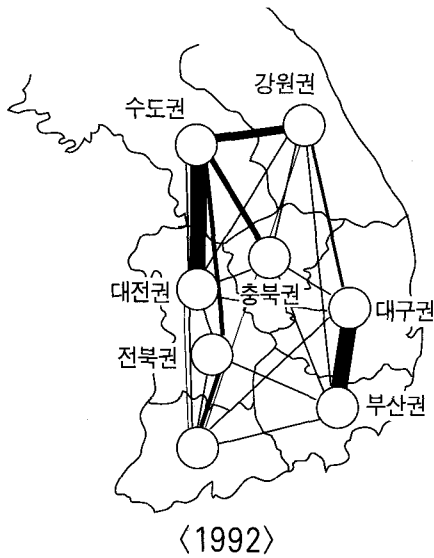
- 國際與件 - 國際分業 확산으로 國家間 交易量 증대
 - UR, GR등 선진국 주도의 交易增大 분위기 조성
 - 共產圈 개방으로 신규 국제노동력·資源 및 消費市場 출현
- 國內與件 - 多品種·少量·多頻度·適期 輸送 要求 增大
 - 고성장 시대에서 低成長 時代로의 전환, 제품의 高度化 추세
 - 消費者 개성이 뚜렷하여 高品質의 다양한 제품 선호
- 物流施設·主體 - 國內·外 物流與件 變化에 적응 역부족
 - 物流施設 : 철도·항공·도로 등 전반적인 需要 超過
 - 物流業界 : 소규모·영세성, 정보부족으로 組織化 未備
 - 製造業界 : 다품종 소량생산, 적기 수송요구로 物流費 增加
 - 政府 : 투자재원 부족, 화물유통 綜合調整能力 脆弱

《輸送需要 展望》

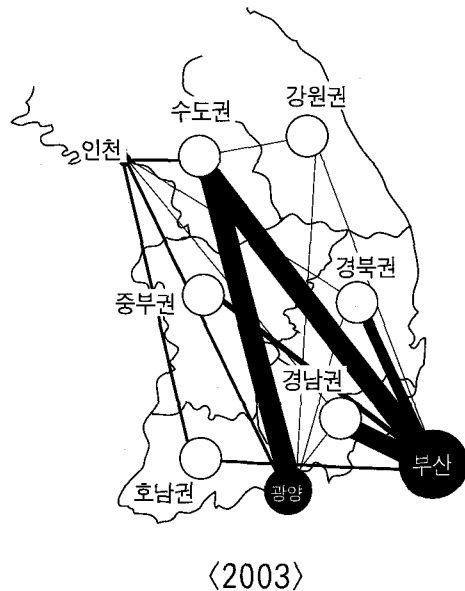
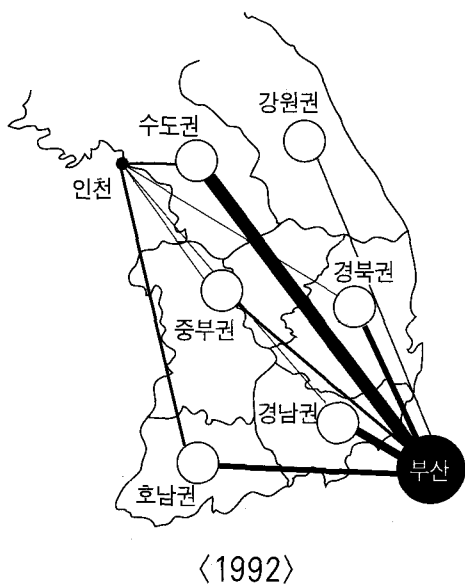
- 향후 10년내 현재 2.3배에 해당하는 국내 물동량 증가 예상
 - 현 체제 유지시 공로중심의 輸送 分擔構造 심화 예상(92.3% → 94.2%)
 - 철도용량의 한계에 따른 輸送 分擔率 감소 예상 (3.0% → 1.9%)
 - 고부가가치의 航空貨物 수요의 급격한 증가 예상(연평균 23.1%)
- 국제 분업 가속화에 따른 輸出入貨物의 지속증가 (연평균 6.8%)
 - 海運中心의 수출입 수송체계 지속예상 (수송분담율 99.4%)
 - 航空貨物 분담율은 낮으나, 運送量은 급격 증가 예상 (연평균 13.3%)

	'93	'97	2003	연평균(%)
국내화물(백만톤)	2,020	2,743	4,559	8.5
국제화물(백만톤)	319	411	618	6.8
(컨테이너, 만TEU)	(335)	(462)	(665)	(7.1)

地域間 國內貨物 輸送需要



컨테이너 內陸 輸送需要



分野別 問題點

《輸送限制》

- 도로, 철도, 항만, 공항등 貨物流通 基幹施設 부족으로 전반적 수요초과현상 뚜렷
 - 鐵道 : 容量限界 도달 추가적인 열차 투입 불가
 - * 용량한계 도달구간 : 수원~대전, 청량리~제천 등 6개구간 984km
 - 道路 : 고속도로 등 幹線道路施設의 심한 정체로 수송시간 지연
 - * 자동차 증가율('82~'90) : 23.2%, 도로증가율 : 0.9%
 - * 소요시간 (서울~부산, 시간) : 7('86)→14('90)→13('93)
 - 港灣 : 港灣施設 부족으로 주요항만의 적체현상
 - * 시설부족율 20%(인천 61%, 울산 65%) 체선·체화비용 4,300억원
 - 空港 : 공항내 화물터미널 부족으로 계류장내 야적
- 연계수송체제 미발달로 公路爲主의 낙후된 수송구조
 - * 公路 輸送分擔率이 91.4%로 連繫輸送은 8.6%에 불과
 - * 輸送效率이 낮은 3톤미만 차량이 90%를 차지
- 貨物流通 關係施設 부족으로 인한 流通構造의 왜곡
 - 私設 컨테이너 藏置場(ODCY) 난립으로 수송단계 복잡
 - * 컨테이너 處理 能力이 부족('93 말 현재 처리능력 81%수준)
 - * 사설 ODCY 통과시 컨테이너 개당 8만원 추가 소요
 - 복합화물 터미널 등 集配送 施設 부족으로 차량적재율 저하
 - * 화물차 공차비율 34%, 적재율은 51%에 불과
 - 貨物터미널은 幹旋待機所·주차장으로 활용
 - * 화물취급시설은 부지면적중 2.2~8.1% 수준에 불과(일본 13%~24%)

《保管施設》

- 양곡창고 위주의 小規模 零細性, 전문창고 시설 부족
- * 1,590개소 2.5백만m², 개소당 1,548m² (일본 : 93백만m², 개소당 18,848m²)

《荷役·包裝》

- 機械化, 自動화를 지원할 화물유통 관련 장비의 낙후
 - 하역시 人力使用 비율 58.3%, 길포장 표준화 4% 수준
 - 신형 철도화차, 국내용 컨테이너등 하역 표준화 技術開發 부족
- 강력한 荷役勞組 활동으로 하역기계화 장애
- 社內, 業種別 標準化 수준에 머물러 一貫시스템 구축 곤란
 - * 수송용 표준팔리트 사용을 10% 수준(제조업체 팔리트 사용을 42%)
- 物流標準化를 유도할 요금할인 등 誘引對策 부족

《《 物流情報 》》

- 기업, 기관별 독자시스템 개발로 情報網 間 연계문제 발생 소지
 - 물류산업 정보교환 및 역할 분담을 위한 협의기구 부재
 - ※ KL-Net, KT-Net, 철도 OI S, 화물공제회 알선정보 등 독자시스템 개발 추진 등
- 개별기업내 거래절차등이 관행화되어 정보망 이용 기피우려

《《 物流技術 》》

- 尖端物流 裝備에 대한 國內技術 취약으로 수송생산성 저하
 - ※ 자동창고, 저온·냉동보관기술, 파이프라인, 초대형 수송장비 등
- 저렴한 連繫輸送技術 미비로 복합운송 기피

《《 産業 》》

- 소규모·영세성으로 組織化 능력 부재
 - ※ 5대미만 사업체 97.4% 수준(日本 21.8%)
- 화물유통산업 낙후로 제조업체의 自家流通施設 확보 노력 확산
 - ※ 전체기업의 17.5%가 자가유통시설 확보

《《 國際化 》》

- 유리한 地政學的 여건을 활용하려는 노력 미흡
- 형식적 保護主義로 인한 국제화물 관련사업의 競爭力 저하

《《 規制·制度 》》

- 일관성 없는 行政規制로 專門 流通業體 육성저해
 - 복잡다기한 貨物流通 관련법규, 업종간 영역다툼 수시 발생
 - ※ 6개부처 10개법률 체계로 분산, 화물업종 약 30여개 수준
- 여객위주의 交通政策으로 화물유통 장애
 - 화물통행제한 등 貨物流通을 저해하는 각종 규제정책 상존

《《 人力 》》

- 국제 복합운송 추세에 걸맞는 貨物 國際協商人이 부족
- 낮은 報酬 水準 및 勤務條件으로 優秀人材확보 곤란

Ⅲ. 課題別 推進對策

政策方向

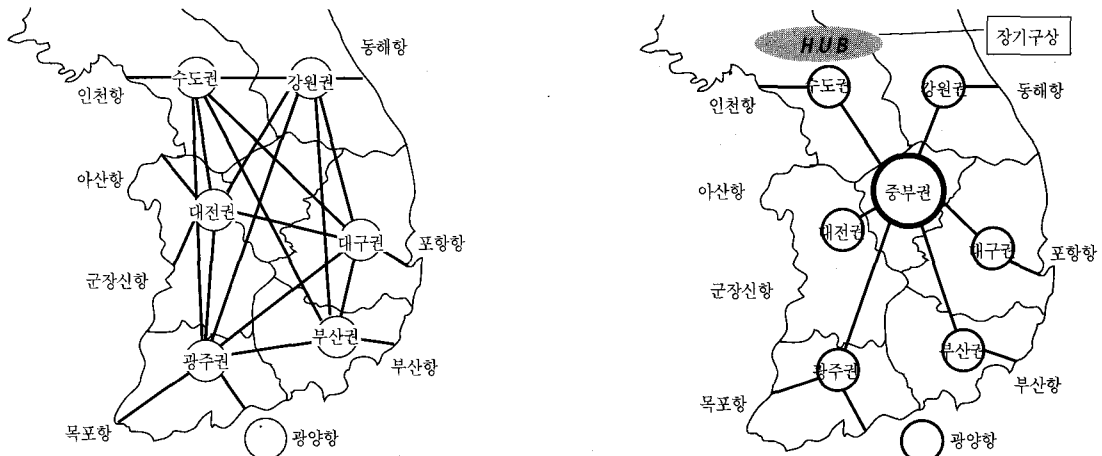
- 물동량 증가에 대비 貨物流通 基盤施設 大폭확충
- 既存 貨物施設 最大活用을 위한 제도·운영개선
- 國際貨物 流通中心地로서의 역할 강화

《〈 課題別 推進對策 〉》

- | | |
|----|-----------------------|
| 輸送 | 1. 據點 輸送施設확충 |
| | 2. 貨物 輸送網 구축 |
| | 3. 輸送構造의 합리적 개편 |
| | 4. 既存 貨物流通施設의 최대 활용 |
| 保管 | 5. 保管시설의 재정비 |
| 荷役 | 6. 物流標準化, 荷役機械化 추진 |
| 情報 | 7. 綜合物流 情報網 구축 |
| 制度 | 8. 貨物유통 關係制度·節次의 개선 |
| 國際 | 9. 國際 貨物流通 中心地 역할 강화 |
| 技術 | 10. 物流技術 혁신 |
| 人力 | 11. 專門人力 양성 및 行政支援 강화 |

1. 據點輸送施設擴充

- 1단계('94~'99) : 大도시권 거점수송기지 확충
- 2단계('99~'03) : 中부권중심 국가거점수송체제 구축



內陸貨物基地

- 수도권 및 부산권 貨物基地 조성 ('91 ~ '98)
 - 의왕ICD, 양산 ICD, 부곡 복합터미널, 양산 복합터미널
 - ※ 수송, 보관, 집배송, 공동배송, 정보, 통관등 종합기능 부여
- 複合貨物터미널 추가건설('94 ~ '99)
 - 대도시권 3개지역 (중부권, 영남권, 호남권)
- 중부권 대규모 內陸貨物 流通團地 건설 추진 ('95 ~ 2003)
 - ※ 내륙화물기지 추가조성 장기구상 ('98이후)
 - 6 ~ 8개 지역(수도권, 부산권, 동해, 포항, 광양, 군산등)

空港施設

- 신공항 건설 : 수도권(1단계 : '92 ~ '99), 호남권 ('95~2000), 영동권('94~'99),
청주('90~'97), 제주('94~2009)
- 기존공항확충('93~2002) : 김포, 제주, 대구, 사천, 포항공항

港灣施設

- 컨테이너 전용 항만시설의 확충
 - 부산항 4단계('90~'97), 광양항 1~4단계('87~2010)
- 북방교역 항만개발
 - 군장신항, 동해항, 보령, 목포, 새만금 신항 개발
- 산업기지 지원항 등의 개발 추진
 - 아산, 인천, 포항, 부산 다대포, 부산 가덕도 신항 개발

投資財源의 擴充

- 민자유치촉진법의 제정('94)
- 유통단지개발촉진법 제정 검토('94)
- 화물유통기금 조성 검토('94~'95)
- 금융기관 이용 활성화('94~)

2. 貨物運送網 構築

鐵道網

- 産業支援 철도망 확충
 - 대불공단 인입철도(12.4km) 건설 ('93~'97)
 - 아산항 인입철도(20.5km) 건설 ('95~'99)
 - 광양항 인입철도(3.8km)건설('95~'96)
 - 군산항 지원 철도망 건설 ('95~'99)

- ※ 대규모 공단, 항만 건설계획 수립시 철도인입선 설치 추진
- 京釜軸 수송능력 제고
 - 수원~천안(55.6km) 복복선 전철화 ('90~'99)
 - 천안~부산(347.4km) 전철화 ('98~2005)
- 湖南線 철도망 확충
 - 송정리~목포(66.8km) 복선화 ('91~2000)
 - 논산~송정리 (126.7km)직선화 ('96~2004)
 - 천안~논산 (67.8km)복선신설 ('95~2002)
- 기타 連繫鐵道網의 확충('88~2010)
 - 전라선 확충, 장항선 확충, 영호남권 연계망 정비, 영동·태백지구 전철망 형성 등

幹線 道路網

- 高速道路 신설 및 확장('92~2001)
 - 신설 1,500km, 확장 700km
- 國道 신설 및 확장('92~2001)
 - 신설 1,500km 확장 5,500km
- ※ 철도망·간선도로망 계획은 개별 수송망 구축계획에 따라 변동가능

基幹鐵道網구상도

현재

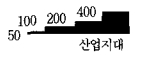
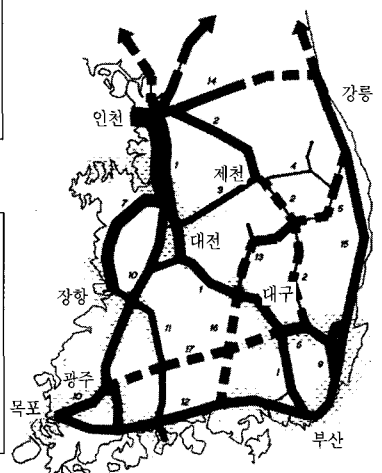
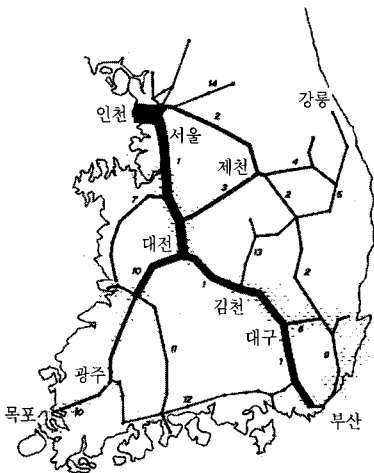
장기구상

〈 擴充計劃 〉

	'93(A)	'97(B)	2001(C)	2011(D)	대비(D/A)
鐵道延長(km)	6,496	6,738	8,082	10,562	1.6
營業延長(km)	3,092	3,224	3,568	4,508	1.5
복선화율(%)	27.4	28.2	49.2	73.1	2.7
전철화율(%)	17.0	20.9	35.1	69.7	4.1

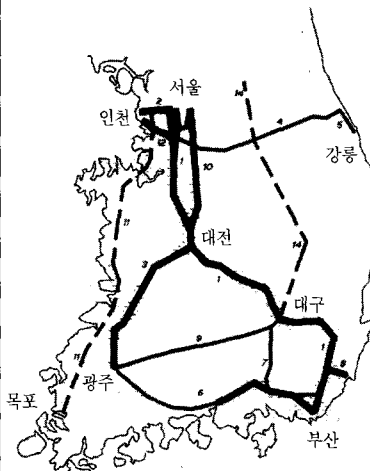
범례

노선명	구간	노선명	구간
① 경부선	서울 - 부산	⑩ 호남선	대전 - 이리
② 중앙선	청량리 - 경주	⑪ 전라선	이리 - 여수
③ 중부선	조지원 - 봉양	⑫ 경전선	삼방진 - 송정리
④ 태백선	제천 - 고한	⑬ 경북선	김천 - 영주
⑤ 영동선	영주 - 강릉	⑭ 경춘선	청량리 - 춘천
⑥ 대구선	동대구 - 영천	⑮ 장기구상	부산 - 속초
⑦ 장항선	천안 - 장항	⑯ 장기구상	진주 - 김천
⑧ 동해남부선	부산진 - 포항	⑰ 장기구상	대구 - 광주



幹線道路網구상도

현재

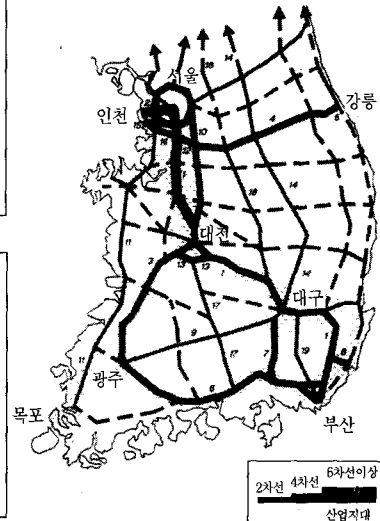


〈 擴充計劃 〉

○ 국가 長期格字型 道路網의 基本틀을 구축 (2020까지)
- 南北 7개축, 東西 9개축의 간선망 구축

	新經濟計劃 ('93~'97)	장기계획 ('92~2001)
- 高速道路(km)	700	2,200
신 설	350	1,500
확 장	350	700
- 國道(km)	2,300	1,500
신 설	300	1,500
확 장	2,000	5,500

장기구상



범례

노선명	구 간	노선명	구 간
① 경부선	서울 - 부산	⑩ 중부선	서울 - 남이
② 경인선	서울 - 인천	⑪ 서해안선	인천 - 무안
③ 호남선	대전 - 순천	⑫ 신갈-안산선	용인 - 안산
④ 영동선	수원 - 강릉	⑬ 중앙선	대구 - 춘천
⑤ 동해선	동해 - 강릉	⑭ 제2경인선	안양 - 인천
⑥ 남해선	부산 - 순천	⑮ 시흥-안산선	광명 - 안산
⑦ 구마선	대구 - 마산	⑯ 대전-진주선	대전 - 진양
⑧ 울산선	언양 - 울산	⑰ 중부내륙선	여주 - 금동군
⑨ 99울림픽	대구 - 광주	⑱ 부산-대구선	부산 - 대구

파이프라인, 컨베이어벨트 輸送網

- 파이프라인, 컨베이어벨트를 최대활용
- 전문업체 육성에 필요한 관련규정 정비

3. 運送構造의 合理的 改編

輸出入컨테이너 輸送構造

- 부산항 컨테이너 埠頭擴張 및 連繫性 강화
 - 피더선 부두 건설('94~'98)
 - 신선대부두(PECT) 철도연계 전용도로 개설('94)
 - 자성대부두(BCTOC)~7부두간 전용도로 개설('94~'96)
 - 자성대부두(BCTOC) 철도작업선 연장('94~'96)
 - 부산진역~4단계 항만간 철도노선 복선화('88~'94)
- 컨테이너 埠頭 荷役裝備 현대화
 - 자성대부두내 최신형 컨테이너 크레인 도입·대체('95~)
 - 7부두의 컨테이너 크레인 설치등 다목적부두화 추진('94~)
- 컨테이너화물의 沿岸海送 擴大 추진

- 연안피터선부두 조기개발 및 전용船席 배정('94~'97)
- 연안해송관련 행정절차 간소화('94~'95)
- 컨테이너부두 直通關制度 이용 확대('94~)
 - 터미널비용 차등적용, 화물직통관 교육·홍보강화
- 私設 컨테이너藏置場(ODCY)의 정비
 - 컨테이너 처리시설의 조기 확충
 - ※ 부산항 4단계('92~'97), 광양항 1단계('87~'96), 양산 ICD('91~'98)
 - 사설컨테이너 장치장(ODCY)의 이전독려
 - ※ 교통부, 관세청, 부산시 등 관계기관 합동
- 수도권 컨테이너기지(의왕ICD)의 活性化 추진('95)
- 철도컨테이너 수송능력 증강
 - 컨테이너 운행열차 增設(22→32개)('94)
 - 철도장대열차 운행, 晝間 컨테이너 열차 운행('94)
 - 鐵道施設 개량('92~'95)
- 컨테이너 輸送用 『신형화차』 개발운행
 - 고속컨테이너 화차 개발 보급('91~'97)
 - 기존차량 개량 및 사유화차 제작 추진('94~)
- 鐵道輸送基地의 확장 조성
 - 부산진역 CY 확장('94), 주요공단주변 CY 조성
 - 의왕 ICD 확장('91~'95), 양산ICD 조성('91~'98)

大量貨物輸送體制

- 시멘트의 철도 大量輸送 體系 구축
 - 철도지역내 시멘트 저장능력 증강('94~'97)
 - 철도 수송능력의 증대('94)
 - ※ 시멘트수송열차 증설, 짐결열차 지정확대, 선로능력 증대
- 大量 沿岸貨物 專用施設의 확충
 - 전용 부두시설 건설 민자유치 추진('94~'97)
 - ※ 유류(6개소), 시멘트(10), 철재(5), 기타 보관시설등(14개소)
 - 철강전용 RO-RO 선 도입·운행('96~'97)
- 經濟船舶 確保('94~)
 - 경제성 있는 대형선(전용선) 확보, 외국적 선박 용선

4. 既存 貨物流通施設의 最大活用

- 기존 화물터미널의 運營 활성화('94)
 - 집배송·보관기능 보완, 터미널간 정보교환등 연계강화

- 조합설립 등 상호협력 분위기 조성
- 中小企業間 共同 輸·配送體制 구축유도('95~)
- 夜間道路 활용 극대화('94~)
 - 주요 고속도로 휴게소에 간이 취침장 등 편의시설 확충
 - 자동차 집배송 시설 설치확대, 조기출퇴근제 실시검토
- 도시내 貨物유통 優先權 부여('94~)
 - 시내 화물차 전용 주·정차장 지대 설정 검토('94~'95)
 - 시범 화물전용도로 설치 검토('94~'95)
- 港灣運營의 效率性 제고('94~)
 - 부두운영체제를 관영에서 민영체제로 점진적 전환
 - 선진항만 운영기법 도입, 항만하역의 기계화·전문화
 - 예선·도선운영등 항만내 서비스 경쟁체제 유지
 - 입·출항 등 항만관리운영의 전산화·과학화
- 高速鐵道時代 對備 철도수송 活性化 基盤 조성
 - 철도역 기능을 화물수송 위주로 점진적 개편('96~)
 - 고효율·초고속 화차의 개발·운행('98~)
 - 철도화물 거점 연계수송 체제 전환('95~)
 - ※ 전역 서비스 → 거점역 연계수송 서비스 전환
 - 철도차량 전문 관리업체의 육성·발전('95~)

5. 保管施設의 재정비

- 창고시설의 集團化 및 施設擴充('95~)
 - 거점수송지역 단위별 창고단지 조성
 - 자동, 냉동창고 등 고 부가창고시설의 확충
 - 타 물류시설과의 연계기능 강화
- 창고업의 育成·支援
 - 창고시설의 이전 및 건설지원('95~)
 - 창고업 협회의 설립 유도('95~)
 - 창고업 표준약관 제정·고시('94~)

6. 物流標準化·荷役機械化 추진

- 전 화물시설·장비의 KS 標準規格化 추진('94~'95)
- 物流標準指針書(Unit Load System 통칙)의 제정('94~'95)
- 물류표준규격사용 지원대책 강구('94~'95)
- 수송용 표준 팔리트 國際規格化('95)

- 수송·보관용 물류 바코드(Bar - Code)보급확대('95~)
- 수송용 규격포장 擴大普及 및 機械化추진('94~'96)
- 企業物流會計基準마련('94~'96)

7. 綜合物流 情報網 구축

- 綜合物流 情報網 추진체계 정비
 - 추진위원회의 구성·운영('94)
 - 철도, 해운, 항공 및 공로정보망의 연계체계 확립('96)
 - 타 유관망(무역, 통관망)과 연계추진('96)
- 物流情報網이용 저변확대('94~'96)
 - 거래관행을 전자문서화, 표준 S/W 개발·보급
- 單位 物流情報網 構築事業의 지속추진
 - 해운물류('92~'96) : 해운항만청, KL-Net
 - 철도운영('90~'96) : 철도청
 - 국내화물('94~'97) : 복합터미널 등 물류관련업체
 - 항공화물('94~'96) : 항공사, 한국공항공단
- 화물차량 運送情報시스템의 구축('95~2000)
 - 무선운행허가, 최적운행경로, 전자운행일지등
- 超高速 物流情報通信網 시범서비스 실시('94~2000)
 - 수도권 신 공항주변 첨단물류지역내
 - 화물터미널, 항만, 공항 등 물류시설간
- 貨物流通 統計制度의 개선('94~'96)
 - 물류정보은행설치
 - ※ 교통개발연구원, 해운산업연구원 등 공동참여
 - 정기적인 전국화물 통계조사실시(5년단위)

8. 貨物유통 關聯制度·節次의 改善

- 貨物流通事業 規制緩和('94~)
 - 소화물 일관수송 화물취급제한(중량 30kg 이하) 폐지 등 19건
- 物流關聯 事業育成을 위한 制度改善 추진('94~)
 - 공업단지내 터미널 등 물류시설부지 확보지원 등 17건
- 輸出入 通關制度의 개선('94~)
 - 수출입 관련서류 제출 간소화 등 3건
- 貨物流通業 서비스 強化 및 健全育成
 - 국제 경쟁력을 갖춘 복합운송인의 육성('94~'96)

- ※ 사업범위 확대, 업종단순화, 공제조합 설립검토
- 소화물 일관수송 및 이사화물운송 서비스 개선('94~)
- 독립 화물운수사업법제정 검토 및 관련약관의 정비('94~'96)

9. 國際貨物 流通中心地 역할강화

- 大陸橫斷鐵道를 활용한 유라시아권 종합수송체계 구축
 - 실태조사 및 이용권확보 협상단 구성·운영('94~'96)
 - 해상연계수송로의 확보('94~'98)
 - ※ 연운항(중), 나호드카/보스토니치(러)와 연계
- 외항해운사업 구조의 합리적 改編('94~)
 - 해운업 등록제 전환 등 자율개방화 추진
 - 국적선사의 국제경쟁력 제고를 위한 지원강화
 - ※ 중고선 도입규제완화, 선박 특별등록제(제2선적제)도입 등
 - 기업공개, 협력운항 등 국적선사의 재무구조 개선
 - 국제해운협력 강화 COECD, 개발도상국
- 首都圈 新空港을 國際綜合物流센터(HUB)로 육성('95~)
 - 국제종합물류센터로서의 기능 부여
 - 신공항주변 피더부두 개발 검토
 - 신공항 연계 내륙화물 운송로의 확보
- 汎世界的 航空貨物 輸送網 구축('94~)
 - 전방위적 국제항공 협력 증대
 - 국제항공 노선망 개발
 - 국내연계 화물노선망 개발
- 國家, 國際機構등 국제협력관계 증진('94~)
 - 제24차 국제복합운송협회(FIATA) 서울 총회의 성공적 개최('95. 9)
 - 서울국제물류전 등을 통해 정보교환 및 홍보

10. 物流技術 혁신

- 尖端 物流裝備 技術개발 基本연구 실시('95~)

《《 주요 기술개발 대상(예시) 》》

- 수송기술 : 차량대형화·고 용량화, 국내수송용 컨테이너, RO-RO선 등
- 보관기술 : 입체자동화 창고, 냉동·저온·정온기술, 보관기기의 현대화등
- 하역기술 : 자동분석기, 입체반송기기, 무인반송차 기술
- 포장기술 : 포장자재, 포장용기, 포장기술 등

- 交通技術研究所의 신설 검토
- R&D투자 확대
- 品質認證實施 검토
- 尖端 物流施設·裝備의 보급 확대

11. 專門人力の 養成 및 行政支援 강화

- 物流 專門人力の 양성
 - 운전기사, 하역인부, 선원등 물류관련인력의 안정수급대책마련('95~)
 - 물류전공학과 신설, 국가공인 물류자격제도 도입검토('95)
 - 관련 공무원의 전문성 제고('94~)
- 貨物流通 관련 國際情報 수집 및 協商能力강화
 - 해운위주에서 복합운송관련 국제협상 능력제고('95~)
 - ※ 해운, 항공, 철도 등 종합협상이 가능한 교통주재관 파견
- 국제적 협상감각을 지닌 協商 專門人力 양성('95~)
- 貨物流通政策 調整機能 강화('94~)
 - 국제복합운송을 지원할 수단별 정책의 연계성 강화
 - 수단간 연계성 강화를 위한 법적·제도적 뒷바침 마련