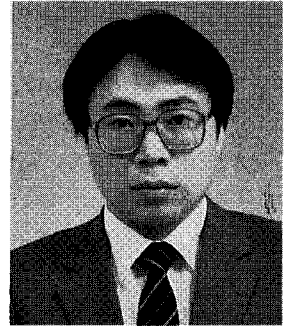


## 산업의 경쟁력제고를 위한 물류비절감현안과제



통상 산업부 유통산업과  
서기관 이승재

### 1. 배경설명

최근 우리 산업의 국제경쟁력이 주요 경쟁국보다 현저히 약화되어 수출애로와 수입 증가에 따른 무역수지 적자가 점차 확대되고 있다. 또한, 중소기업의 어음부도율도 '96년 0.17%에서 '97년에 들어서는 0.24%로 증가하였다.

우리 산업이 이처럼 어렵게 된 이유는 여러가지 복합적인 요인이 작용하고 있다.

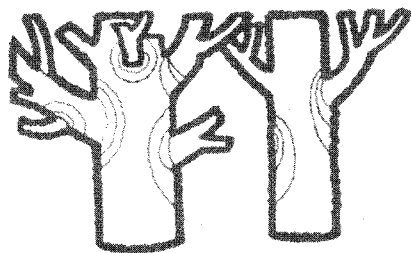
우선 선진국보다 제품의 품질면에서 떨어지며 중국, 동남아 국가에 비해서는 가격이 높기 때문에 양쪽에서 협공을 당하고 있는 처지에 있는 것이다. 특히 WTO체제의 출범으로 무역에 있어서 제한이 없어진 무한경쟁의 상황에서 우리 상품의 이러한 특성으로 인해 경쟁력이 한계에 도달한 것이다.

우리나라의 기업 물류비는 14.3%로서 일본, 미국, 유럽 등에 비해 2~3배에 이르고 있어 주요한 절감대상이 되고 있다. 실례를 들어 무역협회에서 조사한 자료에 의하면 23CBM 컨테이너를 기준으로 미국 LA에서

부산항까지 해상운임이 1,275천 원(1,500\$)인데 비해, 부산에서 서울까지 운송하는데 드는 비용은 1,449천원이나 소요되고 있다.

우리 통상산업부에서는 산업의 경쟁력을 제고하기 위해서 물류, 지가, 임금, 금융 등 경쟁국보다 높은 생산요소비용을 낮추기로 하였다.

특히 물류부문에 있어서는 그동안 고질적이고 구조적인 물류애로요인을 해소하고 물류표준화, 정보화, 공동화의 추진, 공동집배송단지와 같은 물류거점시설의 건립지원 및 도매배송업의 육성등 기업 물류비절감 현안과제를 선정하여 개선키로 하였는 바 그내용 중 일부를 소개하고자 한다



## 2. 주요 내용

### 가. 物流標準化 普及

#### 1) 물류표준화의 필요성

- 물류활동에 관계되는 하드웨어 및 소프트웨어를 표준화, 규격화, 통일화함으로써 화물흐름의 전과정에 걸쳐 단위화물 일관수송체계(Unit Load System)의 구축을 가능하도록 함.
  - 소프트웨어 분야 : 물류용어, 거래단위, 전표, 코드, 포장치수 등
  - 하드웨어 분야 : 팔레트, 컨테이너, 지게차, 트럭 적재함, 랙 등 운반·하역·수송·보관시설
- ※ 일관팔레트화의 효과(일본 통산성 자료) : 89%의 인력감소

#### 2) 현황 및 문제점

- 표준화수준 저조
  - 물류관련 시설 및 장비의 KS규격(278종)간의 연계성 부족
  - 물류표준화의 전제인 팔레트의 경우 기존 KS규격(7종)중 일관수송용 표준규격을 1,100×1,100mm(일본 규격과 동일)로 정하였으나('95. 12), 사용율이 10% 수준에 불과
- 표준화 보급부진 사유
  - ① 표준 팔레트 보급 지연
    - 주요국의 표준팔레트규격이 상이하여 수출입물동량의 국제적 일관수송 및 국내 유럽계 외국인업체에 대한 납품시 사용곤란

#### 〈주요국의 표준팔레트 규격〉

국 별	한 국	일본,대만	미 국	유 럽	호 주	ISO
규 격 (mm)	1,100× 1,100	1,100× 1,100	1,219× 1,016	1,20× 800	1,165× 1,165	4종

- 개별 업체가 일관수송용 팔레트보다 타 규격을 과다 보유하고 있어 보급 지연

#### 〈팔레트 규격별 사용실태〉

(단위 : %)

구 분	1,100×1,100	1,000×1,200	기타
사용매수 기준	6.0	9.4	84.6
응답회사 기준	25.3	10.1	64.6

자료 : 대한상의, 『우리나라 기업의 팔레트표준화 실태조사』, '95

- 수송용 화물트럭(4톤 이상)의 36%를 차지하는 중형(4~7톤)트럭의 적재함 폭이 2,120mm로서 표준팔레트의 2열 적재 곤란으로 효율저하(2열 적재가능 적재함 폭 : 최소 2,280mm 이상)

② 관련 장비 및 소프트웨어의 표준화 부진

- 포장, 전표, 코드, 거래단위 등의 표준화 및 일관수송용 표준팔레트와 정합성이 있는 장비의 보급 미흡
- 정부의 예산, 세제상 지원 및 홍보 부족

3) 개선 방안

- 표준팔레트 및 장비의 구입시 예산 및 세제상 지원 확대
  - 물류표준화 예산 지원 확대 : ('97)통산부 200억원, 건교부 45억원, 농림부 270억원
  - 조감법상 투자세액공제대상 업종(제조업 등) 및 설비의 확대
  - 조감법상 투자세액공제대상 업종(제조업 등) 및 설비
  - 예산, 세제, 인허가 지원대상인 공동집배송단지, 도매배송업자의 지정요건에 표준화장비를 사용토록 명문화추진
- 표준팔레트 이용자에 대한 수송·보관·하역 등 운임 할인
- 포장, 거래 등 소프트웨어 및 관련 장비의 표준화 유도

나. 都賣物流業의 育成

1) 정의 및 필요성

- 도매물류업은 소매업의 유통네트워크를 거느리고 도매기능을 하는 새로운 물류업의 형태임
- 다품종·소량 배송요구에 대응하여 도매 및 수·배송 기능을 함께 수행함으로써 물류공동화 및 신속히 수요자의 욕구 충족
  - ※ 도매물류업의 특징 및 기능
    - 머천다이징 기능 및 물류기능(보관, 배송 등)을 갖음
    - EDI 등 정보시스템의 확보
    - 메이커와 소매점을 연결하는 POS시스템의 구축

2) 현황 및 문제점

- 아신유통, 콜럼버스코아퍼레이션 등 20여개 중소형업체가 활동하고 있으나, 정확한 실태파악 곤란
- 도매물류업 지원을 위한 제도 미흡으로 설비투자에 애로

### 3) 개선방안

- 도매물류의 육성·지원 근거 마련(유통산업발전법)
  - 사업범위, 지정요건 및 지원방안 등 세부적인 규정 마련
- 도매물류업 지정요건으로 일관수송용 표준팔레트 사용 제도화
- 물류공동화를 선도하는 도매전문 물류업체로 육성하여 물류비절감에 기여

### 다. 政府의 支援 強化

#### 1) 현황 및 문제점

- 물류활동을 원가절감대상 및 고부가가치 성장산업으로 대두
  - 네덜란드, 싱가포르 등 국가에서는 자국내 물류산업을 육성하고 지역물류 거점국가로 성장하기 위한 정책추진
  - 미국 : 1980년경 화물자동차와 철도운송사업에 대한 규제완화 실시로 물류비 절감('82 ~ '87중 물류비 22% 감소)
- 외국에 비해 물류관련 예산 및 세제상 지원이 부족

〈한국과 일본의 지원내용 비교〉

구 분	한 국	일 본
중소기업 지원	융자	융자 및 보조(기초조사비 등)
채특융자 금리	6.5%	5.5%
채특융자 조건	3년거치 5년 상환	5년거치 25년내 상환
투자세액 공제	취득가액의 5%	취득가액의 7%

#### 2) 개선 방안

- 예산지원 확대 및 융자조건 개선
  - 공동집배송단지 융자비율 상향조정 : 공사비의 30%→50%
  - 융자금리 및 융자기간 연장
- 물류사업에 대한 세제상 지원을 제조업수준으로 확대
  - 지방세법상 물류시설의 비업무용 토지판정기간을 연장: 2년 → 3년 (공장용 토지와 같은 수준)
  - 지방세법상 종합토지세 과세기준을 물류시설용 토지에 대해서도 개별과세로 변경

### 라. 不合理한 料金體系의 改編

#### 1) 물류요금 실태

- 수출입시 부담하는 물류요금의 종류가 통관관련 요금을 제외하고도 10여 종류에 달함.
  - 항만요금 : 해상운임 및 부대비용외에 항만하역료(컨테이너 화물의 경우 THC), 검수검정료, 부두경비료(부산, 인천항), 항만시설사용료, 컨테이너세 등

- 육상요금 : 내륙운송료(컨테이너육송료, 철송료, 연안 해송료 등), 보세구역(창고 / 장치장) 보관료, 보험료 등
- 무역업계가 부담하는 물류요금이 과다하여 경쟁력 저하
  - 해상운임(연간 6조원 규모)을 제외한 각종 물류요금 부담액은 2조5천억원 상당
  - 연례적인 각종 요금인상으로 부담 가중('96년의 경우 '95년에 비해 약 3천억원을 추가 부담)
- 요금체계(하역요금, 보관료 등)가 기본요금 및 과도한 할증요금 등 복잡하여 화주에 부담요인으로 작용
  - ※ 일반하역요금(예시)
    - 기본요금 : 화물형태별(4종), 품목별(27종), 작업장소별(3종)
    - 할증요금 : 품목별(4종), 작업종류별(12종)
- 요금결정 및 징수체계가 서비스공급자 위주로 되어 있는데다가 요금자율화에 따라 화주에게 일방적인 부담강요
  - 각종 부과금(컨테이너세 등)을 선사대납(특별징수권자 위탁)체제로 되어 있어 선적기일을 맞추기 위해 불합리한 요금을 부담
- 항만시설 부족으로 외국에 비해 추가 부담(ODCY장치·하역료, 시내운송료, 컨테이너세 등)

## 2) 부문별 문제점 및 개선방안

- 요금 및 부대비 결정시 화주협의회와 사전협의 의무화(용역의뢰시 공동참여) 및 위반시 제재조항 법제화
- 복잡한 항만운송요금의 통합·단순화 및 불합리한 요금의 폐지
- 물류표준화를 유도할 수 있도록 일관수송용 팔레트화물에 대한 할인요금 도입

## 3. 결 어

최근 일본정부는 산업의 경쟁력에 장애가 되고 있는 물류분야에 대한 종합적인 개선시책으로서 '97 ~ 2001년 기간동안 시행할 『종합물류시책대강』을 제정하였다.

중전 각 성청에서 각각 시행하던 물류과제를 이번에 하시모토 총리의 지시로 통산성이 주축이 되어 운수, 건설, 농수, 국토 등 통일적인 물류개선지침을 제정한 것이다.

우리부에서는 현재와같은 높은 물류비를 부담하고서는 기업의 경쟁력을 높이기 어렵다는 판단하에 물류수요자의 관점에서 볼 때 불합리한 물류어로요인을 개선하기 위하여 적극 노력하기로 하였다.