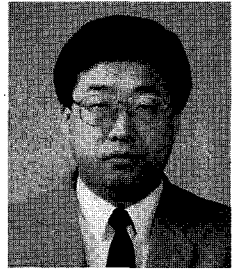


## '99년도 정부의 물류시책 방향

— 산업자원부 —



산업자원부 유통산업과장  
이 현 식

### 1. 정부 물류정책추진의 초점

기업의 모든 업무가 그러하듯이 물류활동 역시 기업의 업종, 물류조직 및 기업문화 등에 따라 그 활동의 양상과 범위 및 그 결과도 상이하고 다양하다고 볼 수 있다.

이것은 기업의 업종과 규모에 따라 운송비, 보관·재고비, 포장비, 하역비 및 물류정보 관리비 등이 전체 물류비에서 차지하는 비중은 물론, 물류활동중 외주비율이 서로 다르다는 점과, 기업의 물류비 산정방식도 천차만별인 점에서 뚜렷이 나타난다고 할 수 있다.

정부의 물류정책은 이러한 다양한 기업의 상이한 물류활동중 공통적으로 수행되는 물류기능에 대한 효율화 방안 및 나아가 물류산업의 활성화를 통한 기업물류의 Outsourcing기반구축에 그 초점을 맞추고 있다.

무엇보다 정부의 물류정책 수립 근거는 우선, 기업의 물류활동 기반이 SOC 및 각종 물류거점 시설에 기초하고 있기 때문이다. 즉 유통을 크게 상류와 물류로 나누어 볼 때 상류에 비교하여 물류는 상대적으로 초기투자 비용이 크고, 공공재적 성격이 강해 시장의 실패가 일어나기 쉬운 시설에 기반을 두고 그 활동이 이루어 진다는 것이다. 또한 물류표준화는 표준화의 공공성은 물론이거니와 그 효과가 개별기업 차원이 아닌 국가 전체적 시각에서 수립되고 확산될 때 그 효율성을 제고할 수 있는 부문이므로 역시 정부 물류정책의 중요부문을 차지한다고 할 수 있다.

더불어, 현재의 부족한 SOC를 확충하기에는 막대한 시간적·금전적 비용이 필요하나, 기업내 물류자원의 공동사용은 이러한 애로사항을 상당부분 해소할 수 있는 win-win전략임에도 불구하고, 정보 및 유인 체계의 부족으로 인한 물류공동화의 저조가 현 실정인 만큼, 정부가 다각적인 정책수단을 동원하여 활성화해야 할 부문임에 틀림없다.

### 2. 99년도 산업자원부 물류정책의 궁극적 목표는 산업경쟁력 제고에 있다.

국내 물류비는 '96년 현재 GDP의 16.3%를 차지하고, 기업(제조 및 유통업)의 매출액 대비 물류비 비중은 12.9%에 달하는 등 선진국에 비해 물류비 비중은 상당히 높은 편이다. 특히 수출기업의 물류비 부담은 IMF이후 환율상승으로 인한 물류비의 동반상승에 따라 가격경쟁력의 상당 부분을 잠식하고 있는 실정이다.

한편, 물류산업은 '97년 GDP대비 2.7%, 고용인구의 1.3%를 차지하나, 대부분의 물류업체가 영세하여 기업의 다양하고 전문적인 물류서비스를 수용하기에는 역부족인 형편으로, 이는 기업이 물류부문을 Outsourcing하지 못하는 이유이기도 하다. 따라서 기업의 입장에서는 기업역량을 핵심사업 부문(core business)에 집중하지 못하는 결과를 초래하고 있다.

산업자원부가 기업의 물류활동의 물류산업에도 관심을 가지는 이유는 궁극적으로 기업물류의 상당부분이 전문 물류업체가 담당하는 것이 세계적 추세(Best Practice)이고, 결국 국내에서도 동 추세로

의 전환이 그 속도는 더디지만 확실히 일어나고 있다는 점이기 때문이다.

올해 산업자원부의 물류정책은 크게 두가지로 대별될 수 있다.

**※ 첫째, 기업의 물류효율화 기반구축을 위한 물류표준화 및 물류공동화의 추진이다.**

우선 물류표준화에 대한 정책은 기존의 물류 및 포장표준화에 관해 기 제정된 KS규격의 확산에 초점을 맞추고 있다.

우리나라의 물류표준화 현황은 그 기초가 되는 일관수송용 표준파렛트의 보급율에 있어 선진제국의 보급율(유럽:90%, 미국:50%)에 크게 못미치는 16.8%수준에 그치고 있어 물류비 절감에 있어 큰 애로사항으로 작용하고 있다. 이에 따라 기업마다 상이한 파렛트 규격은 파렛트를 수송용이 아닌 보관용으로만 이용하게 되는 원인이 되어, 하역 및 수송의 비효율성을 초래하고 있다.

이에 우리부에서는 물류표준화 확산을 위해 유통합리화 자금 770억원중 170억원을 물류표준화 부문에 배정하고, 물류표준화를 위한 기존 시설의 개체비용도 지원토록 하였으며, 물류업체의 표준화 관련 투자를 지원함으로써 이들 업체의 물류표준화에 대한 중추적 역할이 가능토록 유인체계를 마련하였다.

또한, 일관수송 체계 확립을 위해 시범사업을 추진하며, 현재 문제가 되고 있는 대형 할인점 등 유통업체에 대한 물류표준화 보급 및 확산에도 정책 역량을 집중할 계획이다. 아울러, 물류는 기본적으로 상이한 기업간 상품의 흐름에 관한 일련된 활동이므로 물류바코드 등 물류정보화를 통한 효율성 제고를 위해 SCM(Supply Chain Management : 유통총공급망관리) 시범사업을 적극 추진함으로써 유통공급망에 있는 여러 기업들간의 물류효율화를 꾀하며 동 사례를 홍보하여 물류표준화 확산을 도모할 예정이다.

한편, 물류공동화 정책으로는 업종별·지역별 물류공동화를 지원하기 위해 140억원을 배정하였으며, 전문상가단지 건립을 통한 물류기능의 공동화를 유도하기 위해 동 사업에도 50억원을 신규로 지원키로 하였다. 하지만, 물류공동화의 궁극적 목표는 전문 물류업체가 제조업 및 유통업의 물량을 대량으로 취급함으로써 규모의 경제를 확보하고, 노하우를 축적함으로써 기업의 물류서비스를 고도화하는 것이다. 따라서, 물류의 Outsourcing과 제3자 물류의 기반을 구축하기 위하여 전문 물류업체의 집배송 센터 건립 및 물류정보화 등의 설비구입 지원은 물론, 동 업체에 대한 운영자금도 지원 할 계획이다.

**※ 두 번째 목표는 물류산업의 활성화 대책이다.**

앞에서도 언급하였듯이, 물류산업이 활성화되어야 기업의 물류에 대한 부담을 줄일수 있다는 점에서 물류산업에 대한 규제개혁 및 지원 제도가 절실히 필요한 시점이다.

우리부에서는 물류산업을 산업발전법상 산업의 범위에 포함시켜, 종합적 발전시책을 마련하고, 제조업과 차별없이 각종 정부지원을 받게 할 예정이다. 물류업체도 올해부터 유통합리화 자금을 통해 각종 지원을 받을 수 있게 되는 것은 우리부의 물류산업에 대한 위와 같은 시각변화에 기인한다고 할 수 있다.

물류산업의 지원과 동시에 반드시 추진되어야 할 부문이 물류산업 전반에 걸친 진입 및 영업관련 규제의 철폐라고 할 수 있다. 이를 위해 우리부는 관련 부처 및 규제개혁위원회와 협의하여 물류산업의 경쟁기반을 조성하는 데 노력할 방침이다.

이상에서 '99년도 산업자원부의 물류정책인 기업의 물류비 절감과 물류산업 활성화 방안에 관한 개략적 설명을 하였다. 마지막으로 향후 우리나라 물류의 발전을 위해서는 열악한 물류환경에도 불구하고 각각의 영역에서 활동하는 물류인들의 물류에 대한 애정과 헌신이 무엇보다 중요하다고 생각된다. 우리부에서는 앞으로 물류현장의 소리를 귀담아 적극 반영함으로써 현실에 기반을 둔 탄탄한 물류정책 수립을 위해 역량을 집중할 것이다.