

우리나라 수송물류 현황과 개선



박 귀 환
(오산대학 물류전공 교수)

지금까지 한국경제는 지속적인 성장과 산업구조의 변화과정을 거치면서 여러 분야에서 많은 발전을 거듭하여 왔다. 그러나 타 분야에 비해 화물유통분야, 즉 물류 분야에서는 상대적으로 낙후돼 있으며 비효율성을 면치 못하고 있어 타 산업발전에도 큰 장애가 되는 요인으로 등장하게 되었다. 우리나라의 전체 산업평균 물류비가 총매출액의 대비 14.3%(GNP대비 16.5%)로서 미국(7.7%), 일본(8.8%)에 비해 매우 높은 수준이며 그 중에서도 수송비가 차지하는 비중이 업체 평균 67.7%(50조 2천억원)를 차지하고 있어 그 중요성을 더해 주고 있다.

이렇게 물류비 비중이 높은 것은 여러 가지 원인이 있겠지만 첫째, 사회 간접자본시설(SOC), 즉 도로, 항만, 철도 등의 부족으로 생기는 결과로 수송로에 만성적인 체증이 늘고 있기 때문이다. 특히 수송분야에 있어 도로 수송분담률이 14.6%인데 비해 도로연장은 불과 3.8%에 불과하여 자동차 증가율 22.8% 증가를 나타내고 있는 것을 보면 그 원인을 직감할 수 있을 것으로 생각한다.

둘째, 철도와 도로, 항만과 도로간, 복합연계 수송체계가 미흡하여 공로 직송에 의존하고 있기 때문에 수송분담이 원활하게 이루어지지 않고 있어 화물수송의 효율성은 물론 물류비 증가의 원인이 되고 있다.

셋째, 소형자가용 화물위주의 비효율적 수

송이다. 도로수송에 있어서 영업용 화물 자동차와 자가용 화물자동차의 수송실적에 있어서 자가용 수송실적이 72.4%, 영업용 19.7%로써 영업용보다 자가용 위주의 수송이 이루어지고 있다. 그러나 수송효율 면에서 대당 평균 수송실적이 영업용의 경우 대당 2,549톤인 반면 자가용은 대당 957톤으로 절반수준도 안 된다. 이는 자가용차량은 주로 소형차량이며 공차운행을 많이 하고 있기 때문이다.

넷째, 개별 직송 위주의 화물수송체계를 들 수 있다. 차량과 화물을 연결하는 화물 터미널이 전국적으로 19개소에 불과하고 그나마 있는 것도 알선대기소, 주차장의 주기능으로 활용되고 있어 터미널을 경유하는 물량은 18.4%에 불과하고 나머지 물량은 출발지에서 도착지까지 개별 직송체제로 구성되었다는 점이다. 이에 대한 원인은 화물터미널 시설부족, 보관시설, 집배송 시설 등 물류거점시설의 부족 및 체계 미정비에 있다고 본다.

다섯째, 운송시장 개방에 따른 정부의 물류정책상의 각종 규제를 들 수 있다. 물류거점확보를 위한 토지관련규제, 화물자동차 운송사업규제 등 다양한 수송서비스 개발을 저해하고 있다.

여섯째, 물류표준화의 보급이 저조하여 자동차 또는 기계화 일관수송을 위한 수송 장비, 포장용기 등의 개발이 미흡하여 ULS(Unit Load System)구축이 활발하지 못하고 있다.

마지막으로 물류의 흐름을 체계적으로 파악할 수 있는 물류 정보망 구축의 미비로 계획수송이 어렵고 수송효율의 저하와 인력 및 시간낭비를 초래하고 있다.

이와 같이 물류비가 증가할 수 있는 요인들, 문제점 등을 해소하기 위해 정부와 기업이 부단히 노력하여 많이 개선되어 가고 있으나 세계화에 부응하여 경제발전의 일익을 담당할 물류분야 그 중에서도 수송분야의 획기적인 개선이 있어야 할 것이다. 물류인의 한 사람으로서 여기에 대한 개선 방향 몇 가지를 제안하고자 한다.

첫째, 수송체계의 확립으로 간선수송의 대형화와 집배송의 공동화를 적극 추진하여 수송효율을 높여야 한다. 현재 정부가 추진하고 있는 물류거점 도시, 즉 서울, 부산, 대구, 광주, 대전 등 고속도로 주변에 대형 복합터미널 시설을 확보하여 간선수송과 철도, 항만시설과 연계할 수 있도록 수송체계화를 적극 추진하여야겠다. 이를 위해 지역 개발 전략과 연계하여 민자유치 추진도 적극 추진하는 것이 바람직하다.

둘째, 도로수송분담율을 줄이고 대체 수송수단인 철도와 연안해송을 활성화하도록 연계시설을 최대한 확보하는 정책을 추진하여야 한다. 예를 들면 부곡터미널과 철도연결, 인천항과 서울지역 내륙수운연결 등과 같이 수송분담 및 복합운송체계 구축을 시급하게 함으로써 교통체증을 분산시킬 수 있을 것이다.

셋째, 물류 공동화의 적극적인 추진이다. 동종업체간 수·배송 공동, 노선집화 배송 공동, 납품대행 공동, 메이커와 운송업체간 공동, 업종별 공동물류 정보망 구축 등은 물류 시설장비 투자를 최소화하고 교통체증에 의한 개별 수·배송을 지양하여 물류비 절감을

극대화 할 수 있는 최선의 방안으로 정부에서도 주도적으로 추진하는 것이 바람직할 것이다.

넷째, 정부의 물류관련 규제완화 정책의 지속적인 추진이다. 정부는 기회있을 때마다 규제 완화를 외치고 있지만 아직도 미흡한 점이 많다. 규제완화는 시장기능의 극대화를 기할 수 있고 운송업자에게는 물류시설확보로 고객에 대한 수송서비스의 증대를 도모할 수 있을 것이다. 다행히 98년에 시행된 화물자동차 운수사업법 제정으로 면허제에서 등록제로 전환, 차고지 확보문제, 화물자동차 정보망 구축, 금융지원, 세계감면등 많은 규제를 완화하고 있으나 선진국의 경우 규제완화로 인한 물류비 절감사례가 있는데 가장 관심을 끄는 것은 수송 시장에 대한 경쟁의 도입이 가장 효과적인 수송비 절감 수단일 수 있다는 점이다.

다섯째, 일본이나 미국처럼 기업의 자가용 화물자동차 보유규제를 강화하여 영업용 화물자동차 이용률을 확대하여 교통체증을 줄이고 제3자 물류를 활성화함으로써 수송물류비를 절감하도록 하여야한다.

물류에 있어 수송분야의 문제점과 개선방향을 개략적으로 제시하였으나 이미 알고 있으면서도 누가 어떻게 적극적으로 시행에 옮기느냐가 큰 문제이다. 이는 많은 투자와 노력 없이는 불가능한 분야이며, 빠른 기간에 이루어 질 수 없음을 인식하기 때문에 업계나 정부가 공동인식을 하고 꾸준한 노력에 의한 물류정책 개발과 실천만이 물류합리화의 첩경이 될 수 있을 것이다.