



국가물류체계 구축사업 추진실태

I. 감사실시 개요

감사원은 건설교통부, 산업자원부, 해양수산부, 철도청, 관세청 등 물류관련 부처의 물류정책 추진실태를 종합 점검하여 정부 부처간의 중복 투자 요인을 사전에 제거하고 부처별 정책의 통합.조정을 통한 사업추진의 일관성과 효율성을 제고함으로써 고물류비 구조를 개선, 국가경쟁력 제고에 기여하고자

- 2001. 2월부터 5월까지 사이에 『국가물류체계 구축사업 추진실태』에 대한 실지감사를 실시하고 감사위원회의 의결을 거쳐 총 32건을 건설교통부 등 관계기관에 통보하였다.

II. 감사결과 주요 내용

1. 「국가 등에 귀속되는 항만 배후부지」의 범위 관련 규정 불합리

- 해양수산부는 비관리청 항만공사로 조성한 토지 중 준공과 동시에 「국가 등에 귀속되는 배후부지」의 범위를 항만법 시행령 제17조 제2항의 규정으로 정하면서
 - 국내.외 주요 항만의 선석당 연간 처리물량(최소 450천TEU)을 수용할 수 있는 장치능력을 확보하기 위해서는 부두의 폭을 안벽으로부터 최소 800m (Container Yard의 폭은 최소 685m) 이상 확보하는 것이 합리적인데도
 - 위 시행령에서 컨테이너 전용부두의 배후부지 중 국가 등에 귀속되는 범위를 안벽으로부터 500m~700m로 규정하고 있어
 - 민자사업자 등 비관리청 항만공사로 시행, 개발하는 컨테이너 부두의 경우 충분한 장치장을 확보할 수 없게 되어 ODCY(Off-Dock Container Yard) 이용이 불가피하고 이에 따라 셔틀로 및 컨테이너 재조작료 등의 물류비와 물류애로를 줄일 수 없을 것으로 예상된다.
 - 이에 대하여 해양수산부장관에게 선석당 연간 450천TEU 이상의 장치능력을 갖춘 부두를 개발할 수 있도록 국가 등에 귀속되는 배후부지의 범위인 컨테이너 전용부두의 폭을 안벽으로부터 800m 이상 확보할 수 있게 항만법시행령 제17조 제2항의 규정을 개정하는 방안을 마련하도록 권고



2. 광양항 컨테이너 전용부두의 「관련부지」 개발사업 부적정

- 해양수산부는 1993. 1. 광양항 컨테이너 전용부두(제1, 2단계) 배후부지를 개발하고자 비관리청 항만공사 시행허가(사업시행자 : 한국컨테이너부두공단)를 하면서
 - 위 부두의 선석당 장치능력은 연간 300천TEU 상단에 지나지 않으므로 장치장을 추가로 확보하여 ODCY가 발생 하지 않도록 위 배후부지 중 「관련부지」 모두를 장치장으로 개발하고 이를 기존 부두의 경계 안으로 편입조치하는 것이 합리적인데도
 - 위 공단이 「관련부지」 일부(31.2%)만을 장치장으로 개발하는 것으로 검토하고 있는 것을 내버려두고 있어
 - 위 「관련부지」 모두를 장치장으로 개발한 후 기존 부두의 경계안으로 편입하지 않으면 장치장 부족으로 부산항에서와 같이 ODCY가 발생하여 수출입 컨테이너 화물의 물류비를 줄일 수 없게 될 것으로 예상된다.
 - 이에 대하여 해양수산부장관에게 광양항의 선석당 장치능력을 높일 수 있도록 광양항의 「관련부지」 모두를 장치장으로 개발하여 이를 부두의 경계 안으로 편입 조치하는 방안을 강구하도록 통보

3. 광양항 철송장 및 인입철도 배치 부적정

- 해양수산부와 한국컨테이너부두공단은 1993. 5. 광양항 컨테이너 부두에서 처리하는 수출입 컨테이너 화물을 철도로 수송할 수 있도록 철도인입선과 철송장 건설을 포함한 「광양항 1단계(2차)개발 실시설계」를 하면서
 - 위 철도시설은 수출입 컨테이너 화물을 수송하기 위한 물류시설이므로 항만에서의 물류비를 최소화할 수 있도록 철송장을 부두내에 설치하는 것으로 설계 하여야 하는데도
 - 항만 배후부지 활용도 제고와 공사비 절감을 이유로 철송장을 부산항 신선대, 자성대, 감만부두와 같이 부두내에 배치하지 않고 부두로부터 최장 2.4km상당 떨어진 부두 외곽에 배치하는 것으로 계획, 건설하였기 때문에
 - 수출입업체가 셔틀료를 매년 30억 원~50억 원 이상 추가 부담하게 되었고, 2011년에 3단계 부두가 개발, 운영될 경우 철송장까지의 운송거리가 최장 6.8km 정도로 늘어나 운송비 부담액이 더욱 증가할 것으로 예상된다.



- 이에 대하여 해양수산부장관에게 철도로 수송하는 수출입 컨테이너 화물의 물류비와 물류단계를 줄일 수 있도록 철도를 부두내로 인입하는 방안을 강구하도록 통보

4. 항만 하역인력 수급계획 미수립

- 해양수산부는 2011년까지 전국 항만에 98선석 규모의 컨테이너 전용부두 개발계획을 수립, 추진하면서
 - 컨테이너 전용부두는 일반부두와 다르게 안벽 하역장비와 CY 운영장비를 필수적으로 설치, 운영하여야 하므로 부두를 효율적으로 운영할 수 있도록 위 장비운영인력(2011년까지 필요인력: 12,275명)을 체계적으로 양성하여 공급하여야 하는데도
 - 장비 운영인력의 체계적 양성방안을 마련하지 아니한 채 교육을 항만 연수원에만 맡겨두고 있고 위 연수원에서는 항만 종사자들에 대하여 재교육 위주로 교육프로그램을 운영하고 있으며 하역 실습장비도 1대 밖에 없어 2011년까지 소요되는 신규 인력양성이 사실상 어려운 실정에 있어
 - 신규개발되는 컨테이너 부두에 하역 전문인력을 원활하게 공급하지 못 하여 컨테이너 부두를 효율적으로 운영할 수 없을 것으로 예상된다.
 - 이에 대하여 해양수산부장관에게 연도별 컨테이너 전용부두 개발계획을 고려하여 항만 하역인력 수급계획을 수립하고 이에 따라 종합적인 교육훈련을 시행하는 방안을 강구하도록 통보

5. 철도 개량사업 등 추진 부적정

- 건설교통부는 1999. 12. 수립, 고시한 「국가기간교통망계획」에 경부선 전철화사업 및 전라선 개량사업 등 철도정비사업을 계획, 추진하고
 - 철도청은 1단계 경부고속철도 개통(2004. 4.)과 광양항 컨테이너 부두개발 계획 등에 대비하여 경부선 및 전라선의 화물수송능력 증강을 위한 철도 정비사업을 시행하면서
 - 경부선은 경부고속철도가 운행(2004년)될 경우 경부고속철도와 기존 경부선의 공용구간인 "대전조차장~대전역" 구간이 2004년부터 1일 편도기준으로 최대 4회 상당 선로용량이 부족하고
 - 전라선도 "전라선 개량사업" 완료후 구례구~괴목 구간에서 2004년부터 1일 4회 이상 선로용량이 부족할 것으로 분석되었음에도
 - 건설교통부와 철도청은 위 수송애로 구간의 선로용량 확충을 위한 구체적인 사업계획을 마련하



지 않고 있어

- 병목구간에서의 선로용량 부족으로 수출입 컨테이너 철도수송 물량이 도로 수송으로 전환 되어 수출입 물류비(수도권→부산권 : 2004년~2010년 매년 178억여 원~1,913억여 원)를 줄일 수 없을 것으로 예상된다.
- 이에 대하여 건설교통부장관에게 경부선 및 전라선의 수송애로 구간에 대한 선로용량 증대 방안을 조속히 마련하도록 통보하고
- 철도청장에게 2004년부터 병목이 발생할 것으로 전망되는 대전조차장~대전 구간, 구례구~괴목 구간 등에 대하여 선로용량을 늘리기 위한 방안을 마련하도록 통보

6. 물류비 절감을 위한 경매시스템 등 구축, 운영 부적정

□ 건설교통부는 "종합물류정보전산망" 사업으로 1997. 11. 30. "화물운송정보시스템(CVO)"을 구축하여 경매서비스 등을 제공하고 있고, 1999. 9. 30. "수출입물류정보시스템"을 구축하여 화물추적 서비스 등을 제공하면서

- ① 경매시스템은 수송, 하역, 통관 등 물류의 모든 단계에 대하여 경매서비스를 제공할 수 있어야 하고, 내실있는 경매서비스를 제공할 수 있도록 해상, 항공, 철도운송 등 타 경매시스템을 연계.통합하는 것이 합리적인데도
 - 위 CVO에 가입한 화물자동차(4,564대)를 대상으로 도로 수송단계에 대해 서만 경매서비스를 제공하도록 시스템을 구축하였고, 해양수산부 등에서 경매시스템을 개별적으로 구축하고 있는데도 연계.통합을 추진하지 않고 있어
 - 일괄 경매서비스를 제공하지 못하여 위 CVO 경매서비스가 사실상 사장(이용건수는 13건)되고 있고 물류비 절감과 공차율 해소에 기여하지 못하고 있다.
- ② "종합물류정보전산망"에서 수출입 일괄민원서비스를 제공하기 위해서는 통관, 금융, 보험 등 타 전 산망과 연계하는 것이 적정한데도
 - "종합물류정보전산망" 전담사업자인 한국전기통신공사로 하여금 무역, 금융, 보험 등 수출입관련 전산망과 연계하도록 지도감독을 하지 않고 있어
 - 위 "종합물류정보전산망" 사용자들이 금융, 보험, 무역 등의 수출입화물 일괄 서비스를 제공받지 못함에 따라 "수출입물류정보시스템" 가입자가 5회원밖에 안되는 등 사장되고 있는 실정이다.



- ③ 문서없이(Paperless) 수출입 업무가 이루어 질 수 있도록 육상운송 민원 업무를 기존 전자문서 교환방법보다 발전한 인터넷에서 처리하는 "인터넷EDI시스템"의 도입 기반을 조성하는 것이 바람직하고, 각 기관마다 별도로 구축하고 있는 "인터넷 EDI시스템"을 상호 연계, 통합하여 이용자에게 일괄서비스를 제공하는 것이 보다 합리적인데도
 - "인터넷 EDI시스템" 도입방안을 마련하지 않고 있을 뿐더러 기관별로 각각 개발하고 있는 "인터넷 EDI시스템"을 연계, 통합하기 위한 조치를 하지 않고 있어
 - 공로수송 부분은 인터넷EDI로 서비스를 할 수 없고 기관별로 각각 개발한 "인터넷 EDI시스템"에 별도로 가입하여야 하는 등으로 수출입관련 업무에 대하여 일괄서비스를 제공하지 못하고 있다.
 - 이에 대하여 건설교통부장관에게 물류의 모든 단계에 대하여 일괄경매서비스할 수 있도록 "화물운송정보시스템(CVO)"을 보완, 개선하고, 개별적으로 구축, 계획하고 있는 경매시스템 등을 연계하거나 단계적으로 통합하며, 수출입 관련 민원업무에 대한 일괄서비스를 제공할 수 있도록 무역, 금융 등 국내외 물류망과 조속히 연계하고, 공로부분 "인터넷 EDI시스템"을 도입하는 한편, 각 기관별로 개발한 "인터넷 EDI시스템"을 상호 연계하는 방안을 강구하도록 통보

7. 수출입물류정보시스템 개발, 운영 등 부적정

- 한국전기통신공사는 해양수산부 등 수출입 관련기관들로부터 정보를 제공 받아 이를 가공한 후 수출입 하주 등에게 화물추적 등의 서비스를 제공하는 "수출입물류정보시스템"을 구축하여 2000. 4. 20.부터 상용서비스하면서
 - ① 모든 화물에 대한 실시간 화물위치추적서비스 등을 제공하기 위해서는 해양수산부의 "항만운영정보시스템(PORT-MIS)"과 철도청의 "철도운영정보시스템(KROIS)"에 직접 입력한 정보도 위 "수출입물류정보시스템"에 전송하여야 하는데도
 - 2001. 2. 중 부산진역 외 3개 역에서 KROIS에 직접 입력한 13,815건(전체의 51.4%)은 "수출입물류정보시스템"에 전송하지 않고 있는 등 PORT-MIS와 KROIS에 직접 입력한 정보는 전송하지 않고 있어
 - 실시간 화물위치추적서비스 등을 제대로 제공할 수 없게 되었다.
 - ② 경인ICD는 수출입 물류거점시설이므로 "수출입물류정보시스템"과 "경인ICD 전산시스템"을 연계하여야 타당한 데도 2001. 4. 25. 현재까지 "수출입물류 정보시스템"과 "경인ICD 전산시스템"을



연계하지 않고 있어

- 경인ICD에 반출입되는 컨테이너에 대한 화물위치추적서비스를 제공하지 못하고 있다.
- ③ "수출입물류정보시스템"은 화물위치추적서비스가 가능하도록 입력정보 등을 표준화한 후 시스템을 구축, 운영하는 것이 합리적인데도 화물차량의 위치추적 등에 필요한 차량번호 항목을 표준화하지 않은 채 시스템을 구축하였고, 해양수산부에서도 표준화하지 않고 있어
 - "수출입물류정보시스템"에서 화물차량의 이동상태와 위치 등을 실시간으로 추적하지 못하고 있다.
 - 이에 대하여 해양수산부장관에게 "항만운영정보시스템"에 직접 입력한 정보들도 "수출입물류정보시스템"에 전송하고, 부두운영업체 등과 협의하여 차량번호 항목을 표준화하는 방안을 강구하도록 통보하고, 철도청장에게 "철도운영정보시스템"에 직접 입력한 정보들도 "수출입물류정보시스템"에 전송하는 방안을 강구하도록 통보하였으며, 한국전기통신공사 사장에게 "수출입물류정보시스템"과 "경인ICD 전산시스템"을 연계하고, 부두 등 물류거점시설에서 차량추적을 할 수 있도록 해양수산부와 협의하여 차량번호 항목을 표준화하는 방안을 강구하도록 통보