



물류산업 경쟁력을 위한 방향과 물류센터

Physical Distribution Center and Competitiveness

오영택 / (주)TL KOREA 기술연구소 소장

1. 서론

최근의 경영환경을 글로벌시대, 지식정보화 시대, 디지털시대로 지칭하고 있으며 이시대의 특징으로는 급변, 불확실, 무차별, 무한경쟁시대라는 점을 들 수 있다.

이는 어느 분야든 변화속도가 빠르고 내일에 대한 예측 불확실성이 높고 가치판단의 기준이 국내가 아닌 글로벌 잣대로 생존과 성장의 판단을 하여 결정하여야 한다는 점일 것이다.

아무리 국내 최고이고 전통이 있다 하여도 글로벌 경쟁력이 떨어진다면 순식간에 퇴보할 수 있을 것이며 반대로 글로벌 경쟁력이 갖춰졌다면 무궁하게 성장할 수 있는 기회가 된다는 점일 것이다.

이러한 시대적 특징 속에 개인이든, 기업이든, 국가든 간에 변화에 대응하고 위협이 아닌 기회로 삼기 위해서는 변화하고 혁신해야 한다.

모든 것은 가만히 있지 않는다. 변화를 주도하여 생존 전진하든가 퇴보 멸망하게 된다.

우리의 물류산업도 글로벌, 디지털시대를 맞아 크게 변하고 있으며 이를 받아드리는 화주기업, 물류전문기업 입장에서 위협과 기회가 항시 상존하게 되므로 슬기롭게 대응하여 기회로 살아야 될 것이다.

1. 국내 물류산업 개요

우리의 산업구조는 구미 선진국에 비해 짧은 시간에 크게 바뀌고 있다.

1차산업 비중이 크게 줄면서 2차산업인 제조업 중심시대를 맞아가 싶더니 어느새 제조업 비중이 줄어들면서 선진국형 산업구조인 3차 서비스산업 사회로 접어들어 그 비중이 크게 증가되고 있다.

최근 고임금, 고비용 시대를 맞아 노동집약적이며 열악한 환경산업의 제조업들은 중국이나 해외로 급속히 옮겨지고 있으며 이에 따른 원부자재 조달이나 제품, 상품의 무역규모나 범위는 크게 확대되고 있는 것이다.

이러한 제조업들의 해외이전과 우리의 경

[표 1] 통계청 물류산업 분류표

사업항목별		품목별	
화물운송업	화물자동차운송업 육상화물운송업	철도운송업	화물부문
		일반화물자동차운송업 용달화물자동차운송업 소포/택배업	
		파이프라인 운송업	
	해상화물운송업	외항화물운송업	
		내항화물운송업	화물부문
	항공화물운송업	정기항공운송업	화물부문
		비정기항공운송업	
	상업서류송달업	국내송달업	항공서류송달업
국제송달업			
물류시설 운영업	창고업 운영업	일반창고업	
		냉장 및 냉동 창고업	
		위험물품 보관업	
		기타 창고업	
	화물터미널	일반화물터미널	화물차 전용터미널, 하역업 포함
		해상터미널운영업	항구 및 관련 화물처리시설 운영(하역포함)
		공항화물터미널	공항 및 관련 화물처리시설 운영(하역포함)
		복합화물터미널	ICD, CFS 등 포함(하역포함)
기타	화물취급장, 집배송단지, 유통단지 등 포함		
물류서비스업	화물취급업	육상화물취급업	취급업:포장, 단순가공, 조립, 상표부착, 프로그램
		항공화물취급업	설치 품질검사 등의 부가가치 물류
		수상화물취급업	
	화물주선업	복합운송주선업	
		육상운송주선업	
		해상운송주선업	
		항공운송주선업	
	임대업	운송장비임대업	화물자동차 임대(운전자 없이): 화물선박임대 (운전자 없이): 화물항공기 임대(운전자 없이)
		산업용기계/장비임대업	운반, 적치, 상/하역 장비 임대
		운반용기임대업	컨테이너, 팔레트 등 임대
통관업			
물류정보처리업	데이터베이스 구축, 소프트웨어 개발/운영, 물류ASP, EDI/VAN 서비스 제공		
물류컨설팅	물류관련 업무프로세스 개선 관련 자동창고, 물류자동화 설비 등 도입 관련 ERP, TMS, WMS, POS 솔루션 도입 관련		



제 무대가 글로벌화 되면서 가장 비중 있게 늘어나는 서비스산업 분야는 어느 곳일까?

누가 뭐래도 유통·물류 산업의 증가를 들 수 있겠다.

산업 활동의 범위가 국내에서 해외로 세계로 넓어지다 보니 생산과 소비를 연결하는 유통·물류산업의 범위는 크게 확대되어 규모나 비중이 높고 중요성이 인식되면서 유통·물류시대를 맞게 되는 것이다.

이러한 유통·물류시대를 맞으며 우리나라 물류산업의 위상을 살펴보면 매우 영세하고 전근대적이며 체계적이지 못하다는 점을 알 수 있다.

통계청 “표준산업분류”상에서도 “물류산업”이란 없고 대부분 “I 운수업(60-63)”으로 구분되어 있다.

따라서 최근에 보완책으로 통계청에서 특별 분류한 [표 1]과 같이 정하여 놓은 것도 낮은 감이 있지만 다행이라 여겨지며 이를 근거로 모든 개선활동의 출발점인 현상과 실태를 조사하여 물류산업의 활성화 방안으로 삼아야 될 것이다.

2. 물류산업 현상

한국교통연구원이 발표한 우리나라 물류산업의 GDP 대비 부가가치 비중은 2002년 한국 2.18%, 싱가포르 7.8%, 네덜란드 7.1%로 선진국에 비교해 크게 못 미치고 있으며 화물 구성은 해상화물 44.3%, 육상화물 38.2% 나머지 항공 및 기타 순으로 나타났다.

2002년 국가물류비 기준으로 본 국내 물류

시장규모는 85조원(국내 66조, 국제 19조) 정도이며 국내 물류시장 66조는 다시 자가물류 55조7천억, 위탁물류 10조3천억으로 파악되고 있다.

국내 물류시장 전망으로는 부가가치기준 2010년 36조8,960억 2020년 97조5,093억 GDP대비 물류산업 부가가치 비중은 2002년 2.18%에서 2020년에는 5.92%로 크게 증가될 것이며 종합물류산업(3PL)시장 규모도 2002년 1조4,000억 규모에서 2004년 2조3,000억으로 28.2% 크게 성장한 것으로 나타났다.

대한상공회의소 발표 자료에 따르면 우리나라 국가물류비는 2002년 국민 총생산액(GDP)대비 15.6% (미국 6.6%) 수준이며 기업물류비는 2003년도 매출액 대비 9.9%를 점하여 미국 7.5% 일본 5.0%에 비해서 높은 고비용구조로 지적되고 있다.

핵심역량 집중을 위한 기업물류 위탁현황 즉 아웃소싱 현황도 2001년 33.8%, 2003년 48.6%, 2005년 55.6% 수준이며 유통업 58.8%, 제조업 54.7%, 대기업 57.8% 중소기업 47.3%로 나타났다.

이와 같은 자료를 종합해 볼 때 우리나라 물류산업의 비중은 급속히 증가되고 있음에는 틀림이 없으나 선진국 수준에는 크게 못 미치고 있다.

따라서 급성장하는 물류산업을 보다 거시적이며 미래중심으로 내다보고 국가, 산업계, 학계가 합심하여 동북아 물류허브국가로서 손색이 없도록 구체적인 실천이 수반되어야 할 것이다.

3. 물류산업 경쟁력 요건

국가 거시물류적인 면과 기업적인 측면으로 나누어 생각할 수 있겠다.

원래 물류산업의 특징은 광범위하고 종합적인 경제활동 전반과 연관되며 아무리 한쪽만을 잘한다고 전체가 이루어질 수 없다. 정치, 경제, 문화, 하드적인 측면, 소프트적인 면은 물론 육상, 해상, 항공 및 인문사회에서 자연과학까지 전 부문 전 분야가 골고루 성장 발전하여야 되는 것이다.

따라서 국가는 세계속의 동북아 물류중심국으로서 비전과 제도적인 면, 인프라적인 면을 기획추진하면서 산업전반의 물류경쟁력제고를 위한 제도 및 지원책을 각 부처별로 끊임없이 연구제시하여야 하겠고 제조, 유통, 무역업 등 화주기업들은 세계속의 코스트경쟁력, 서비스 경쟁력을 위해 지속적인 물류합리화, 시스템 재구축을 추진하여야 한다.

물류전문기업 입장에서는 세계 물류기업들과 경쟁할 수 있는 인적자원, 경영노하우, 기반시설 등 최소한의 규모를 갖추면서 국내물류산업 전반을 리드하면서 세계속의 물류기업으로 성장하여야 한다.

세계적 기업과 경쟁할 수 있는 규모나 능력이 갖춰지지 못하면 결과는 하청업체로서의 전략하고 또한 국가는 고비용의 물류구조를 못 벗어날 것이다.

우리나라 물류산업의 현상과 과제를 보면 아직도 영세하고, 국내중심이고 체계적이지 못하다는 문제점과 과제를 안고 있다. 현대경영에서 전부가 잘 되기는 힘들겠지만 세계적 리

딩 컴퍼니들이 나와 다른 분야와 같이 물류분야에서도 세계적 경쟁력을 갖추도록 정, 관, 산학연이 공동의 목표로 매진하여야 되리라 본다.

이와 같은 현상을 선진국과 비교해 보면 고비용 저효율물류로 요약되어 전문성, 생산성이 결여된 자가 물류 중심으로 이루어지고 “경쟁은 시장에서 물류는 공동으로”라는 캐치프레이즈에서처럼 물류는 표준화, 정보화, 공동화를 통합, 규모의 경제를 이루는 것이 효율향상의 지름길이다.

따라서 정부나 산업계는 물류전문화, 규모화를 통한 경쟁력 확보차원의 물류혁신을 추진하여야 한다.

1990년대 이후 우리나라 기업들은 물류합리화를 위해 많은 노력을 기울여왔으나 물류비는 계속 증가추세를 보이고 있다.

물류비 과다지출은 기업경쟁력과 국제상품 경쟁력을 떨어뜨리고 있으며 그 중요 원인 중 하나는 유통물류 거점시설의 부족과 기존시설, 설비, 장비, 기기 등의 영세성, 낙후성, 인력의존운영, 기계화, 자동화, 정보화 부족 등을 지적할 수 있겠다.

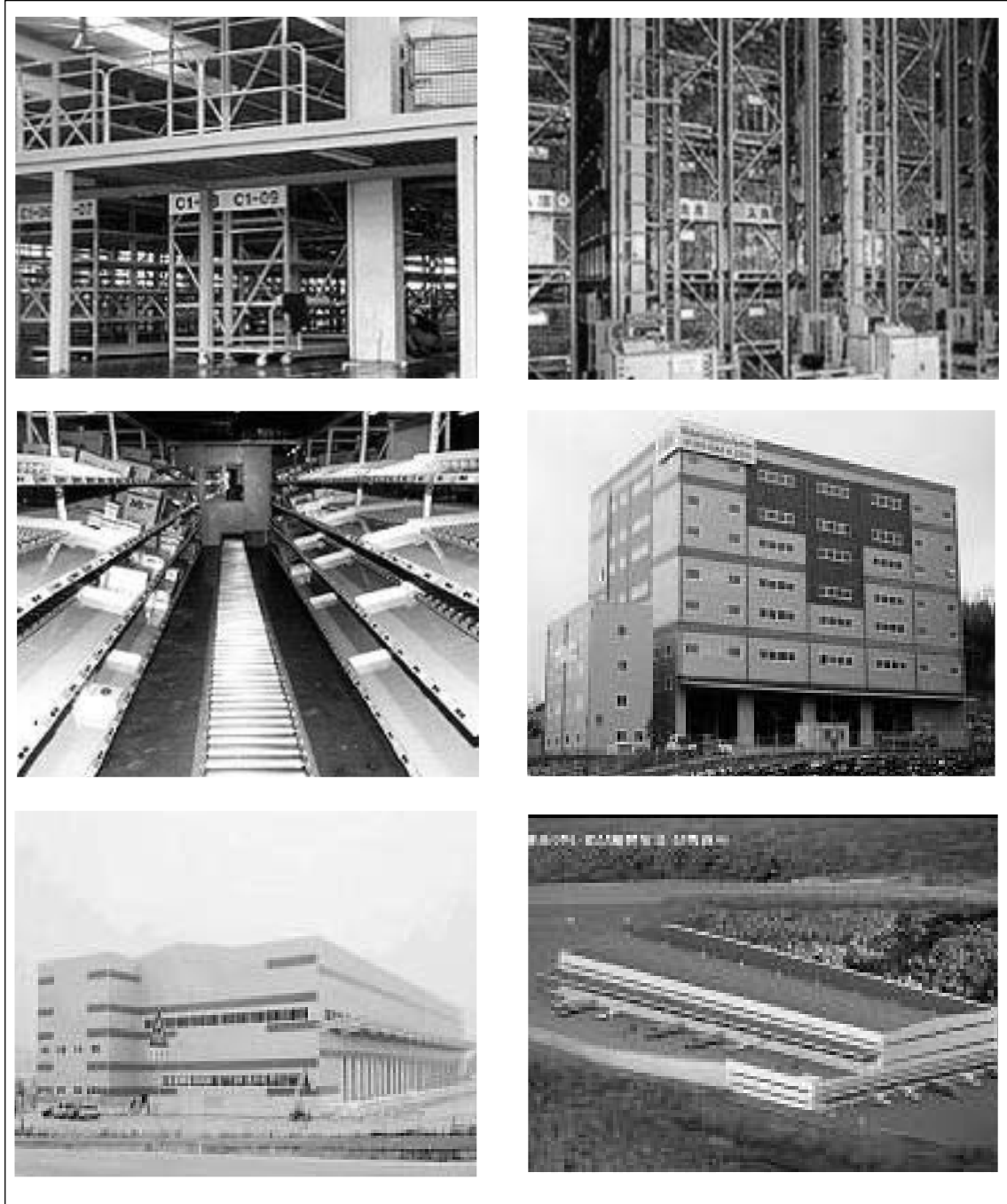
특히 우리나라처럼 한정된 국토자원을 가지고 있는 나라에서는 물류거점 시설의 공공개발 내지 공동화 통합화는 반드시 가야될 중요 물류과제라 하겠다.

이러한 의미에서 유통, 물류단지 및 물류센터 개발의 현황을 파악하고 종합대책의 수립추진은 매우 의미있으리라 여겨진다.

더욱이 우리나라 대부분의 기업들은 물류서비스 향상과 물류비절감을 위해 독자적 물류



[사진 1] 물류센터 사례



[표 2] 국내 물류 창고업 통계조사

시점:2003	기업체수(개소)	종사자수(명)	면적(m ²)	창고	야적장	유형고정자산(백만원)
창고업	1,206	12,165	9,676,858	6,727,977	2,948,881	2,477,910
일반창고업	156	4,773	3,765,078	1,351,311	2,413,767	544,172
냉장 및 냉동 창고업	142	2,814	1,294,519	1,232,314	62,205	879,982
농산물 창고업	872	3,626	3,606,118	3,559,070	47,048	510,001
위험물품 보관업	28	757	589,006	504,265	84,741	465,791
기타 창고업	8	195	422,137	81,017	341,120	77,964

[표 3] 전국창고 및 물류센터 현황

구 분		일반창고		냉동냉장창고		위험물창고		합계		
		업체수	면적(평)	업체수	면적(평)	업체수	면적(평)	업체수	면적(평)	
수도권	서울	124	86,174	16	5,460	2	1,460	142	93,094	
	인천	98	129,297	10	11,717	7	4,204	115	145,218	
	경기	377	590,884	72	236,867	16	9,248	465	836,999	
	계(A)	599	806,355	98	254,044	25	14,912	722	1,075,311	
중부권	대전	17	10,457	1	370	-	-	18	1,075,311	
	충남	14	16,819	5	2,390	1	638	20	19,847	
	충북	18	29,384	6	5,790	-	-	24	35,174	
	강원	28	8,600	17	10,433	1	196	46	19,229	
	소계(B)	77	65,260	29	18,983	2	834	108	85,077	
영남권	부산	104	28,475	85	360,426	2	1,500	191	390,401	
	울산	-	-	-	-	-	-	-	-	
	경남	102	113,413	46	13,537	2	1,350	150	128,300	
	대구	38	13,451	14	38,167	-	-	52	51,618	
	경북	63	21,169	14	3,143	-	-	77	24,312	
	소계(C)	307	176,508	159	415,273	4	2,850	470	594,631	
	호남권	광주	18	7,348	-	-	-	-	18	7,348
		전남	30	45,784	12	2,250	2	567	44	48,601
전북		61	39,841	5	1,034	1	462	67	41,337	
제주		1	214	1	441	-	-	2	655	
소계(D)		110	93,187	18	3,725	3	1,029	131	97,941	
계(E)	494	334,955	206	437,981	9	4,713	709	777,649		
전국 합계		1,093	1,141,310	304	692,025	34	19,625	1,431	1,852,960	

자료 : TL물류혁신연구소(2003년 12월 현재)

센터를 건립 추진하였으나 물동량의 적정규모 미달, 효율적인 운용미흡 등으로 물류센터 건

설 및 운영으로 인한 비용절감 보다는 국가, 지방자치단체, 기업간 난개발에 따른 혼란과



저효율의 물류운영이 이루어지고 있음도 사실이다.

최근 물류활동 중심축이 “물류거점 즉 물류센터 중심”으로 옮겨지고 국가간 기업간 물류거점 싸움이 치열함에 비추어 물류센터 합리화는 중요 핵심 포인트가 되겠다.

그러나 막상 우리나라 물류센터 현황은 실태 파악자체가 부족하고 정부부처 간 담당부서 및 법률적 근거도 미흡한 상태다.

따라서 국가 물류 인프라적인 면, 산업물류 활성화적인 면에서 정리되어야 한다.

정부차원의 통계청 2003년도 물류센터현황을 보면 [표 2]와 같이 1,206개사, 12,165명 종업원이 근무 중이고 창고건축면적은 약 200만평 정도이며 창고면적대비 일반창고 20.1% 냉장 및 냉동창고 18.3% 농산물창고 52.8% 위험물보관 7.5% 기타 1.2% 순이나 조사, 기획 시점이나 분류체계가 미흡하여 어디까지나 참고사항으로 활용하여야 될 것으로 보인다.

민간차원의 2003년도 전국 창고/물류센터 현황을 파악해본 결과는 [표 3]과 같으나 이도 참고로 활용하면서 국가차원의 물류센터 건립 운영 계획이 수립되어야 하겠다.

4. 전망

국내 물류산업 및 물류센터 활성화로는 “물류전문화, 규모화”가 핵심 포인트라 여겨진다.

물류전문화를 위해서는 상물분리를 통한 핵심역량 강화가 기본 출발점으로 제조, 유통, 무역업의 화주기업들은 선진국 시스템처럼 물류업무를 아웃소싱하고 자기고유 전문분야에

핵심역량을 강화해야 될 것이고 물류전문업체들은 화주기업들의 아웃소싱 물류업무를 받기 위한 포장, 보관, 하역, 유통가공, 수배송, 통관 정보관리 등 물류 전부문, 기능에 토털서비스를 제공할 수 있는 전문성확보와 규모화가 이루어져야 할 것이다.

물류전문업체 규모화를 위해서는 2:8의 원리에 따라 작고 경쟁력 없는 영세기업들은 M&A 내지 협력업체화, 네트워크화 하여 통합협업 구조조정이 이루어져야 할 것이고, 이에 따른 부가세, 양도세 등 세제감면 등의 유도 내지 지원강화도 필요하다.

또한 물류거점센터의 전문화 규모화를 위한 인프라 확충이 요구된다.

최근물류는 운송업중심에서 물류거점, 센터 중심의 토털서비스를 지향하므로 국가이든 기업이든 종합 물류활동이 이루어 질 수 있는 물류허브 즉, 거점개발에 역점을 두어야 하겠다.

지금까지 우리나라의 국가 산업정책의 핵심정책의 하나는 제조업중심, 무역중심의 정책이었다.

이를 위한 공업단지개발, 인허가 절차 간소화, 세계금융지원 강화 등의 촉진책에 따라 짧은 기간에 고도성장을 이룰 수 있었던 것이 사실이다. 이제 3차 산업인 서비스산업 중심으로 변화되고 있는 시점에서 유통물류산업 활성화를 위한 제조업, 무역업기준의 물류산업 지원책 즉 물류단지, 화물터미널, 차고지, 물류센터 개발에도 제반 제도와 지원이 수반되어야 할 것이고 기업도 이제 개별기업 중심에서 단지를 통한 공동화, 통합화, 규모화가 이루어져야 하겠다. ☐