

우리나라 물류비 절감을 위한 물류정책의 효율성 제고방안에 관한 연구

박 광 서*
유 광 현**

-
- I. 서 론
 - II. 우리나라 물류현황 및 선행연구
 - III. 물류 관련 법·제도 및 효율화 정책의 검토
 - IV. 물류비 절감을 위한 물류정책의 효율성 제고방안
 - V. 결 론
-

주제어 : 물류정책, 물류 효율화, 친환경물류

I. 서 론

미국발 금융위기로 촉발된 세계적인 경기침체가 경영환경 악화를 초래하여 기업은 어느 때보다 비용절감을 통한 경쟁력 제고에 힘쓰고 있다. 하지만 기업은 원자재 가격상승 등 국내외적 요인으로 인해 생산 공정에서 획기적인 원

* 건국대학교 상경대학 국제무역학과 조교수 (주저자)

** 건국대학교 상경대학 국제무역학과 강의교수 (교신저자)

가절감 효과를 기대하기란 현실적으로 어렵기 때문에 생산 및 원가 이외의 물류 개선 등을 통한 비용절감 노력을 경주하고 있다.

우리나라 기업의 매출액 대비 물류비 수준은 9.1%로 미국 9.7%, 일본 4.8% 보다 높은 실정이며, 특히 중소기업은 10.2%로 대기업 7.8%에 비해 열악한 입장에 놓여있다. 특히 중소기업은 선진국 보다 높은 수준인 기업물류비의 절감을 통한 가격경쟁력 및 제품경쟁력을 보완해야 할 필요성이 높다.

기업물류비 절감은 큰 틀에서 국가의 물류인프라 구축 및 프로세스 개선 등 국가물류정책 수립과 효율적인 추진이 뒷받침 되어야 한다. 국가물류체계의 지속적 개선은 정책주체들이 통합추진 시 효과적이며, 주체간의 과당경쟁이나 역할 회피 등은 효율성을 현저하게 저하시키는 원인이 된다. 따라서 물류정책이 효과적으로 추진될 수 있도록 통합·조정할 수 있는 행정시스템의 확립이 필요하다. 그러나 기업물류비 절감을 위한 정부정책은 부처별로 업무영역 구분이 모호하고, 정책의 중복 및 연계성 부족으로 효율성이 극대화 되지 못하고 있다.

부처별 경쟁적인 정책수립 및 단기성과에 집착하여 장기적이고 체계적인 물류정책 수립시행에는 다소 고려할 여지가 있다. 또한 개별 부처별로 물류효율화를 위한 물류공동화, 물류표준화, 3PL, RFID 등 물류신기술 도입 등이 단편적인 접근에 머무르고 있기 때문에 포괄적이고 체계적인 실태 파악을 통한 실질적인 개선이 요구된다.

따라서 본 연구는 각 부처로 산재되어 있는 물류관련 정책의 통합과 조정을 통한 물류정책의 효율성을 제고할 수 있는 방안을 제시함으로써 기업물류비 절감에 일조하는 것을 목적으로 수행되었다.

II. 우리나라 물류현황 및 선행연구

1. 우리나라 물류비 현황 및 물류정책

국가물류비는 화물의 수송, 보관, 하역 등 국민경제의 물류활동 과정에서 발생한 거시 경제적 비용을 의미하는 것으로 비용뿐만 아니라 부가가치 개념을 포함¹⁾한다. 국내물류활동 과정에서 발생하는 국가물류비는 물동량 증가 및 부

가가치 물류활동의 활성화로 꾸준한 증가추세를 보여, '06년도는 106조1,930 억원으로 전년 대비 5조1,740억원 증가하는 등 6년간 약 4.44% 증가하였다.²⁾ 세부적으로는 '06년도 GDP에서 차지하는 국가물류비 비율은 12.52%로 국가 물류비 대비 부가가치의 비중³⁾ 또한 지속적으로 증가⁴⁾하였다. 단위 물류비는 지속적으로 감소하여 왔으나 '05년 이후에는 국제유가 상승 등의 요인으로 증가하였다.

우리나라의 국가물류비 비중은 미국, 일본 등 선진국에 비해 상대적으로 높은 수준⁵⁾으로 국내의 물류인프라 부족, 기업 내 물류시스템의 비효율성, 물류산업의 낙후 등으로 인해 기업의 물류비 부담이 과중되어 발생한 것으로 보인다.

운송수단별로는 육상운송비, 해상운송비 모두 증가 추세를 보이고 있으며, 국내화물 수송에 있어서는 도로와 철도를 통한 육상운송의 비중이 절대적으로 높게 나오고 있다.⁶⁾ 특히 도로운송의 비중이 높기 때문에 향후 친환경 운송수단인 철도와 해상운송으로 전환을 적극 검토해야 한다. 우리나라의 기능별 기업물류비 구성 비율을 살펴보면, 운송비와 보관비가 차지하는 비중이 전체의 91.9%로 절대적 비중을 차지하고 있어 물류비 절감을 위해서는 운송비와 보관비의 절감이 더욱 필요하다.

물류정책은⁷⁾ 1980년대까지는 물류개념의 미정착과 수송활동 중심의 물류정책 시기로 개별적인 차원에서 정책이 입안되고 실행되었으며, 화물자동차운송정책, 철도운송정책, 해운정책 등에 중점을 두었다. 1990년대는 종합적인 물류계획을 수립하는 시기로 물류정책을 독립적이고 종합적으로 수립하였으며, 화

1) 높은 국가물류비는 물류비용이 높아 물류체계가 비효율적임을 의미할 수도 있고, 한편으로 물류산업의 부가가치 생산이 높아 국민경제에 이바지하는 측면이 많음을 의미할 수도 있다.

2) 한국교통연구원, 「2006년도 국가물류비산정 및 추이분석」, 2008

3) 부가가치 비중 = 부가가치/국가물류비(%)

4) 56.3%('02년) → 61.6%('03년) → 63.8%('04년) → 62.9%('05년) → 61.2%('06년)

5) GDP 대비 국가물류비 비중(국내부분만)은 한국 12.52%, 미국 9.55%, 일본 8.36%임 (한국교통연구원, 전계보고서)

6) 국내화물 수송실적('06년, 톤/km 기준) : 도로(74.57%), 철도(7.22%), 해운(18.11%), 항공(0.10%)

7) 박찬석, '정부의 물류정책과 물류산업 활성화를 위한 小考', 우정정보 67호, 2006, p.7

물류통기본계획(1994년 ~ 2003년)을 수립하고 물류정책의 범위를 확대하였다. 2000년대는 물류정책이 경제활동의 지원개념에서 국가성장 전략으로 전환하는 시기로 2001년 화물물류기본계획이 국가물류기본계획으로 재수립되었고, 동북아물류중심지화 전략이 주요 물류정책으로 등장하였다.

물류산업은 다른 산업과의 연관성이 매우 높기 때문에 이와 관련된 법률도 매우 다양하며, 물류관련 법규의 성격과 목적 또한 다양해 그 범위와 내용을 명확하게 체계적으로 분류하기에는 현실적으로 어려움이 있다. 또한 20여개 이상의 물류관련 법규들이 정부 부처별로 분산 운영되어 있어 물류정책 및 시설계획의 통합조정 기능에 의문점이 제기된다.

물류정책 관련 가장 근간을 이루는 법은 국토해양부 소관의 '물류정책기본법'과 지식경제부 소관의 '유통산업발전법'이다. 두 법 역시 유통과 물류의 구분이 명확하지 않고, 법규의 적용 범위 및 분야가 상호 중복이 되어 해당 부처의 정책시행에 효율성이 떨어지는 측면도 있다.

〈표 2-1〉 물류관련 법규 현황

구 분	법 규 현 황
정보 및 화물유통	유통산업발전법, 물류정책기본법, 전기통신기본법, 전기통신사업법, 전파법, 정보화촉진기본법, 정보통신망이용촉진 및 정보보호 등에 관한 법률, 물류시설의 개발 및 운영에 관한 법률 등
수송수단 및 수송 연계시설	항공법, 해운법, 항만법, 철도사업법, 철도건설법, 한국철도공사법, 도시철도법, 화물자동차운수사업법, 석유 및 석유대체연료 사업법, 송유관 안전관리법, 도로법, 유료도로법, 도시교통정비 촉진법, 어촌·어항법, 관세법, 주차장법, 여객자동차 운수사업법, 수도권신공항건설 촉진법, 신항만건설 촉진법, 지속가능 교통물류 발전법 등
무역, 관세, 외국인 투자	관세법, 외국인투자촉진법, 자유무역지역의 지정 및 운영에 관한 법률, 제주특별자치도 설치 및 국제자유도시 조성을 위한 특별법, 조세특례제한법 등
기타 지원	관세사법, 폐기물관리법, 자원의 절약과 재활용촉진에 관한 법률, 국제회의산업 육성에 관한 법률, 산업집적활성화 및 공장설립에 관한 법률, 국토기본법, 기업활동 규제완화에 관한 특별조치법, 산업입지 및 개발에 관한 법률, 농산물품질관리법, 수산물품질관리법, 농수산물유통 및 가격안정에 관한 법률, 중소기업진흥 및 제품구매촉진에 관한 법률 등

2. 선행연구

기업 경쟁력 강화방안으로 물류비 절감에 대한 연구는 다수가 있으며, 정부 정책도 개별 기업중심 보다는 국가의 경쟁력 강화차원에서 추진되고 있다. 정부의 물류정책 효율화 방안도 물류표준화, 물류공동화, 3PL, 물류정보화 분야에서 친환경물류 분야까지 확대되고 있다.

하지만 물류활동은 특정 분야의 성과만으로 전체적인 개선이 이루어질 수 없는 특성을 가지므로 물류활동 전체 분야에서 동시적이고 체계적인 접근이 필요하다. 특정분야에서 정책 효과를 극대화하는 접근보다는 물류활동 전체 효과를 극대화할 수 있는 효율화 방안을 다룬 주요 선행연구를 살펴보면 다음과 같다.

박찬석⁸⁾은 정부의 물류정책이 물류 인프라 구축과 공급자(물류기업)의 육성에서 사용자 중심으로 전환을 주문하고 있다.

박민규⁹⁾는 물류정책의 통합·조정기능 강화를 위해 화물유통촉진법과 유통산업발전법을 중심으로 유통·물류법규의 문제점과 개선방안을 제시하면서 물류표준화와 물류정보의 통합·조정을 제안하였다.

유재균¹⁰⁾은 물류정책을 효율적으로 수행하기 위해서는 관련 부처 간 유기적 결합의 중요성을 지적하고, 물류정책의 일원화, 물류부서 및 담당자의 전문화, 운영의 효율화, 물류표준화 등을 주장하였다.

Ⅲ. 물류 관련 법·제도 및 효율화 정책의 검토

1. 물류 관련 법·제도의 검토

우리나라 물류관련 기본법은 물류정책기본법과 유통발전법이다. 우선, 물류

8) 박찬석, 전계논문

9) 박민규, '물류정책의 통합·조정기능 강화를 위한 물류법제 개선 방안에 관한 연구', 한국항만경제학회지 제23권 제2호, 2007. 6

10) 유재균 외 2명, '우리나라 물류정책의 효율화 방안 연구', 한국철도학회 2002년도 춘계학술대회논문집, 2002

정책기본법¹¹⁾은 물류체계의 효율화, 물류산업의 경쟁력 강화 및 물류의 선진화·국제화를 위한 국내의 물류정책 계획의 수립·시행 및 지원을 목적으로 한다. 주요내용은 첫째, 물류의 정의를 재화의 조달·생산·판매 및 회수·폐기까지의 전 과정을 포괄하고 이러한 활동에 부가되어 가치를 창출하는 가공·조립·분류 및 포장 등을 포함하는 개념으로 확장하였다. 물류사업을 화물운송업, 물류시설운영업, 물류서비스업으로 구분하고 물류시설을 운송·보관·하역을 위한 물리적인 시설뿐만 아니라 물류공동화·자동화·정보화에 관련된 시설과 가공·조립·분류·포장·상표부착·정보통신 등 부가가치 물류서비스를 위한 시설까지 포함한다.

둘째, 물류체계의 현황, 물류산업 및 국제물류의 현황 등 물류에 관한 기본적인 정책 및 계획을 수립·시행하기 위하여 필요한 경우 물류현황조사를 수행한다. 국가물류정책의 단계별 추진계획, 물류기능별 및 운송수단별 물류정책의 종합·조정, 국제물류의 촉진·지원 등에 관한 사항 포함한 국가(지역)물류 기본계획 및 연도별 시행계획 수립한다.

셋째, 정부 부처별로 분산되어 있는 물류정책기능의 효율적인 조정 및 협조체제를 구축하기 위한 국가물류정책위원회의 설치하여 물류정책, 물류시설, 국가물류체계, 물류시설 개발계획, 물류산업 육성정책, 국제물류 촉진 등에 관한 정책을 심의한다.

넷째, 물류공동화·자동화, 물류표준화, 물류정보화를 통한 물류체계의 효율화를 위해 필요한 지원시책을 마련한다. 물류시설 및 장비 확충에 필요한 행정적·재정적 지원, 물류시설간의 연계성 확보를 위한 공항·항만·산업단지의 적정 물류시설 부지 확보, 물류시설 및 장비 확충 또는 교체 자금 지원, 물류표준장비 우대조치, 종합물류정보망의 구축 및 운영, 국가물류통합데이터베이스의 구축·운영이다.

다섯째, 운송·보관·하역 등의 물류서비스를 일관되고 통합된 형태로 제공하는 물류기업의 우선적 육성, 제3자물류 전환, 제3자물류 관련 컨설팅 비용의 일부 지원, 종합물류기업인증제도의 도입, 복합운송주선업의 국제물류주선업으로 명칭 변경, 물류분야의 기능인력 및 전문인력 양성을 위한 교육사업, 물류체계 효율화를 위해 물류관련 협회를 설립이다.

11) 법률 제4433호(제정 1991.12.14)

여섯째, 물류의 선진화 및 국제화 촉진이다. 물류기술정보 관리·보급, 물류 관련 신기술의 도입 및 적용을 권장하고 필요한 행정적·재정적 지원, 환경친화적인 운송수단 또는 포장재료 사용, 물류관련 정보·기술·인력의 국제교류, 해외 물류시장의 조사·분석 등 물류의 국제화에 필요한 사업을 하는 경우 필요한 경비 지원이다.

유통산업발전법¹²⁾은 유통산업의 효율적인 진흥과 균형 발전 및 건전한 상거래질서의 확립을 통한 소비자 편익의 증진을 목적으로 한다. 주요내용은 첫째, 유통산업의 발전 촉진을 위한 유통산업발전기본계획(5년 단위) 및 시행계획(1년 단위)을 수립·시행한다. 유통산업의 지역별·종류별 균형발전, 유통기능의 효율화·고도화, 유통산업의 구조개선 및 경쟁력 강화, 유통산업발전을 위한 기반 조성 및 유통산업의 발전을 위한 행정적·재정적 지원에 관한 사항의 심의를 위한 유통산업발전심의회 설치·운영, 유통산업 실태조사의 시행이다.

둘째, 중소유통기업의 구조개선 및 경쟁력 강화에 필요한 시책의 수립 및 시행에 따른 지원이다. 중소기업자가 공동으로 경쟁력 향상을 위하여 중소유통공동도매물류센터를 건립 또는 운영하는 경우 지원이다.

셋째, 유통정보화의 촉진 및 유통부문의 전자거래기반의 확대를 위한 유통표준코드의 보급, 유통표준전자문서의 보급 등 유통정보화시책의 수립 및 시행이다.

넷째, 유통전문인력의 양성을 위한 유통산업에 종사자에 대한 교육·연수 및 선진유통기법의 개발·보급 등의 사업 수행, 유통산업의 국제화를 위한 사업 추진에 따른 필요 경비의 지원이다.

다섯째, 유통기능의 효율화이다. 물류표준화의 촉진, 물류정보화기반의 확충, 물류공동화의 촉진, 물류기능의 외부위탁 촉진, 물류기술·기법의 고도화 및 선진화, 집배송시설 및 공동집배송센터의 확충 및 효율적 배치, 물류설비 인증사업의 시행, 유통사업자·제조업자·물류사업자 등이 인증물류설비의 이용 및 보급 촉진, 물류공동화의 촉진을 위한 공동집배송센터 지원이다.

12) 법률 제5327호 (제정 1997. 4. 10)

〈표 3-1〉 부처별 물류정책 비교

	지식경제부	국토해양부
물류정책	산업물류정책	국가물류정책
소관법령	유통산업발전법	물류정책기본법, 지속가능교통물류발전법, 물류시설의개발및운영에관한법률
목 표	기업 및 산업의 물류혁신을 통한 산업 경쟁력 강화	국가물류효율화를 통한 국가 경쟁력 제고
성 격	수요자 중심(기업 및 산업 요구 중심의 Bottom up 방식)	공급자 중심 (국가적 차원의 Top down 방식)
대 상	S/W 물류인프라(표준화, 공동화, 제3자물류, 정보화, 신기술 등)	H/W 물류인프라(SOC, 물류거점시설, 화물운송망, 기간물류정보망 등)
기본계획	산업물류효율화시책(중·단기)	국가물류기본계획(중·장기)

요약컨대, 지식경제부와 국토해양부가 추진하는 유통과 물류정책의 근거가 되는 관련 법령을 비교해 볼 때, 정책구분이 모호하고, 물류표준화, 물류공동화, 물류정보화 등 내용이 중복되기 때문에 부처 간 혼선과 업무의 중복, 그리고 이로 인한 정책추진의 비효율성이 발생할 수가 있다.

2. 물류 효율화 정책의 검토

물류정책은 크게 산업물류 중심의 지식경제부와 국가물류 중심의 국토해양부에서 수립·시행한다. 지식경제부는 기업물류 효율화를 위한 산업물류정책 추진을 담당하고 있으며, 국토해양부는 공·항만 및 물류단지 건설 등의 물류인프라 구축과 물류산업(화물운송업, 물류시설업, 물류서비스업 등) 관련 정책을 담당하고 있다.

물류효율화 정책에는 물류표준화 및 RFID, 물류공동화, 3자물류의 확대정책 등이 있지만, 다음과 같은 문제점이 있다.¹³⁾ 첫째, 정책추진과정의 조정 및 통제기능 부족이다. 물류정책을 담당하는 정부부처는 국토해양부, 지식경제부이며, 기획재정부, 농수산식품부 등도 일부 물류기능을 담당하고 있다. 국토해양부가 물류분야를 총괄적으로 관리하고 있으나, 지식경제부가 하주 또는 유통기업 중심의 기업물류를 다루고 있어 실질적인 통합기능 수행이 어렵다. 국토해

13) 건설교통부, 「국가물류기본계획 수정계획(2006~2020)」, 2006, pp.120-123

양부 주관 '국가물류정책위원회'가 있으나 부처별 담당 물류기능이 상이하기 때문에 실질적인 정책 추진 및 조정이 쉽지 않은 상황이다.

둘째, 부처별 추진정책의 중복 및 기능별 연계성 부족이다. 각 부처별로 국가물류 활성화를 위한 각종 정책대안들을 경쟁적으로 추진하고 있으나, 정책간의 연계가 이루어지지 않고 추진속도의 차이 등으로 인해 시너지 효과가 적다. 따라서 중복되는 물류관련 부처의 정책에 있어 통합·조정을 통한 선택과 집중이 필요하다.

셋째, 부처 간 담당 영역이 모호하여 물류관련 통계가 불완전하다. 국가물류 현황에 대한 체계적인 통계의 부재로 정책추진과정의 혼선 및 불신을 초래할 수 있다. 이와 같은 물류효율화 정책을 상술하면 다음과 같다.

(1) 물류표준화 확대정책 및 문제점

지식경제부는 물류표준화를 확대하기 위하여 '유통산업발전기본계획'에 따라 일관수송용 표준 파렛트 및 물류기기 구입자금을 지원하고 있으며, 'RFID 확산 및 산업화 추진대책'으로 기존 바코드 중심의 상품식별시스템을 대체하게 될 RFID의 기술 개발 및 산업화 지원, 시범사업 등을 추진하고 있다. 2004년에 물류설비표준의 이행·확산과 표준설비 활용으로 인한 물류비 절감 및 산업경쟁력 제고를 위한 물류표준설비인증제도¹⁴⁾를 도입하였고, 2007년에는 물류설비의 표준화 대상이 단순한 개별설비의 단품인증에서 설비 상호 간의 연계시스템(모듈시스템)으로 확대됨에 따라 물류경영시스템인증제도를 도입하였다.

국토해양부는 국가물류기본계획(2001~2020), 중기 국가물류기본계획(5년), 연도별시행계획을 수립·시행하고 있다. 세부적으로는 사용자 중심의 종합적인 물류정보망 구축, 일관수송시스템 구축을 위한 물류장비·기기 및 정보시스템의 표준화, 포장치수의 표준화 등 물류표준화를 추진하고 있다. 물류표준화를 위한 법령·제도를 정비하여 ① 조세특례제한법상 물류산업의 범위에 파렛트

¹⁴⁾ 물류표준설비인증제도는 물류설비의 표준화를 촉진하고 유닛로드시스템 정착으로 물류비용의 절감과 생산성 향상을 위하여 물류설비 생산업체 및 사용업체를 대상으로 하여 국가표준 물류설비 규격과 맞는 제품을 생산 또는 사용하는 기업에 대하여 정부가 인증서를 수여하고 지원 및 홍보를 해주는 제도이다.

임대업, 화물취급장비 임대업 추가, ② 기업물류비 계산에 관한 지침의 개정·보급 확대, ③ 물류표준규격에 관한 국제협력 강화를 통한 한·중·일 파렛트 풀시스템 추진, ④ 국제표준 물류바코드(EAN-14, EAN-128) 사업을 추진 중이다.¹⁵⁾

물류표준화 확대정책의 문제점은 첫째, 지식경제부와 국토해양부의 연계 부족으로 물류표준에 대한 기술개발 및 표준화를 통한 물류합리화가 부족하다. 지식경제부의 물류표준설비인증제도는 개별품목 인증을 통한 물류설비표준화 촉진에는 기여를 하였지만 인증의 효용성이나 물류관리의 효용성 등에는 다소 미흡하다는 평가이다.

둘째, 파렛트 사용률 확대 이외의 물류표준화 정책 추진이 미흡하다. 기존 정책들이 단발성 형태의 계획으로 추진되어 분야별(포장, 수송, 하역, 정보화 등) 연계가 미흡하며, 세부계획이 부족하고, 표준화 정책이 여러 부처에 분산되어 추진력이 약하다.

셋째, 포장규격의 표준화가 부족하고 제품위주로 설정되어 물류처리과정에서의 물류비 증가의 원인으로 작용한다. 이는 화물취급 장비의 표준화가 호환성 부족과 화물특성에 따른 상·하역 및 이송 장비간 표준화 기준 미흡이 주된 원인이라 할 수 있다.

(2) 물류공동화 확대정책 및 문제점

국토해양부는 물류공동화를 위해 주로 물류거점의 개발과 물류터미널 건설을 추진하고 있으며, 지식경제부는 유통단계에서의 공동화를 위해 공동집배송센터와 중소기업 공동물류센터 건설을 추진하고 있다.¹⁶⁾

물류터미널에는 복합화물터미널, 일반화물터미널, 내륙화물기지가 있다. 복합화물터미널은 2가지 이상 운송수단 간의 연계운송을 할 수 있는 규모 및 시설을 갖춘 물류터미널이다. 일반화물터미널은 복합물류터미널사업을 제외한 것

15) 국가물류 표준 종합시스템: 일관수송 중심의 물류표준체계 확립·국가물류비 절감을 위한 선진 표준화 모델 구축을 목표로 3개 세부과제 및 1개 시범사업으로 구성된 국토해양 R&D사업 추진('07.12~'12. 9)

16) 물류시설현황: 복합화물터미널 3개(군포, 양산, 장성), 내륙컨테이너기지 2개(의왕, 양산), 일반물류터미널 28개(전국), 공동집배송센터 5개(수도권, 부산, 대구, 광주, 평택), 공동도매물류센터 40개 이상(전국), 공동물류센터 13개(전국)

이며, 내륙화물기지는 대규모 물류터미널 클러스터 개념으로 법적으로는 복합 물류터미널에 속한다. 공동집배송센터는 민간주도로 추진되고 있으며, 운영주체는 유통업체이고, 취급상품은 최종소비제품들이다. 주요기능으로는 공동배송, 공동가공처리, 물류정보의 종합관리 및 시스템화, 공동구매·공동보관 등이다. 중소기업 공동물류센터는 동종업종의 중소기업들이 공동으로 시장에 인접한 지역에 물류거점을 확보, 공동보관 및 공동수배송을 통하여 물류비를 절감할 수 있다.

물류공동화 확대정책의 문제점은 첫째, 하주 중심의 지식경제부 정책과 물류기업 중심의 국토해양부 정책과의 연계 부족으로 인해 물류시설 및 거점의 중복 등의 문제가 발생하고 있다. 지식경제부는 물류효율화를 통한 기업들의 물류비절감을 위해 유통업자, 제조업자 등이 수송·배송·보관 또는 하역을 공동으로 수행하는 물류공동화 사업¹⁷⁾을 지원하고, 국토해양부는 물류거점 등의 인프라 구축사업이 활발히 시행되고 있다.

둘째, 물류시설의 비효율적 운영, 물류관련 행정기능이 분산되어 일관성 있는 사업추진이 곤란하다. 국토해양부, 지식경제부, 환경부, 지방자치단체간 이해가 엇갈린다. 관련 행정기관이 물류관련 법률에 따라 행정편의주의적으로 운영하여 행정절차가 복잡하고 행정비용이 과다하다.¹⁸⁾

(3) 제3자 물류(3PL) 확대정책 및 문제점

물류기업의 전문성과 대형화 유도를 위한 종합물류인증제도¹⁹⁾의 인증기준은 물류부문 매출액 중 3PL 매출비중이 30% 이상이거나, 3PL 매출액 3,000억원 이상이다. 단, 전략적 제휴 기업집단의 경우는 전략적 제휴를 하는 기업별로

17) 기업 간 및 업종간 물류공동화사업을 위한 산업단지내 공동물류사업의 추진 및 시행 확대, 도매배송업체를 물류공동화를 선도하는 물류전문업체로 육성, 업종별·그룹사별 또는 단체나 협회 중심으로 추진하는 물류공동화 시범사업의 다각적 지원, 중소유통공동도매 물류센터 건립의 지속적인 추진, 업종별 물류공동화 모델 개발 및 보급

18) 물류단지 건립에 대한 법률은 「유통산업발전법」(공동집배송센터), 「물류시설의 개발 및 운영에 관한 법률」(물류터미널, 물류단지), 「농안법」(농수산물도매시장), 「국토의 계획 및 이용에 관한법률」, 「수도권정비계획법」 등으로 법체계가 복잡

19) 자가물류중심의 물류구조와 영세물류기업 중심의 기능별 물류서비스를 경쟁력 있는 물류 전문기업 중심의 종합물류서비스로 개편하여 낙후된 물류시장을 선진화하고 물류경쟁력 향상을 도모한다.

각각 계산한다.

지식경제부는 제도의 활성화와 종합물류인증기업의 경쟁력 강화를 위해 종합물류인증기업의 물류시설에 대해 법인세 인하(평균 13.8%) 혜택을 부여하고, 아울러 ① 자가물류시설 및 자가물류사업부 처분시 양도차익에 대한 과세 이연, ② 3PL 활용에 따른 하주기업의 법인세 인하, ③ 물류전문기업의 경쟁력 향상 지원을 위해 물류정보시스템 도입 시 생산성 향상 투자세액 공제 등의 세제지원을 하고 있다.

국토해양부는 '08년부터 국제물류지원단을 통해 하주기업 3PL 활용을 직접적으로 유도하기 위해 3PL지원센터를 설치하여 하주기업이 종합물류업 인증업체, 전문물류기업 및 물류컨설팅업체와 제3자물류 활용계약을 체결하도록 컨설팅 지원사업을 실시하고 있다

3PL활성화 정책의 문제점은 첫째, 지식경제부와 국토해양부의 통합화된 물류정책의 부재 및 편향된 물류정책으로 시너지 효과가 미흡하다. 둘째, 물류정책에 대한 검증 및 평가 시스템이 부족하다. 셋째, H/W 및 공급자 위주의 정책으로 인해 시장의 균형 발전을 저해한다. 넷째, 중소기업에 대한 구체적 지원 미비로 산업물류 혁신의 한계성이 존재한다.²⁰⁾

IV. 물류비 절감을 위한 물류정책의 효율성 제고방안

1. 물류정책의 기본 원칙

기업물류비 절감을 위한 물류정책은 다음과 같은 원칙으로 추진되어야 한다. 첫째, 국제 물류환경변화에 따른 물류개념의 확대 및 선진화에 따른 하주기업과 물류기업의 물류비에 대한 인식전환이 전제되어야 한다. 따라서 물류비에 대한 인식이 코스트 절감과 함께 환경, 기업이미지 등 외부 변수에 대한 비용도 고려하여, 단순한 비용절감을 위한 노력보다는 조달에서부터 생산, 최종 소비자까지 전체 과정에서의 친환경적 활동을 통한 비용절감 노력이 필요하다. 특히 2013년부터 시행될 포스트 교토체제는 기업활동 전반에 있어 온실

20) 박찬석, 전개논문, 2006, p.19

가스 감축 의무가 부여될 것이므로 친환경물류는 기업이 선택이 아닌 생존조건으로 인식되어야 한다. 따라서 정부정책도 친환경적 물류의 경우 초기에는 비용이 다소 높아질 수 있으므로 기업의 친환경 투자에 대한 배려가 필요하다.

둘째, 기업물류비 절감과 친환경 물류를 함께 고려해야 하는 패러다임의 변화에 발맞추어야 한다. 환경부하 저감을 목표로 하는 친환경 물류활동은 기업 물류비 절감과 상충관계(trade-off)가 아닌 상호보완적인 관계라는 인식의 전환이 필요하다. 단기적으로 리드타임의 증가로 인한 서비스의 질적 저하와 저탄소배출 차량, 온실가스배출 저감장치 부착 등으로 기업물류비가 증가하여 기업에게 부담이 될 수 있으나 장기적으로는 운송수단의 대형화, 모델시프트, 표준화, 공동화, 3PL 등의 물류효율화 제고방안의 도입 및 확대는 기업 전반의 물류비 감소를 도모할 수 있다. 일본의 그린물류파트너십 추진사업의 경우 철도 및 해상운송을 통한 모델시프트, 운송수단의 대형화, 물류거점의 재배치 등 사업에 보조금 지급, 전문물류기업의 참여를 통한 3PL 도입, 포장 및 단위의 물류표준화, 공동수배송, 공동물류센터사용 등 물류공동화, 물류정보화가 동시에 활용되고 있다.

셋째, 물류정책이 수요자인 하주기업 중심으로 전환되는 환경이 성숙되고 있다. 기업에 있어 물류관리의 관점이 단순 물류기능(운송, 보관, 하역, 포장 등)에 대한 효율화와 비용절감 차원에서 조달에서부터 소비자까지의 공급사슬을 관리하는 SCM관점으로 전환되고 있다. 국토해양부와 관세청은 물류 고유영역의 효율화와 선진화를 통해 기업물류비 절감을 위해 물류인프라 구축과 물류기업에 대한 지원 등 공급자 관점의 물류정책이 중심에서 기업의 물류관리 Needs 변화에 따른 SCM도입을 통한 물류·제조·유통이 통합된 산업물류²¹⁾에 적합한 물류정책으로 전환해 가야한다.

산업물류 활동의 중심 내용인 물류표준화, 공동화, 3PL 등의 성공적인 추진을 위해서는 하주의 절대적인 참여가 전제되어야 한다. 즉 하주기업은 물류 수요자라는 측면에서 물류 당사자 간의 관계에서 우위에 있기 때문에 아무리

21) 산업물류란 기업과 산업의 입장에서 바라본 물류서비스 개념으로써 제품의 전달과정에서 일어나는 물자와 정보의 흐름을 유기적으로 실행하고 통제하는 것이며, 물류표준화, 정보화, 공동화, 물류신기술 등 소프트 물류인프라가 그 예임

좋은 정책이라도 물류기업 단독으로 추진하기는 현실적으로 어렵다. 따라서 소프트웨어적 물류 인프라(물류표준화, 공동화, 정보화 등) 구축과 하주기업의 적극적인 참여를 유도할 수 있는 정책방안이 필요하며, 하주기업 및 산업전반에 대한 정책을 계획·추진하고 있는 지식경제부의 산업물류정책에 대한 역할 제고가 필수적이라 할 수 있다.

2. 물류정책 효율화 방안

(1) 유통산업발전법의 정책 범위 명료화

지식경제부의 유통과 물류의 개념의 정립을 통한 업무영역의 구분이 절실하다. 유통(流通)이란 재화·용역·화폐의 흐름을 말하는 것이나, 일반적으로 생산과 소비를 연결하는 상품유통을 뜻하고, 유통에는 거래·판매에 관계하는 활동인 상적 유통활동(商流)과 상품의 물리적 이동·관리에 관계하는 활동인 물적 유통활동(物流)으로 구분²²⁾된다. 이러한 상류활동과 물류활동은 개별적으로 구분되는 것이 아닌 하나의 전체적인 시스템으로서 전체가 유기적으로 연계될 때, 단순한 상품의 물리적 이동·관리에 관계되는 활동에서 원자재 및 부품의 조달에서부터 소비자까지의 모든 물류활동을 관리하는 Logistics의 개념으로 확대된다.

지식경제부의 업무영역을 Logistics로 확대해야 한다. Logistics는 물류의 상위개념으로 시장의 판매동향을 기점으로 하여 원재료·부품 등의 조달에서 고객납품까지의 일관시스템이라 할 수 있기 때문에 지식경제부에서 정립한 산업물류와 유사한 개념이라 할 수 있다. 기업이 물건을 생산하거나 매입하여 발생된 재고와 시장이 요구하는 재고간에는 커다란 차이가 발생하는데, 재고과잉 또는 부족으로 인한 매출 손실을 줄이기 위해서는 시장의 변화에 대응하여 생산 및 원자재·부품의 매입을 결정하고, 수행하기 위한 물류활동을 전개하는 '시장동향과의 同期化' 관리가 필요²³⁾하기 때문이다.

지식경제부는 정책추진 대상을 하주그룹으로 집중할 필요가 있다. 물류활동의 담당자는 크게 하주그룹과 물류그룹으로 구분²⁴⁾할 수 있는데, 물류기능의

22) 박명섭, 국제물류의 이해, 법문사, 2003, pp. 9~11.

23) 유아사 카즈오, 물류관리의 이해, 우송출판사, 2003, pp. 28~29

수행자는 하주그룹이고, 물류그룹은 하주로부터 위탁받는 물류활동의 직접 행위자이다.

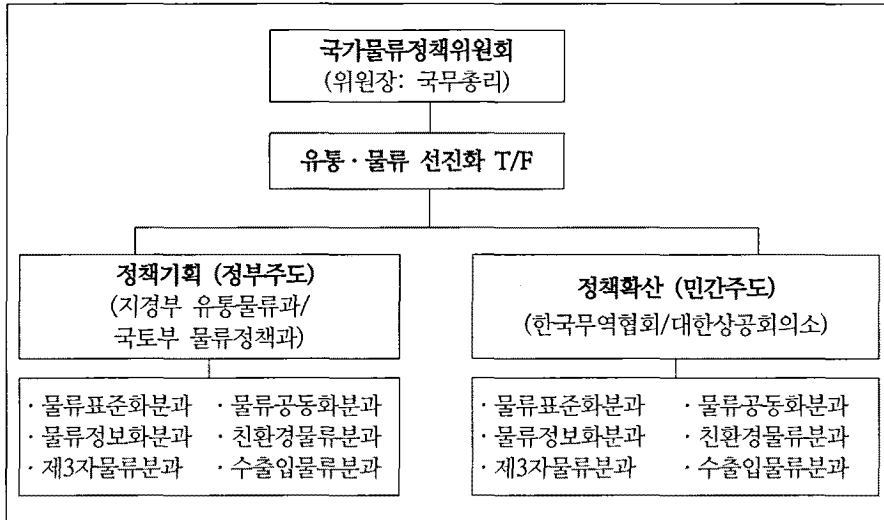
(2) 국가물류정책위원회의 위상 제고

물류관련 부처의 업무 조정 및 연계기능 강화를 위해 국가물류정책위원회 위상 제고가 필요하다. 2008년 시행된 물류정책기본법과 물류시설 개발 및 운영에 관한 법률은 국가 물류정책에 대한 부처 간 조정 및 연계기능 강화를 도모하였으나, 여전히 부처 간 추진정책의 중복 및 혼선이 존재하고 있다. 특히 지식경제부에서 추진하는 수요자 중심의 물류정책과 국토해양부에서 추진하는 공급자 중심의 물류정책은 정책의 성격이 상이하어 양 부처의 의견이 적절하게 절충되어야 할 필요가 있다.

물류관련 부처의 원활한 역할 조정을 위해 당초에 국가물류정책위원회의 위원장을 국무총리로 하였으나, 부처 중심의 책임행정체제를 확립하고 의사결정의 신속성을 위해 2009년에 국토해양부장관으로 변경되었다. 행정체제상 효율성은 제고되었을지 모르나 물류 수요자인 하주보다는 공급자 중심의 하드웨어적 물류정책 추진이 우려된다. 국가물류정책위원회는 국토해양부장관을 위원장으로 하고, 기획재정부, 교육과학기술부, 외교통상부, 농림수산식품부, 지식경제부, 노동부, 국토해양부, 관세청 및 중소기업청의 고위공무원단에 속하는 공무원 중에서 해당 기관의 장이 지명하는 자 각 1명으로 구성되기 때문에 여타 부서의 경우 수동적인 입장에 놓일 수밖에 없을 것이다. 따라서 물류정책의 효율성 제고를 위해 수요자인 하주와 공급자인 물류기업, 하드웨어적 물류인프라와 소프트웨어적 물류인프라의 조화가 필요하므로 물류관련 부처의 의견을 조정 및 통합을 위해 위원회를 특정 부처가 아닌 국무총리 산하로 재조정해야 한다. 국가물류정책위원회의 구성은 국무총리를 위원장으로, 위원은 기존과 같이 구성하고, 역할은 각 부처의 의견을 반영하여 부처 간 조정과 연계를 통한 종합적이고 체계적인 물류정책 및 계획 수립 및 최종심의 후 집행을 결정하는 형태로서 이루어져야 할 것이다.

24) 하주그룹은 상품의 소유권을 지니고 있는 제조업체, 유통업체(도매업자 및 소매업자)로 이루어져있으며, 물류전업 그룹은 하주로부터 운수활동 및 보관업무 등을 위탁받은 운수업자, 창고업자, 물류서비스 제공자 등으로 물류의 대리행위자 그룹으로 나뉜다.

〈그림 4-1〉 유통·물류 선진화를 위한 정부조직 체계도



(3) 유통·물류 선진화 추진T/F의 구성

유통과 물류정책의 통합적인 조정 및 추진을 위하여 「유통·물류 선진화 추진T/F」의 구성을 제안한다. T/F는 국가물류정책위원회 산하로 위원회에서 결정된 정책을 실제 추진하는 실무기구로서의 역할을 담당한다. 주요 역할은 부처별로 정책 추진주체의 조정과 배분, 실시된 정책에 대한 관리 감독, 물류 전반에 관한 정책 기획과 결정 및 추진 방안을 위원회에 제시하는 역할을 담당한다. 업무 추진은 지식경제부(유통물류과)와 국토해양부(물류정책과)가 공동으로 하되, 필요시 환경부와 중소기업청, 관세청의 참여도 필요하다. 물류는 하주와 물류기업과의 연계성이 높아야 성공할 수 있으며, 물류는 물류시설 및 교통인프라 구축인 H/W와 표준화 및 공동화, 물류시스템 등의 S/W가 공존해야하고, 기업체에 광범위한 적용 및 확산이 필요하기 때문이다. 또한 최근의 물류이슈가 친환경 물류임을 고려할 때 환경부의 참여와 더불어 중소기업의 적극적 참여 유도와 수출입물류의 중요성을 고려할 때 중소기업청과 관세청의 참여도 필요하다.

유통·물류 선진화 추진T/F의 하부 조직체계는 크게 정책기획 부문과 정책확산 부문으로 구분하는 것이 효과적이다. 상술하면, 유통·물류정책의 기획과

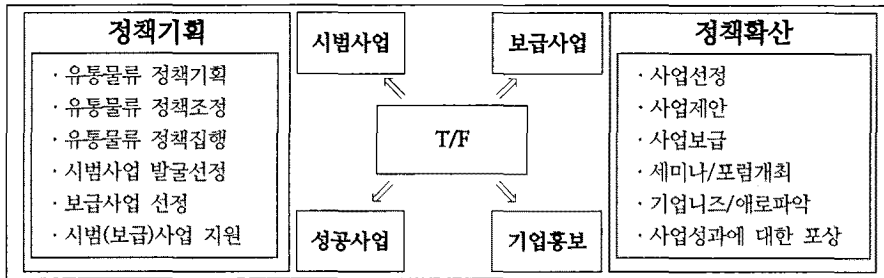
시범사업 추진을 담당하는 공무원 중심의 조직인 정책기획부문과 확정된 정책의 기업 보급 및 확대를 위한 보급사업 추진과 홍보 및 교육 등을 담당할 민간주도 조직인 정책확산부문이다. 일본의 그린물류 파트너십 운영 체제는 경제산업성과 국토교통성 중심의 정책기획위원회와 민간 중심의 사업추진위원회로 구분하여 운영하고 있다.

정책기획부문의 역할은 유통·물류 관련 정책의 수립, 유통·물류 정책의 부처간 조정 및 총괄 집행, 유통·물류정책에 추진을 위한 실효성 있는 시범사업 발굴, 시범사업의 대상 선정과 지원제도 마련, 보급사업의 대상 선정과 지원제도 마련, 각 사업들에 대한 사후 평가를 담당하게 된다. 정책기획부문의 구성으로는 유통 및 물류관련 부처²⁵⁾들을 중심으로 구성하고 총괄할 간사로는 지식경제부(유통물류과)와 국토해양부(물류정책과)가 공동으로 주관하는 것이 바람직할 것이다.

정책확산부문의 역할은 정책기획부문에서 확정된 정책에 대하여 기업 보급과 확대를 위한 보급사업 추진과 홍보 및 교육 등을 담당할 민간주도 조직이다. 그 역할은 시범사업을 통해 성과가 입증된 사업에 대한 기업 전체로의 보급과 확산을 담당하고, 유통·물류정책의 성공적인 정착을 위해 세미나 및 포럼 개최 등 對기업 홍보와 교육 담당, 실제 기업의 Needs와 애로사항을 파악하여 정책에 반영될 수 있도록 정책기획부문에 제안을 함으로써 Bottom Up 방식의 확산, 유통·물류정책 사업에 적극적으로 참여한 기업이나 성과가 우수한 기업 및 단체에 대한 시상 및 성공사례를 발표하는 것으로 한다. 정책확산부문은 물류관련협회, 학회, 유관기관(무역협회, 상공회의소 등), 기업 단체(경총, 전경련, 중소기업협동조합 등) 등이 참여로 하되 전체적인 운영을 담당할 간사로는 개별기업에게 영향력이 있는 전국적인 조직을 우선순위로 고려할 수 있을 것이다.

25) 지식경제부, 국토해양부, 농수산식품부, 기획재정부, 환경부, 관세청, 중소기업청 등

〈그림 4-2〉 유통·물류 선진화 추진T/F의 구성도



(4) 물류관련 사업의 조정

유통·물류와 관련된 사업의 추진은 상당부분 지식경제부와 국토해양부를 중심으로 해서 이루어지고 있지만 비슷한 사업이 많은 것이 현실이다. 예컨대, RFID사업, 물류거점화 사업, 물류표준화 사업, 3PL 확산사업 등은 양 부처에서 추진하고 있는 사업이다.

각 부처에서 추진 중인 사업이 다른 부처의 사업 또는 해당 부처의 사업과의 연계성이 떨어지고 있다. 예컨대, RFID사업은 각 부처간 주파수가 상이하기 때문에 기업의 혼란이 야기될 수 있고, 녹색물류사업은 모델시프트 확산을 위한 국토해양부의 철도 및 연안해운의 수송 분담률 기업들의 물류공동화 및 물류표준화에 대한 인식 제고와 수하인의 동의가 우선적으로 선행되어야만 효과를 볼 수 있다.

유통·물류 선진화 추진T/F를 중심으로 한 민·관 공동의 정책협의 방식 강화는 기존의 정부 중심의 물류정책이 기업에게 적용하는데 있어 한계가 존재한다. 따라서 정부는 정책에 있어서 제도적 기반을 마련하고, 기업이 제도적 기반 하에서 자율적으로 사업을 개발 추진하는 형태로 변화하여야 한다. 기업 주도의 정책을 추진 후 결과 평가 등을 통해 제도의 문제점을 보완하는 피드백을 통해 정책의 효율성을 제고할 수 있을 것이다.

기존 물류정책은 물류 자체의 효율성 제고를 통한 기업물류비 절감에 초점이 맞추어져 있었다. 세계적인 온실가스 감축에 대한 압력은 물류부문에서도 환경 친화적 물류활동을 요구하고 있으므로, 이러한 추세에 비추어 볼 때, 물류표준화, 물류공동화, 3PL확산 등과 같은 친환경적인 물류효율화 정책의 추진이 우선적으로 고려되어야 한다.

3. 물류정책 선진화 방안

물류비 절감방안에 대한 기업들의 이해부족과 성과에 대한 의구심을 해소하고, 선도투자에 대한 자금 부담을 완화해 주기 위해 초기단계부터의 정부 지원이 필요하다. 또한 중소기업의 적극적인 참여 유도를 통한 유통·물류 선진화도 추진되어야 한다. 대기업과 달리 중소기업은 자금력 및 노하우의 부족으로 효과적인 물류효율화 활동을 펼칠 수 없다. 특히 물량이 지속적으로 유지되거나 많지 않기 때문에 독자적인 물류효율화 활동을 실행하기가 쉽지 않다.

하주와 물류기업의 공동협력을 통해서 유통·물류 선진화를 앞당길 수 있다. 유통과 물류의 효율화를 달성하기 위해서 하주기업과 물류기업을 분리해서 지원하는 방법보다는 하주기업과 물류기업을 하나의 공동체로 인식하고 지원하는 것이 효율적이다. 기존의 사업들은 대체적으로 하주기업과 물류기업을 구분하여 지원하는 성향이 강했으며, 어떤 대상을 지원하느냐에 따라 주무부처가 결정되는 경우가 많았다. 따라서 기존 각 부처의 사업을 통합한 유통·물류 선진화 사업을 통해 하주기업과 물류기업이 공동으로 참여하는 사업에 지원하는 것이 바람직하다.

유통·물류 선진화 사업을 시범사업과 보급사업으로 구분하여 실시할 수 있다. 시범사업을 통하여 성공모델을 도출하고 보급사업과 기업홍보 등을 통한 확대의 단계적인 접근방식을 채택할 수 있다. 각 사업에 대한 보조금 지급을 통해 기업의 초기투자 부담을 경감시켜줄 수 있을 것이다. 단, 사업자금 구성에 있어서는 매칭형식을 도입하여 일정부분 기업 부담을 통해 모럴헤저드 방지책이 마련되어야 한다.

시범사업은 유통·물류 선진화 추진T/F의 정책기획부문에서 담당하되, 정책기획부문 내에 심사위원회 구성을 통해 대상기업의 선정과 사후 평가를 하여 보조금을 지급하는 형태가 바람직하다. 보급사업 및 기업홍보는 유통·물류 선진화 추진T/F의 정책확산부문에서 담당하여 성공적인 시범사업에 대하여 홍보와 더불어 보급사업의 선정, 사후 평가를 하고, 보완사항 및 애로사항을 정책기획부문에 건의하는 방식이 적합하다.

시범사업 참여 대상은 하주와 물류기업의 공동 참여만으로 한정을 하여야 한다. 물류 신기술이나 비즈니스 모델의 재구축을 통해서 물류효율화를 이룰 수 있는 사업을 발굴하는데 있어 하주와 물류기업간의 제휴·협동이 가장 효과적

이다. 또한 대기업과 중소기업 공동 참여사업과 중소기업 간의 공동 참여사업의 경우 우선적으로 고려해야 한다. 대기업을 중심으로 하여 협력업체인 중소기업이 구성된 사업의 경우 사업의 효과가 빠르게 나타날 수 있다. 산업단지 내 중소기업간의 제휴·협력을 통한 사업 참여나 협동조합 또는 관련 협회 등을 통한 중소기업간의 제휴·협력을 통한 사업 참여의 경우도 지리적인 면과 업종의 유사성으로 인해 사업의 효과가 빠르게 나타날 수 있다.

시범사업 대상은 환경친화적인 물류효율화 관련 사업이 그 대상이 되어야 하며, 이산화탄소 저감이 가능하면서 물류효율화를 달성할 수 있는 사업이 우선적인 전제가 되어야 할 것이다. 즉, 물류표준화를 통한 적재율 향상, 물류거점 재정비를 통한 운송거리 단축, 수배송 공동화를 통한 모델시프트, RFID 등을 통한 물류정보화로 인한 운송 및 보관 효율 향상 등이 좋은 예이다. 일본의 그린물류파트너십에서 발굴한 사업의 경우 거점 집약, 공동수배송, 모델시프트, 차량의 대형화, 전자 태그 활용 등이 주된 사업이 되고 있다. 시범사업은 개별적인 사업보다는 여러 가지 목적을 달성할 수 있는 복합적인 성격의 사업을 우선적으로 채택하고, 초기 사업에는 단기적인 성과가 도출이 될 수 있는 사업, 기업들이 도입하는데 있어 적은 비용으로 쉽게 도입할 수 있는 사업을 중심으로 하는 것이 좋다.

사업선정에 있어 객관적인 기준 마련이 필요하다. 즉, 「물류효율화(표준화, 공동화, 3PL, 정보화) + 이산화탄소 저감 + 상생협력」과 같은 내용을 객관화할 수 있는 기준이 필요하다. 따라서 물류효율화, 이산화탄소 저감효과, 상생협력 등의 항목에 있어 이를 객관적으로 평가할 수 있는 평가항목의 개발이 필요하다. 유통·물류 선진화 시범사업의 평가항목으로 ① 사업의 적합성으로 하주와 물류기업간 형평성, 사업의 신규성 및 구체성, 사업의 파급효과, 사업의 실현성 및 지속성, ② 이산화탄소 저감효과로 사업의 실행으로 인한 이산화탄소 저감효과, ③ 상생협력의 정도로서 대-중소기업, 중소기업-중소기업, 제조업-유통업체간의 협력의 정도를 평가항목으로 할 수 있다.

평가항목의 가중치 부여에 대하여 녹색물류 사업선정의 경우 이산화탄소 저감효과의 가중치가 높게 잡혀 있으나, 유통·물류 선진화 사업에서 이산화탄소 저감효과의 가중치를 높게 잡을 경우 기업의 부담이 커짐으로 유통·물류 선진화 사업의 경우 사업의 적합성에 보다 많은 가중치를 부여하고, 이산화탄소 저감효과와 상생협력의 정도 항목은 많은 가중치를 부여하는 것은 곤란하다.

V. 결 론

세계적인 경기침체로 인해 기업의 경쟁력 제고를 위한 기업물류비 절감 필요성의 대두와 지구 온난화 방지를 위한 온실가스 의무감축 등의 환경규제 확산으로 개별기업은 물론 정부차원의 물류효율화에 대한 필요성과 방안에 대한 논의가 고조되고 있다.

본 연구는 우리나라의 물류비 및 물류정책의 현황과 물류관련 법·제도를 검토한 후 문제점을 도출하여, 향후 추진되어야 할 물류정책의 방향성과 구체적인 방안을 제시하였다. 상술하면, 우리나라 물류정책의 효율화를 저해하는 요인은 근본적으로 물류관련 법규 및 물류관련 정책들이 여러 정부부처로 분산되어 각종 물류정책들이 중복되거나 상호 연계성을 갖지 못하여 정책의 실효성을 저감시키고 있다는데 있다. 따라서 본 논문에서는 기업물류비의 절감을 위하여 이러한 문제점을 극복하고 물류정책의 효율성을 제고시킬 수 있도록 향후 추진될 물류정책의 원칙과 방안을 제시하였다.

첫째, 물류정책의 원칙이다. 기업물류비 절감을 위한 물류정책의 원칙은 ① 국제 물류환경변화에 따른 물류개념의 확대 및 선진화에 따른 하주기업과 물류기업의 물류비에 대한 인식 전환이 전제되어야 한다. ② 기업물류비 절감과 친환경 물류를 함께 고려해야 하는 패러다임의 변화에 발맞추어야 한다. ③ 공급자 중심의 기존 물류정책에서 산업물류를 중심으로 하는 수요자 중심으로 물류정책의 시프트가 필요하다.

둘째, 물류정책 효율화 방안이다. 크게 물류관련 부처 및 체계의 조정과 물류관련 사업의 조정으로 구분하여 제안하였다. 먼저 물류관련 부처 및 체계의 조정을 위해서는 ① 유통산업발전법의 개정을 통한 정책의 범위를 명료하게 해야 한다. ② 국가물류정책위원회의 위상이 제고되어야 효율적인 사업추진이 가능하다. ③ 물류정책의 통합·조정을 위한 유통·물류 선진화 추진T/F의 구성이 필요하다.

다음으로 물류관련 사업의 조정을 위해서는 ① 유통·물류 선진화 추진T/F를 중심으로 부처간 유통·물류관련 사업의 통합 및 조정을 통한 연계를 강화해야 한다. ② 기존 Top Down 방식에서 Bottom Up 방식으로의 정책 추진 방식의 변화가 필요하다. ③ 국제물류환경의 패러다임 변화에 부응하는 환경친화적인 물류효율화 정책으로의 전환이 요구된다.

셋째, 물류정책 선진화 방안이다. 유통·물류 선진화를 위한 사업 추진은 시범사업과 보급사업으로 구분하여 실시해야 한다. 시범사업의 경우 참여주체를 하주와 물류기업의 공동 참여, 대기업과 중소기업의 공동 참여, 중소기업간의 공동 참여사업 등으로 구분할 수 있다. 아울러 사업대상은 환경 친화적 물류 효율화 관련 사업이면서 여러 가지 목적을 달성할 수 있는 복합적인 성격의 사업이 우선 추진되어야 한다. 아울러 공정한 사업 운영을 위해서 선정과 사후평가에 적용할 객관적인 기준 마련이 필요할 것이다.

참 고 문 헌

- 대한상공회의소, 「2002년 및 2004년 기업물류비 실태조사」, 2003·2005
문대섭 외 1, 「국가물류표준화 기술체계에 따른 추진 전략」, 한국철도학회,
2003
물류산학연합회, 「제3차물류 활성화 방안에 관한 연구보고서」, 2007.
박명섭, 「국제물류의 이해」, 법문사, 2003
박민규, 「물류정책의 통합·조정기능 강화를 위한 물류법제 개선 방안에 관한
연구」, 한국항만경제학회지 제23권 제2호, 2007. 6
박찬석, 「정부의 물류정책과 물류산업 활성화를 위한 小考」, 우정정보 67호,
2006,
산업자원부, 「유통분야 상생협력프로그램 개발연구」, 2007.
아웃소싱 연구센터, 「아웃소싱 서비스 활성화를 위한 정책개발 연구」, 서강대
학교 산학협력단, 2007.
유재균 외 2, 「우리나라 물류정책의 효율화 방안 연구」, 한국철도학회 2002년
도 춘계학술대회논문집, 2002
중소기업연구원, 「중소기업 경쟁력 강화를 위한 물류서비스 지원방안」, 2008.
한국교통연구원, 「물류기술개발 및 추진전략 연구」, 2001.
_____, 「21세기 교통정책혁신 추진방안 연구」, 2003.
_____, 「물류체계 혁신 및 물류경쟁력 강화방안 연구」, 2003.
_____, 「물류시설개발종합계획수립연구」, 건설교통부, 2007.
_____, 「2006년도 국가물류비산정 및 추이분석」, 2008
한국무역협회, 「2006년 및 2008년 기업물류비 실태조사」, 2007·2009
_____, 「중소 수출입기업 물류공동화지원 시범사업」, 한국무역협회 국
제물류하주지원단, 2009.
한국물류협회, 「중소유통 공동물류센터건립 및 운영방안」, 2004.
한국정책학회, 「중소기업 지원정책 성과분석 및 지원행정 효율화 방안」, 2007.
현대경제연구원, 「국내 물류부문의 에너지 과소비 현황과 정책적 시사점: 한일
물류부문 에너지 소비 비교」, VIP REPORT, 2009

일본 그린물류파트너십, <http://www.greenpartnership.jp/>

일본 경제산업성, <http://www.meti.go.jp/>

일본 국토교통성, <http://www.mlit.go.jp/>

ABSTRACT

A Study on the Improvement of Korean Logistics Policies

Park, Kwang So

Yu, Kwang Hyun

Companies make a great effort for saving costs because a rise in logistics costs weaken trade companies competitive position in the international market. Therefore it is important for companies and government to enhance logistics competitive.

This article focus on the logistics laws and policies to improvement companies competitiveness and save logistics costs. It has researched from the point of view rather government basis than company basis.

Korean Logistics policies have some fundamental problems that the law and policies are spreaded to several administrations such as, Ministry of Knowledge Economy, Ministry of Land, Transport and Maritime Affairs etc. We propose the solutions as follows;

First of all, we review the laws and policies on logistics and point out the problems. Second, setting up the principle of Korean Logistics Policies according to the changes in international logistics paradigm and circumstances. Third, adjustment of systems and tasks of administrations related to logistics. Fourth, innovation plan for logistics policies. The plan can carry out two ways demonstration business and diffusion business in order.

Key Words : Logistics, Logistics Policies, Korean Logistics Policy,
Distribution Cost, Logistics Cost, Reduction of Cost