

지속가능 新산업물류혁신방안에 관한 연구*

박 광 서 **

유 광 현***

I. 서 론

II. 물류환경 변화와 산업물류 현황

III. 기존 산업물류혁신대책의 분석

IV. 新산업물류혁신대책의 추진방향 및 체계

V. 결 론

주제어 : 산업물류, 기업물류비, 물류공동화, 물류표준화, 물류정보화

I. 서 론

2010년에 이어 2011년에 우리나라는 세계 수출 7위와 무역 9위를 달성하는 쾌거를 달성하였으나, 중국을 위시한 개발도상국의 거센 추격과 더딘 선진국의 시장회복으로 인하여 지속가능한 수출확대를 위해서는 기업의 경쟁력 강화가 절실하다. 특히 기업은 비용절감을 통한 경쟁력 제고가 절실하지만, 국내외적

* 이 논문은 2011년도 건국대학교 학술진흥연구비 지원에 의한 논문임

** 건국대학교 상경대학 국제무역학과 부교수 (주저자)

*** 건국대학교 상경대학 국제무역학과 강의교수 (교신저자)

요인으로 인해 생산 공정에서 획기적인 원가절감 효과를 기대하기 어렵다. 따라서 기업의 물류비 절감은 곧 경쟁력 제고를 의미한다. 실제로 매출액 대비 영업 이익률이 통상 10% 미만인 상황에서 물류비용 절감은 매출액 증대와 동일한 효과를 나타낸다. 2007년도 매출액 대비 영업이익률이 5.45%에 불과했으므로, 물류비 10% 절감은 영업이익 증가를 위해 약 20배에 달하는 매출액 증가 효과와 비슷하다.

치열한 글로벌 경쟁 하에서 물류비 절감을 통한 국내기업의 기업경쟁력 제고를 위해서는 선진국 보다 높은 수준인 국가물류비와 기업물류비의 절감을 위한 정책 추진이 절실하다. 이에 지식경제부는 2002년부터 산업물류혁신대책을 2차에 걸쳐 추진하여 물류비 절감에 있어 가시적인 성과를 거두고 있으나 여전히 일본 등에 비해 높은 실정¹⁾이다. 한편, 2007년에 수립된 제2차 산업물류혁신대책에 충분히 반영되지 못한 친환경물류활동과 물류보안, 상생협력 등과 같은 최근의 산업물류 Trend에 대한 분석과 효과적인 대응방안이 산업물류 정책에 반영될 필요가 있다.

기존 물류정책의 목표인 물류효율화와 새로운 물류트렌드와의 조화방안을 모색할 필요가 있다. 이를 위해 물류효율화와 친환경 물류 및 물류보안, 그리고 상생협력이 상충의 관계가 아닌 상생 관계로의 인식전환이 필요하며, 대표적인 물류효율화 방안인 물류공동화와 물류정보화를 통한 친환경 물류 및 물류보안의 효율성 제고 방안을 모색할 필요가 있다.

연구의 목적은 상술한 바와 같이 기존의 산업물류혁신정책에 대한 분석을 통해 기존 산업물류혁신정책을 보다 발전시키고, 아울러 새로운 물류트렌드에 대한 효과적인 대응방안을 포함할 수 있는 새로운 산업물류혁신정책의 방향성을 제시하고자 한다.

연구방법은 문헌연구와 전문가 회의를 병행하였다. 특히, 기존 산업물류혁신대책을 분야별로 점검하고 관련 자료를 분석하였으며, 新산업물류혁신대책의 현실성과 실효성 제고를 위한 전문가 그룹 및 물류현장을 연계하는 산·관·학 공동 연구를 실시하였다.

1) GDP 대비 국가물류비('08년 기준, 일본의 경우 '07년) : 한국 12.5%, 미국 9.06%, 중국 18.1%, 일본 8.92%
 매출액대비 기업물류비('09년 기준) : 한국 8.37%, 미국 8.48%, 일본 4.77%
 중소기업의 물류비 절감방안이 요구됨('09년 기준) : 대기업 5.8%, 중소기업 8.87%

선행연구로서 기업물류비 및 물류공동화, 표준화 및 정보화 등 연구는 그 수가 매우 많다.²⁾ 하지만 산업물류의 정의를 비롯한 혁신방안에 대한 선행연구는 아직까지 발견하지 못하였다. 따라서 본 연구가 산업물류 대책관련 시도로써 의미를 가지는 한편 다소 부족한 부분은 여러 학자들의 추가 연구를 기대해 본다.

II. 물류환경 변화와 산업물류 현황

1. 글로벌 물류환경 변화와 국내 물류 현황

세계 경제의 글로벌화 확대에 따른 물류시장의 확대와 동북아시아 물동량 증가에 따른 물류기업 간 경쟁이 심화되고 있다. 세계 물류시장 규모는 2010년 약3조7000억달러에서 2020년 8조달러 규모로 확대될 전망이며, 동북아 3국간 교역량은 2008년 기준으로 세계 GDP의 16.8%, 세계 교역량의 15%를 차지하고 있다.

하지만 국내 물류기업은 세계적 추세인 대형화³⁾ 및 전문화에 미흡한 대응을 하고 있어, 수출입 기업들은 규모의 경제를 통한 물류비 절감과 수준 높은 물류서비스를 제공받지 못해 국제경쟁력⁴⁾ 제고에 어려움을 겪고 있다.⁵⁾ 글로벌 물류환경은 기존의 물류활동이 기업의 물류비 절감을 위한 물류효율성 향상이 주된 논의대상이었다면, 최근에는 GSCM 확대와 친환경 물류프로세스 및 보안 강화 등 다양한 형태로 변화되고 있다.

따라서 친환경 물류, 물류보안, 물류기술의 발달 등 물류트렌드의 변화가 두

2) 박광서·유광현, 「우리나라 물류비 절감을 위한 물류정책의 효율성 제고방안에 관한 연구」, 무역상무연구 제45권, 2010.2

3) 2009년 현재 국내 5대 물류기업의 매출액은 8.79조원으로 Deutsche Post DHL의 77조원에 비하면 약 11% 수준임

4) 국가물류기본계획 수정계획('11~'20)에 따르면 매출액 대비 물류비를 9.1%에서 5.5%로 낮출 경우 우리기업의 글로벌 가격경쟁력은 3.6% 개선될 것으로 전망함

5) IMD는 교통물류분야에서 55개국 중 27위, WEF는 139개국 중 22위, 세계은행은 155개국 중 23위(일본은 7위, 중국은 27위임)로 물류경쟁력을 평가함

드리고 있어 대응방안이 필요한 시점이다. 특히 친환경 물류와 물류보안의 강화는 기업에게 새로운 규제로 작용할 수 있다. 2013년 Post 고도체제에서는 우리나라도 탄소 감축의무국이 될 가능성이 매우 높으며, 녹색성장정책은 기업에게는 규제와 더불어 물류비용 증가의 요인이 될 수 있다. 미국과 EU 등 선진국을 중심으로 한 물류보안 강화는 수출입운송 및 물류관리 전반에 가시성 확보를 위한 추가적인 노력과 비용이 요구된다. 또한 RFID/USN과 같은 IT기술을 기반으로 하는 물류기술의 발달은 효율적이고 생산성 높은 통합 물류관리 서비스의 발전을 촉진하기 때문에 이러한 첨단기술을 적용한 새로운 정보시스템의 개발 및 확산을 위한 대응이 필요하다.

〈표 1〉 우리나라의 국가물류 트렌드 변화 추이⁶⁾

| 시대 | 국가물류 핵심트렌드 |
|--------|--|
| 1990년대 | <ul style="list-style-type: none"> - 거점물류인프라 구축 - 물류부문의 규제완화 - 종합물류정보망 등 물류정보화 보급 및 확산 |
| 2000년대 | <ul style="list-style-type: none"> - 동북아 물류중심국가 건설 - 자유무역지역과 경제자유구역 개발 및 외국물류기업 유치 - 종합물류기업 인증 등 3PL기업 육성 |

한편 국내 물류현황을 살펴보면, 최근의 물류산업에 대한 인식은 물류기업 및 물류서비스의 역할 증대와 새로운 고부가가치 창출 산업으로 인식되고 있다. 2008년 GDP 대비 국가물류비 비율⁷⁾은 12.5%⁸⁾로 2000년(13.33%) 이후 가장 높은 수준으로써⁹⁾ 대외의존도가 높은 우리나라 경제구조 때문에 물류비 상승은 기업경쟁력 약화로 직결된다.

기업물류비는 국제물류비 포함 시 매출액 대비 8.37%¹⁰⁾로 1997년을 기점으로 지속적으로 낮아져¹¹⁾ 물류경쟁력이 제고되고 있다.¹²⁾ 그러나 일본

6) 한국교통연구원, 국가물류체계의 재편, 2009

7) GDP 대비 물류비 비율은 국가 경제에서 차지하는 물류산업의 잠재적 기여도를 설명하는 지표로 활용 가능

8) 일본('07년) 8.92%, 미국('08년) 9.06%, 중국('08년) 18.1%

9) 한국교통연구원, 2008 국가물류비 산정 및 추이 분석, 2010. 12

10) 국내물류비 기준으로 6.63%임

(4.77%)과 비교 시 여전히 높다는 점과 기업규모별로는 중소기업이 대기업 보다 물류비가 높다는 점 등에 비추어 볼 때, 지속적인 물류비 절감 노력이 필요하다.

물류표준화율은 매년 증가하고 있으나 선진국에 비해 여전히 낮은 수준이다. 물류표준화의 대표적인 지표인 표준파렛트(T-11) 보급률은 2007년 39.7%¹³⁾ 이었으나, 2008년 T-11 표준파렛트 사용은 26%, 1200×1000mm파렛트 사용은 17%로 낮게 조사되었다. 이는 유럽 90%, 미국 70%, 일본 45% 등 선진국보다 매우 낮은 실정이다.

물류공동화 이용률은 2.4%에 그쳐 17%인 일본의 1/7 수준¹⁴⁾에 불과하다. 또한 공동화를 통해 약 11.2%의 물류비 절감효과가 기대되어지나, 물류공동화의 필요성에 대한 인식이 여전히 부족¹⁵⁾하여 물류공동화가 원활히 추진되지 못하고 있다.

3자물류 활용률은 2010년 52.1%¹⁶⁾로 2009년 48.2%에 비해 증가하였다.¹⁷⁾ 대기업(64.9%)의 활용율이 중소기업(47.0%)보다는 높지만, 여전히 미국·유럽 80%, 일본 70%에 비해 낮은 수준이다.

2. 산업물류 관련 제도 및 정책 현황

물류산업은 제3의 이윤창출 및 비용절감의 보고로 물류경쟁력이 국가와 기업의 경쟁력으로 인식되고 있다. 따라서 세계 각국은 물류산업을 국가기간산업으로 육성하기 위해 물류인프라 투자 확대와 관련 제도의 선진화 등을 적극적으로

11) 2001년 11.10%, 2003년 9.90%, 2005년 9.70%, 2007년 9.10%

12) 한국무역협회, 2009년도 기업물류비 실태조사 보고서, 2010. 12

13) 한국무역협회, 2007년 물류표준화 실태조사, 2007

14) 한국무역협회, "'09년 화주기업의 제3자물류 및 물류공동화 활용실태 조사 결과 보고", 2009.11

15) 물류공동화의 필요성에 대해 응답기업의 71.1%가 필요성을 느끼지 못하며, 물류공동화에 대한 긍정적 기업은 29.0%로 조사됨

16) 국토해양부, 국가물류기본계획 수정계획('11~'20), 2011. 4

17) 2005년 35.6%, 2006년 38.8%, 2007년 42.2%, 2008년 45.9%, 2009년 48.2%, 2010년 52.1%

으로 추진하고 있다. 우리나라도 물류산업의 중요성을 인식하여 선진국 수준으로 향상시키기 위한 다양한 정책들을 추진하고 있다.

국토해양부는 물류인프라 및 물류산업과 관련된 국가물류정책을, 지식경제부는 기업물류 효율화를 위한 산업물류정책을 추진하고 있다. 물류시설의 합리적 개발과 물류체계의 효율화를 통한 물류비 절감 및 고부가가치의 창출을 목적으로 하며, 구체적 방안으로 물류인프라 확충, 물류표준화, 정보화, 물류기술개발 등 생산성 향상을 위한 기반 마련과 물류기업의 경쟁력 강화를 위한 물류시장 규모 확대, 물류 전문인력 양성, 제3자 물류 활성화 등 지원방안을 시행 중이다.

물류관련 주요 법률은 물류정책기본법, 유통산업발전법, 물류시설의 개발 및 운영에 관한 법률, 지속가능 교통물류발전법 등이 있다. 또한 2000년대 이후 거의 매년 종합적인 물류정책을 발표하고 있다.¹⁸⁾

Ⅲ. 기존 산업물류혁신대책의 분석

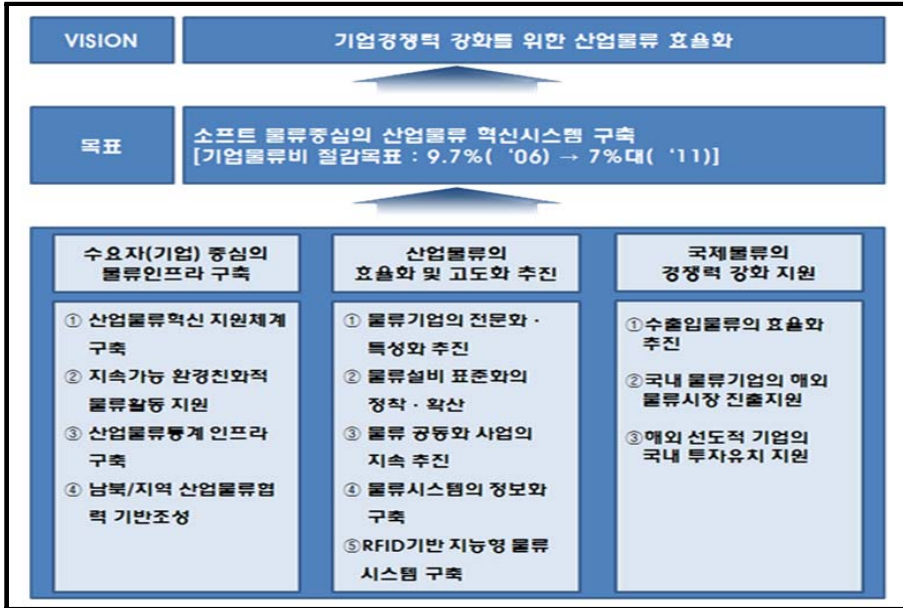
1. 기존 산업물류혁신대책 분석

1) 제2차 산업물류혁신대책 현황

제2차 산업물류혁신대책은 2007년부터 2011년까지 5년간 지식경제부가 주체가 되어 실시한 산업물류정책으로서, 2006년까지 실시된 제1차 산업물류혁신대책에 대한 평가와 더불어 기업물류비 절감과 국내외 물류 경쟁력을 확보를 위해 산업물류의 현황 및 개선책을 반영하여 수립되어 추진된 산업물류 관련 종합계획이다.¹⁹⁾

18) 물류 관련 주요 정책 : - 2001년 국가물류기본계획, - 2002년 산업물류혁신대책('06~'20), - 2003년 동북아물류중심추진로드맵, - 2004년 국가물류체계개선대책 및 물류전문기업육성방안, - 2006년 국가물류기본계획 수정계획('06~'20), - 2007년 산업물류혁신대책('07~'11), - 2009년 유통산업발전 기본계획('09~'13), - 2009년 물류분야 서비스산업 선진화 방안, - 2011년 국가물류기본계획 수정계획('11~'20), - 2011년 제1차 지속가능 국가교통물류발전 기본계획('11~'20)

〈그림 1〉 제2차 산업물류혁신대책의 추진전략 및 목표



동 대책은 “기업경쟁력 강화를 위한 산업물류 효율화”를 비전으로 “소프트 물류중심의 산업물류 혁신시스템 구축”을 통해 2011년에 7%대 기업물류비 달성을 목표로 하였다. 이를 위해 ‘수요자(기업) 중심의 물류인프라 구축’, ‘산업물류의 효율화 및 고도화 추진’, ‘국제물류의 경쟁력 강화 지원’이라는 3개의 추진전략을 선정하고 각각의 주요과제를 아래 그림과 같이 지정하여 추진하였다.

2) 제2차 산업물류혁신대책 평가

기업물류비 절감을 목표로 한 기존 산업물류혁신대책은 많은 긍정적인 효과에도 불구하고 여전히 보완되어야 할 부분들이 존재하고 있다.

먼저 긍정적인 측면으로는 수요자 중심의 국내 및 국제 물류효율화 추진을 통

19) 제1차 산업물류혁신대책(2002~2006), 제2차 산업물류혁신대책(2007~2011), 제3차 산업물류혁신대책(2012~2016, 예정)

한 기업물류비 절감에 상당한 기여를 하였다. 기존의 공급자 중심의 산업물류 체계를 수요자 중심의 산업물류체계로의 변화를 주도하였다.

물류효율화 분야에 있어서도 첫째, 물류산업의 국가표준 확대 및 표준파트트 보급 확산, 국제협력을 통한 국제표준 선도 등 물류표준화의 확산에 기여하였다. 둘째, 여러 가지 유형의 물류공동화 모델에 대한 시범사업화 등을 통해 기업의 물류공동화 인식제고 및 참여를 유도하였다. 셋째, 기업의 SCM 지원을 위한 물류정보시스템 개발사업 등의 추진으로 물류정보통합을 통한 국내 및 국제물류 가시성 확보를 위한 기반을 조성하였다. 마지막으로 RFID/USN의 물류부문 활용을 위한 지속적인 시범사업 추진과 개별 산업에의 적용을 위한 확대사업을 통해 물류부문에 있어서의 RFID/USN 적용 가능성을 확대하였다.

국제물류 효율화 분야에 있어서도 수출입물류 공동화 사업, 수출입기업에 있어 3PL 활용 확대사업, 지속적인 해외물류기업 유치 활동 등을 통해 국제물류의 경쟁력 강화에 기여하였다.

보완해야 할 부분으로, 산업물류혁신대책의 컨트롤타워의 부재로 인해 계획 추진에 있어 통합 및 조정이 어려웠다. 물류관련 정책의 추진부처는 국토해양부, 지식경제부, 관세청, 중소기업청, 농림수산부 등 다양하며 각각 고유의 영역을 확보하기 위해 노력하고 있다. 특히 물류정책의 경우 물류거점으로써의 공항만 및 도로 등 H/W 물류인프라의 경우 국토해양부, 산업물류와 연관된 S/W 물류인프라의 경우 지식경제부가 담당하고 있으나, 명확한 구분은 어렵다. 또한 물류의 특성상 H/W와 S/W 물류인프라의 조화가 이루어져야만 물류 효율화의 효과를 얻을 수 있다는 점에서 산업물류혁신대책의 원활한 수행을 위해서는 관련부처와의 상호 협력과 역할분담이 반드시 필요하다.

또한 산업물류혁신대책에 새로운 물류트렌드의 접목이 미흡하였다. 제2차 산업물류혁신대책에는 제1차와는 달리 친환경 물류와 물류보안이라는 과제가 계획에 포함이 되어 추진되었다. 그러나 여러 과제 중 독립된 하나의 과제로 진행되었기 때문에 물류비 절감을 목표로 하는 기존의 물류효율화 정책과의 조화가 어려웠으며, 기업의 입장에서 규제로써만 인식할 우려가 있어 적극적인 참여를 이끌어내지는 못했다.

2. 기존 산업물류혁신대책의 한계

1) 산업물류의 정의 및 범위 불명확

산업물류란 기업과 산업의 입장에서 바라본 물류활동으로 조달활동부터 발생하는 물자와 정보의 흐름을 유기적으로 실행하고 통제하는 것으로 주로 소프트웨어 물류인프라에 중점을 둔 물류를 말한다.²⁰⁾

부처별로 지식경제부는 기업물류 효율화를 위한 산업물류정책을 추진하며, 국토해양부는 공·항만 및 물류단지 건설 등의 물류인프라 구축과 물류산업(화물운송업, 물류시설업, 물류서비스업 등) 관련 정책을 추진하는 것으로 구분하였다.

〈표 2〉 부처별 물류정책 비교

| 구 분 | 산업물류정책 | 국가물류정책 |
|------|--|--|
| 소관부처 | 지식경제부 | 국토해양부 |
| 소관법령 | 유통산업발전법 | 지속가능 교통물류발전법, 물류정책기본법, 물류시설의개발및운영에관한법률 |
| 목 표 | 기업 및 산업의 물류혁신을 통한 산업 경쟁력 강화 | 국가물류효율화를 통한 국가 경쟁력 제고 |
| 성 격 | 수요자 중심 : 기업 및 산업의 요구 중심의 Bottom-up 방식 | 공급자 중심 : 국가적 차원의 Top-down 방식 |
| 대 상 | 소프트웨어 물류인프라 - 물류표준화, 공동화, 제3자물류, 정보화, 물류신기술 등 | 하드웨어 물류인프라 - SOC, 물류거점시설, 화물운송망, 기간 물류정보망 등 |
| 기본계획 | 산업물류효율화시책(중·단기) | 국가물류기본계획(중·장기) |

※자료 : 산업자원부, 제2차 산업물류혁신대책, 2007. 5.

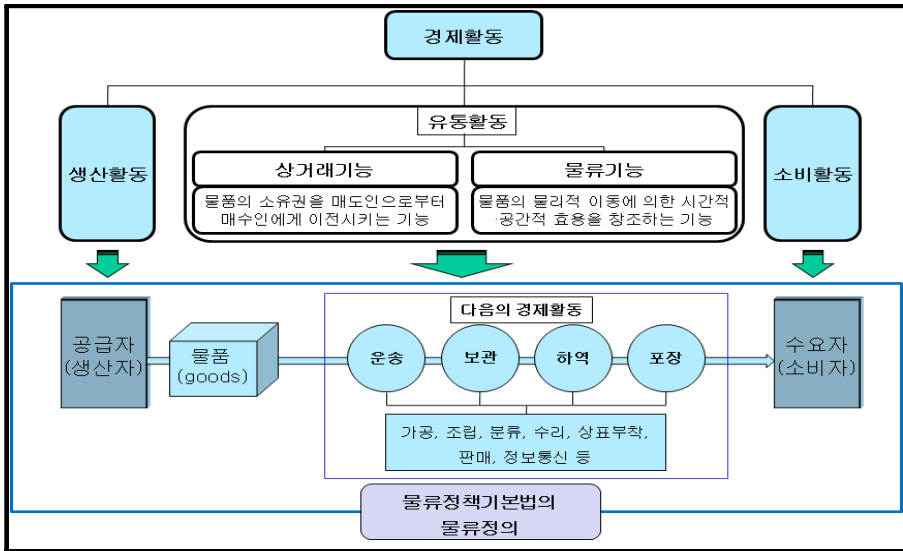
부처별 물류정책에서는 어느 정도 지식경제부와 국토해양부 간의 정책구분이 용이하나, 실제 양 부처가 추진하는 유통과 물류정책의 근거가 되는 관련 법령을 비교해 보면 정책 구분이 상당히 모호한 측면이 많다. 특히 양 법은 물류표준화, 물류공동화, 물류정보화 등에 있어 내용이 중복되어 있기 때문에

20) 산업자원부, 제2차 산업물류혁신대책, 2007. 5.

부처 간 업무의 혼선과 중복, 그리고 이로 인한 정책추진의 비효율성이 발생할 수 있다.

따라서 산업물류의 정의 및 범위에 대한 재정립이 필요하다. 물류 개념의 변화와 국내법에서의 물류관련 정의를 살펴보면 이러한 필요성을 더욱 분명히 인식할 수 있다. 먼저 물류의 개념은 초기 생산에서 소비까지의 재화의 이동에 대한 관리에서 점차 원재료의 조달에서부터 소비자까지로 범위가 확대²¹⁾되고 있다. 따라서 현대적인 의미에서 물류는 단순히 생산자와 소비자를 연결하는 유통분야, 즉 판매물류가 전부였던 고전적 의미에서 벗어나 조달물류, 생산물류, 회수물류를 포함하는 개념으로 확장되었다고 볼 수 있다.

<그림 2> 국내법에의 물류의 범위



물류정책기본법에서는 “물류”란 재화가 공급자로부터 조달·생산되어 수요

21) 미국 마케팅협회(1948년) : 물류란 생산단계에서부터 소비 또는 그 이용에 이르기까지 상품의 이동 및 취급을 관리하는 것이라고 정의
 미국 로지스틱스 관리협회(1985년) : 물류는 재화의 기점으로부터 소비점에 이르기까지 원재료·중간재·완성재 그리고 관련정보를 이동시키는 것과 관련된 흐름과 저장을 효과적으로 계획·수립·통제하는 과정이라고 정의

자에게 전달되거나 소비자로부터 회수되어 폐기될 때까지 이루어지는 운송·보관·하역(하역) 등과 이에 부가되어 가치를 창출하는 가공·조립·분류·수리·포장·상표부착·판매·정보통신 등을 말한다. 유통산업발전법에서 "유통"이라 함은 농산물·임산물·축산물·수산물(가공 및 조리물을 포함한다) 및 공산품의 도매·소매 및 이를 영위하기 위한 보관·배송·포장과 이와 관련된 정보·용역의 제공 등을 말한다.

현재 우리나라에서 규정하는 물류의 개념은 초기 물류의 개념인 좁은 의미의 물류(판매물류)라 할 수 있다. 또한 물류정책기본법에서의 물류 범위는 공급자에서부터 소비자까지이며, 유통산업발전법은 판매물류(도소매 활동)를 물류의 범위로 지정하고 있다. 물류 개념의 변천에 따른 기업의 물류관리 관점의 변화로 인해 새로운 관점의 물류정책으로 변화가 필요하다. 특히 기업에 있어 물류관리의 관점이 단순 물류기능(운송, 보관, 하역, 포장 등)에 대한 효율화와 비용절감 차원에서 조달에서부터 소비자까지의 전 과정에 있어 공급사슬을 관리하는 SCM적 관점으로 전환되고 있다. 따라서 기업의 물류관리 Needs의 변화에 따라 SCM 도입을 통한 물류·제조·유통이 통합된 산업물류²²⁾에 적합한 물류정책이 요구되고 있다.

국토해양부와 관세청의 경우 물류 고유의 영역에 대한 효율화와 선진화를 통해 기업물류비 절감을 시도함으로 H/W적인 물류인프라 구축과 물류기업에 대한 지원 등 공급자 관점의 물류정책이 중심이기 때문에 화주 중심의 수요자 관점의 물류정책은 적극적으로 수행되지 못하였다.

따라서 물류관련 법·제도에서의 명확한 산업물류의 정의 및 범위의 재정립이 필요할 것이다. 특히 현재 지식경제부에서 사용하고 있는 산업물류는 법적 근거와 이론적 근거가 미약한 개념이라 할 수 있다. 이는 물류관련 상위법이라 할 수 있는 물류정책기본법에서는 물류의 정의가 있으나 산업물류에 대한 정의는 없으며, 지식경제부의 유통산업발전법에서도 유통의 정의는 기술되었으나 역시 산업물류의 정의는 없기 때문이다.

22) 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

2) 산업물류혁신대책의 운영 체제

(1) 물류관련 정책 추진주체

물류관련 정책 추진주체로서 국가물류정책위원회, 국민경제자문회의, 유통산업발전심의회 등이 있다.

종합적이고 일관성 있는 국가물류정책의 추진을 위하여 2000년 1월 화물유통촉진법의 개정을 통해 국토해양부장관 소속의 국가물류정책위원회를 설치토록 규정하였다. 국가물류기본계획('01~'20)에서는 국가물류기본계획을 효율적으로 추진하기 위하여 물류정책위원회를 구성·운영하여 물류정책 종합조정기구로 활용하도록 하였다. 2008년 2월 물류정책기본법을 제정하여 국무총리를 위원장으로 하는 국가물류정책위원회를 설치토록 규정하였고, 국가물류기본계획 수정계획('06~'20)에서는 국가물류정책위원회의 위상을 강화하였다.²³⁾ 그러나 2009년 2월 부처 중심의 책임행정체제를 확립하고 신속한 의사결정을 위해 물류정책기본법을 개정하여 국가물류정책위원회 위원장을 국무총리에서 국토해양부장관으로 변경되었다.

동북아 물류중심 추진 로드맵('03)에서는 “동북아 물류중심지화 전략”을 추진하기 위하여 2003년 4월 대통령자문기구인 동북아경제중심 추진위원회 설치하고, 2004년 6월 대통령 직속 동북아시아위원회로 개편되었다. 또한 2005년 3월 동북아시아위원회의 금융물류 허브전략 관련 업무가 국민경제자문회의²⁴⁾로 이관되었으나, 2008년 물동량 위주의 “동북아 물류중심국 구축” 전략의 한계 및 이를 대체할 새로운 글로벌 물류전략 수립의 필요성 등으로 인해 폐지되었다.

유통산업환경의 변화에 따라 중소유통기업의 구조개선 및 경쟁력 강화를 위한 방안 마련과 유통산업의 발전을 위한 유통산업발전기본계획 및 연도별 시행계획 등의 심의 필요를 목적으로 하여, 2006년 6월 “유통산업발전법”의 개정을 통해 유통산업의 발전에 관한 사항들을 심의하기 위하여 산업자원부에 유통산업발전심의회를 설치토록 규정하였으나, 2009년 2월 책임행정체제를 확

23) 국무총리를 위원장으로 하는 국가물류정책위원회 위상을 강화하는 등 통합정책추진 기반을 조성하였으나 다시 국토부장관으로 격하되고, 정책 발굴 및 조정기능의 동북아시아위원회 및 국민경제자문회의가 폐지되는 등 정책추진역량은 다소 저하

24) 자문기구의 성격을 가진 조직이었기 때문에 실질적인 정책 추진 및 조정은 미흡하였음.

립하고 의사결정의 신속성을 높이기 위하여 “유통산업발전법”에 따른 유통산업발전심의회를 정부위원회 정비계획에 따라 폐지되었다.

(2) 산업물류혁신정책의 명확한 추진체계 필요

현재의 물류관련 정책은 국토해양부가 중심이 된 국가물류정책위원회를 중심으로 추진되어지고 있어, 주로 국가차원의 물류인프라 구축을 위한 SOC에 대한 투자나 물류전문기업 육성 등 공급자 위주의 정책이 추진되어 왔다. 그러나 향후 물류정책의 방향성은 물류산업의 경쟁력 강화를 위해 H/W부문 경쟁력과 함께 S/W부문 경쟁력이 필수적인 요소로 부각되고 있다.

따라서 산업물류의 효율화를 위해서는 기업물류비 절감을 통한 산업경쟁력의 제고 및 국내외 물류경쟁력을 확보하기 위한 정책방안이 필요하다. 또한 산업물류 활동의 중심 내용인 물류표준화, 정보화, 공동화 등의 정책과제를 성공적으로 추진하기 위해서는 화주기업의 절대적 참여를 유도할 수 있는 정책방안이 요구되며, 특히 화주기업 및 산업전반에 대한 정책을 계획·추진하고 있는 지식경제부의 산업물류정책에 대한 역할 제고가 필수적이다. 이를 위해서는 체계적인 산업물류정책의 수립과 이를 통합적으로 조정, 통제할 수 있는 산업물류혁신정책의 지원체계의 정립이 최우선적으로 요구되어 진다.

IV. 新산업물류혁신대책의 추진방향 및 체계

1. 新산업물류혁신대책의 추진방향

1) 新산업물류혁신대책의 수립 필요성

주요 국가들은 물류효율화가 기업과 국가경쟁력에 미치는 영향의 중요성 인식과 새로운 물류환경에 대응할 수 있는 정책으로 변화를 도모하고 있다. 특히 물류비 절감을 위한 물류효율화 추진이라는 기존의 물류트렌드에서 환경 및 물류보안이라는 새로운 트렌드와 양립 및 조화를 위한 정책 및 계획으로 변화를 유도하고 있다.

일본은 2009년에 글로벌 SCM, 국제협력, 친환경 물류, 물류보안 등을 중심

으로 하여 기존 정책의 연장선에서 수정·개편한 '총합물류시책대강('09~'13)'을 발표하였으며, 중국은 물류산업을 10대 성장산업의 하나로 선정하여 안정적인 발전과 새로운 경제성장동력 육성을 위한 '물류산업 조정 및 진흥계획'을 발표하였다.

우리나라도 2000년 이후 국토해양부와 지식경제부를 중심으로 거의 매년 물류관련 종합적인 정책을 수립하여 지속적으로 추진하여 물류효율화면에서 상당한 진전²⁵⁾이 있었다.

그러나 기존 물류관련 정책은 물류인프라 구축과 물류비 절감에 초점을 맞춘 물류효율화에 집중된 경향이 있기 때문에 향후 추진될 2010년대 물류관련 정책은 환경 및 보안이라는 새로운 트렌드의 접목이 고려되어야 할 것이다. 물론 기존의 물류정책으로 인해 물류산업 및 전체 산업에 있어서의 물류부문에 많은 긍정적인 효과를 보였으나, 전 세계적 추세인 물류에 있어 환경 및 보안이라는 새로운 트렌드의 대응에는 한계가 있다.

또한 물류에 있어 친환경과 보안의 강화는 규제의 성격이 강하기 때문에 기존의 물류효율화를 통한 물류비 절감이라는 목표와는 다소 상충관계에 있다는 점에서, 기존의 물류 정책과 새로운 트렌드의 양립과 조화에 초점을 맞춘 물류효율화 정책의 개발이 필요하다. 이에 국가물류기본계획에서는 2011년 발표된 수정계획('11~'20) 등을 통해 '21세기 저탄소 녹색성장을 선도하는 글로벌 물류강국'이라는 비전을 제시하여 새로운 트렌드의 접목을 시도하고 있다.

2) 新산업물류혁신대책의 추진방향

(1) 新산업물류혁신대책의 비전 설정

신산업물류혁신대책의 비전으로 “지속가능 물류혁신을 통한 산업물류 선진국 진입”을 제안한다. 즉, 상생 및 SMART & GREEN LOGISTICS를 기반으로 한 물류효율화의 지속적 추진을 통해 기업의 사회적 책임을 완수함과 동시에 기업물류비 5%대 달성을 통한 산업의 글로벌 경쟁력 제고와 산업물류 선진국 진입을 목적으로 한다. 이러한 비전을 설정한 이유로는 기존 물류정책의

25) 정책 추진의 결과 기업물류비는 2001년 11.10%에서 지속적인 감소 추세를 보여 2009년에는 국제물류비 포함 시 8.37%, 국내물류비 기준 6.63%로 감소하는 가시적인 성과를 얻었음

지속적 추진과 새로운 물류트렌드에 대한 대응을 통한 지속가능한 물류혁신을 추진해야 하기 때문이다.

먼저 기존 물류효율화 정책의 지속적 추진이 필요하다. 수출중심형 경제성장을 근간으로 하는 우리나라는 산업의 글로벌 경쟁력 제고 노력은 필수불가결한 요소이다. 특히 최근 세계 경제의 불황조짐으로 인해 기업 및 산업의 비용 절감을 통한 가격경쟁력 제고는 위기를 타개할 수 있는 현실적인 방안이다. 이러한 비용 절감의 한 축으로써 물류비 절감에 대한 기업의 인식이 높아지고 있으며, 정부의 물류비 절감을 위한 지속적인 물류효율화 정책의 필요성이 강조되고 있다. 따라서 기존 산업물류혁신대책에서 추진되어오던 물류효율화 정책(물류표준화, 물류공동화, 물류정보화, 물류기술 발전, 3PL 확대 등)의 지속적인 추진을 통해 물류비 절감을 통한 가격경쟁력 제고에 기여할 수 있어야 한다.

다음으로 물류환경 변화에 따른 새로운 물류트렌드와 상생협력이라는 새로운 사회트렌드에 부응하는 지속가능한 물류활동이 필요하다. 특히 물류산업은 제조업의 유발산업으로써 제조업과 물류산업은 상호 발전을 위한 공생관계이며, 대기업과 중소기업이 공존하고 있으며, 수배송의 기능이 강하기 때문에 환경오염 유발산업이라는 특성을 가지고 있다. 따라서 물류산업은 친환경 및 상생협력이라는 트렌드를 가장 효과적으로 적용할 수 있는 산업이기 때문에 물류산업의 특성과 물류트렌드를 고려할 때 친환경과 상생을 기반으로 하는 산업물류 정책을 고려해야 한다.

이상을 종합해 볼 때, 제3차 대책의 궁극적인 방향은 새로운 트렌드를 기반으로 기존 물류효율화 정책을 접목하여 지속가능한 물류효율화 정책을 추진해야 할 것이다. 이를 위해 물류활동이 친환경적이며, 전체 공급망에 대한 안전 확보와 대중소기업과 물류기업 간, 화주와 물류기업 간, 민·관의 협업 및 상생을 기반으로 한 물류효율화 방안의 실행을 통해 산업의 글로벌 경쟁력 제고를 위한 정책이 개발되어야 할 것이다.

(2) 新산업물류혁신대책의 목표

비전을 효과적으로 달성하기 위한 구체적인 정책목표를 크게 3가지로 제한하며, 이러한 목표가 달성될 경우 그 성과로써 2016년 5%대 기업물류비 달성이 가능할 것이다.

첫째, SMART & GREEN LOGISTICS를 통한 물류효율화 달성이다. 세계적인 환경규제와 국내 친환경물류 관련 계획의 실행으로 인해 물류분야에 있어서 친환경을 기반으로 한 정책 변화는 필수 불가결한 과제이다. 친환경물류로의 전환은 기업과 제조업에 있어 비용의 증가와 기존 비용절감을 목표로 추진한 물류효율화 정책과 상충될 소지가 있기 때문에 3차 대책에서는 기존의 물류효율화 정책의 지속적 추진과 아울러 친환경적 요소를 결합시키는 방향으로 정책을 수립할 필요성이 있다.

또한 친환경물류와 물류비 절감을 위한 물류효율화를 동시에 만족시킬 수 있는 계획의 수립을 위해서는 SMART LOGISTICS를 적극 활용할 필요가 있다. SMART LOGISTICS란 순물류(Forward Logistics)와 역물류(Reverse Logistics)가 구현되는 과정에서 Logistics의 5대 기능인 수송, 보관, 하역, 포장, 정보화 부문에 다양한 IT기술이 적용되어 물류활동의 효율성이 향상된 Logistics 환경을 의미한다.

따라서 SMART & GREEN LOGISTICS는 SMART LOGISTICS에서 활용되는 물류IT기술(SCM, WMS, TMS, GPS, GSI, ITS, RFID/USN 기술 등)을 통해 최적의 물류시스템 구축, 탄소배출 추적, 운송네트워크 최적화 등을 통해 탄소 배출의 감소와 물류효율화를 동시에 달성할 수 있는 개념이다.

둘째, 상생협력을 통한 물류효율화 달성이다. 기업의 사회적 책임과 지속가능한 기업활동 등의 사회적 트렌드 고조는 기업에게 상생협력의 기업활동을 요구하고 있다. 대기업과 중소기업의 동반 발전을 위한 상생협력방안의 추진은 2006년 '대·중소기업 상생협력 촉진에 관한 법률'이 제정되면서 본격화 되어, 초기 기업규모의 차이에 따른 수직적 상생협력에서 점차 수평적 상생협력, 산업간 상생협력 등으로 개념이 확산되어 가고 있다. 특히 제조업(화주)과 물류산업의 상호 변증법적 관계와 대·중소기업이 공존하는 물류산업의 특성과 사회적 트렌드에 부응한다는 측면에서 볼 때 상생협력을 기반으로 한 물류효율화 방안의 모색이 필요하다.

셋째, 국제협력 강화를 통한 물류트렌드의 선도적 역할 수행이다. 물류활동의 글로벌화로 인해 국제협력의 중요성이 한층 강화되고 있다. 기업의 글로벌화는 물류활동의 글로벌화를 유발하여 국제물류의 중요성이 한층 더해지고 있으며, 기업의 입장에서 국제물류의 효율화는 기업의 글로벌 경쟁력에 있어 중요한 요소로 작용하고 있다. 이러한 국제물류의 효율화를 위해서는 교역국간의

물류표준화, 물류보안을 위한 물류 가시성 확보를 위한 물류정보 교환 등이 중요한 요인이며, 특히 세계 경제의 블록화와 미국·유럽 중심의 물류환경에 대응하기 위해서는 동북아시아 및 범아시아 국가와의 물류에 있어 국제협력 필요성은 더욱 강조되고 있다. 물류트렌드의 적극적 추진과 아시아 권역의 물류협력에 있어 주도적 역할 수행을 통해 세계 물류시장의 한축으로 도약을 위해 현재 국제표준이 정립되지 않은 환경 및 보안, IT를 활용한 정보화 부문에 있어 국제표준 제정에 주도적이고 적극적인 참여가 필요하다. 특히 역내 교역 비중이 높은 동북아시아 국가와의 물류분야 국제협력 추진을 더욱 강화하여 세계물류시장에 영향력을 높일 필요가 있다.

물류분야에 있어 국제협력의 강화는 궁극적으로 국제물류 효율화를 달성할 수 있는 가장 효과적인 방안이라 할 수 있다. 특히 무역의존도가 높은 우리나라의 경우 국내물류의 효율화만으로는 글로벌 경쟁력을 확보하기 어렵다는 점에서, 교역량이 많은 국가와의 물류분야 국제협력을 통해 파렛트 표준화 등의 물류표준 공유, 각국의 물류정보 네트워크의 연결을 통한 물류 가시성 확보 등은 당사국 기업들의 국제물류 효율화에 상당한 기여를 할 수 있다.

2. 新산업물류혁신대책의 추진체계

1) 국가물류정책위원회의 위상 제고

물류관련 정책들이 관련 부처별로 시행되고 있어 정책의 추진과정에서 일관성 및 관리상의 문제점이 제기되고 있다. 국토해양부와 지식경제부 등 관련 부처의 물류정책 기능이 여러 기관으로 분산되어 있어 정책의 혼선 또는 중복이 야기²⁶⁾되며, 이로 인해 국가차원에서의 물류정책과 각 부처별 유사정책의 추진으로 인한 혼란이 가중되고 있다.

이에 2008년 제정된 ‘물류정책기본법’에서는 국무총리를 위원장으로 하는 국가물류정책위원회를 구성·운영토록 하였으나, 책임행정체제의 확립 및 의사결정의 신속성을 위해 2009년 국토해양부장관으로 변경되었다. 그러나 행정체

26) 각 부처의 개별적인 업무추진은 그 자체로도 비효율성에 따른 예산낭비가 초래될 수 있으므로 유사목적 사업을 효과적으로 추진하기 위한 별도의 통합 및 조정기구가 필요

계 상의 효율성은 제고되었을지는 모르나 공급자 중심의 하드웨어적 물류정책이 우선적으로 추진될 가능성이 높기 때문에 국가물류체계의 경쟁력을 확보하기 위해서는 지식경제부의 수요자 중심의 물류정책과 국토해양부의 공급자 중심의 물류정책의 유기적인 조화가 필요하다. 따라서 관련 부처간 물류정책을 조정·통합함으로써 효율성을 제고하고 연계 기능을 강화하기 위해서는 국가물류정책위원회를 국무총리가 위원장으로 하는 조직으로 격상할 필요가 있다. 국가물류정책위원회의 위원도 기획재정부, 교육과학기술부, 외교통상부, 농림수산식품부, 지식경제부, 고용노동부, 국토해양부, 관세청 및 중소기업청의 등 물류관련 부처의 장관으로 재구성해야 한다.

또한 국가물류정책위원회에 산업물류분과위원회의 설치 및 운영을 검토해야 할 것이다. 산업물류업무를 효율적으로 추진하기 위해 산업물류분과위원회를 국가물류정책위원회 산하에 설치할 수 있도록 규정하여, 산업물류혁신지원단(가칭)에서 수립한 산업물류정책의 심의 및 조정, 추진 방안 등을 국가물류정책위원회에 제시하는 역할을 수행해야 할 것이다.

2) 산업물류 관련 법적 및 제도적 근거 마련

산업물류는 2002년부터 지식경제부에서 사용하는 용어으로써 기업과 산업의 입장에서 바라본 물류서비스 개념으로써 제품의 전달 과정에서 나타나는 물자와 정보의 흐름을 유기적으로 실행 및 통제하는 것을 의미하며, 주로 소프트 물류인프라에 중점을 두고 있다. 그러나 산업물류에 대한 명확한 개념과 범위에 대한 어떤 법적 근거도 없기 때문에 실질적이고 효율적인 산업물류정책을 시행하기에 어려움이 존재한다.

장기적으로 '산업물류정책기본법(가칭)'을 제정하여 산업물류의 정의 및 산업물류정책의 범위를 명확히 정립할 필요가 있다. 즉 산업물류정책을 적극적으로 지원하고, 국내외 기업 물류환경 변화에 능동적으로 대응하기 위한 제도적 기반으로 '산업물류정책기본법'의 제정할 필요가 있다. 이를 통해 기업물류비의 절감을 목적으로 하는 산업물류정책의 소관부처인 지식경제부의 역할 강화하고, 산업물류혁신을 위한 중·단기적 계획을 수립하는 산업물류혁신지원단의 설립 및 운영에 관한 근거를 마련함으로써 경쟁력 있는 산업물류 기반을 구축할 수 있을 것이다.

단기적으로 '유통산업발전법'의 일부 개정을 통해 산업물류정책의 범위를 명

확히 하는 것을 고려할 필요가 있다. ‘유통산업발전법’은 지식경제부가 유통 및 물류 관련 정책을 추진하는 주된 법적 근거이나, 유통과 물류에 대한 개념의 정립이 부족하다. 오늘날 유통의 개념은 원자재 및 부품의 조달에서부터 소비자까지 이르는 모든 물류활동을 관리하는 Logistics 개념으로 확대되었기 때문에 지식경제부에서 정립한 산업물류의 개념과 유사²⁷⁾하다. 따라서 유통의 범위를 확대시켜 ‘유통’이라는 용어를 ‘유통물류’ 또는 ‘산업물류’로 전환하는 것을 고려함으로써 지식경제부의 업무 영역을 정립할 필요가 있다.

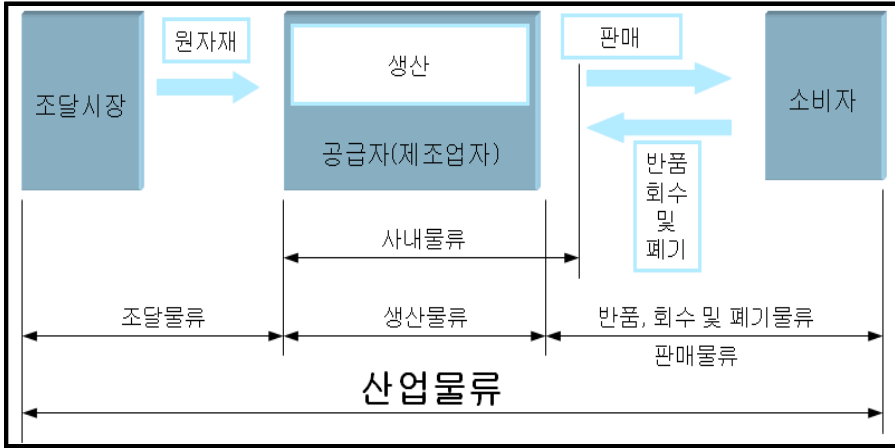
3) 산업물류의 정의 및 범위 재정립

기업물류비 절감을 위한 효율적인 물류관리를 위해서는 원자재 조달에서부터 소비자까지의 범위의 확대가 필요하며, 다음으로 물류효율화는 수요자(화주 기업)와 공급자(물류기업)의 상호 협력과 이익이 충족이 되었을 때 달성 가능하다는 점에서 수요자 관점에서의 물류정책이 필요하다. 이러한 전제에 따라서 산업물류란 소비자 요구를 반영한 정확한 수요예측을 통하여 재화가 원자재의 조달에서부터 생산과정을 거쳐 완제품이 최종 소비자에게 전달되거나 소비자로부터 회수되어 폐기될 때까지 이루어지는 물품의 흐름을 효율화하는 제 활동을 말한다. 또한 산업물류의 범위는 기존의 생산자에서 소비자까지인 판매물류(유통)에서 범위를 확대하여 원자재 조달에서부터 생산과정, 판매물류, 회수물류 및 폐기물류까지로 확장되어야 한다.

초기 물류 개념에서는 유통이 물류(Physical Distribution)의 상위개념이었으나, 현재의 물류(logistics)개념에서는 물류가 상위개념이기 때문에 유통은 물류(logistics)의 한 부분인 판매물류라고 볼 수 있다. 또한 유통산업발전법에서도 유통의 범위를 ‘도매·소매 및 이를 영위하기 위한 보관·배송·포장과 이와 관련된 정보·용역의 제공’으로 정의하고 있기 때문에 산업물류는 조달, 생산, 판매, 회수 및 폐기물류를 포함하는 개념으로 유통보다는 범위가 확장된 개념이다. 따라서 유통기능의 효율화를 위한 정책은 산업물류 정책의 일부에 속한다고 할 수 있기 때문에 유통산업발전법을 근거로 산업물류 정책을 시행하기에는 무리가 있다.

27) Logistics는 시장의 판매동향을 기점으로 하여 원재료 및 부품 등의 조달에서 고객납품까지의 일관시스템이라 할 수 있음

〈그림 3〉 산업물류의 범위



산업물류와 물류정책기본법에서의 물류와의 관계를 살펴보면, 물류정책기본법에서의 물류의 정의는 좁은 의미에서의 물류이나, 산업물류는 이보다 넓은 의미를 가지고 있다. 이로 인해 물류정책기본법은 생산자에서 소비자까지의 재화 흐름에 대한 효율화를 목적으로 하기 때문에 기본적으로 공급자 위주의 물류정책²⁸⁾이라 할 수 있고, 산업물류의 경우 원자재 조달에서 재화의 생산까지 단계에서의 물적 흐름에 대한 효율화까지 대상으로 하고 있기 때문에 수요자인 제조기업의 물류효율화가 중요한 정책 과제라 할 수 있다.

4) 산업물류혁신지원단(가칭)의 구성 및 주요 추진과제

물류산업은 제조업과의 연계성이 높아 화주들의 지출비용과 밀접하게 연관되어 있어 독자적인 산업정책을 마련하기가 현실적으로 어렵다. 국가차원에서 산업정책을 입안하는 경우에 물류산업은 그 자체만으로 비전과 규모를 산정하기 어렵기 때문에 물류산업을 독자적인 산업으로 이해하지 않고 있다.

물류산업은 다양한 연관산업과의 네트워크 구축이 무엇보다 중요하나 구심점이 되는 선두기업의 부재로 실질적인 공감대를 형성하기가 어렵다. 다른 산

28) 예를 들어 법 4장의 물류산업의 육성, 55조 물류관련협회 구성, 27조 물류정보화에서는 화주기업은 배제되고 물류기업에게만 지원 등

업의 경우 선두기업이 끌고 나가면 어느 정도 체제가 형성됨에 따라 하나의 기준 또는 구심점이 마련되지만, 물류산업에서는 공히 인정하는 기술이 있더라도 그 가치와 당위성을 인정하는 것 자체에 대한 어려움이 존재하며, 도입하려는 의지가 부족하여 신기술의 도입 속도가 다른 산업에 비해 현저히 느린 경향이 있다.

따라서 단편적인 정책보다는 큰 틀에서 물류산업을 하나의 산업으로 분류해야 할 필요가 있다. 현재 산업물류 효율화를 위한 정책은 주로 물류공동화, 설비의 표준화, RFID 등 신기술 도입 등에 주로 단편적인 접근에 머무르고 있으나, 물류효율화를 통한 기업물류비 절감은 수요자인 화주기업과 공급자인 물류기업의 상호간의 협력과 이익이 충족되었을 때 달성 가능하다는 점에서 화주기업과 물류기업이 함께 성장, 발전할 수 있는 사회적 인식 전환을 위한 정책 및 환경 마련이 중요하다.

이를 위해 산업물류정책의 효율성 제고를 도모할 수 있는 산업물류 조직체제로서 민·관 합동의 산업물류혁신지원단의 구성 및 운영이 필요하다.²⁹⁾ 산업물류정책 추진 과정에서 효율성 및 일관성 확보를 위해 산업물류정책의 통합관리 기능 강화를 도모하고, 전반적이고 체계적인 실태파악을 통한 실질적인 정책 수립과 이를 확산하기 위한 대책 방안을 마련하는 실질적인 추진주체가 필요하다. 즉 산업물류혁신지원단은 산업물류 혁신역량 강화를 위한 각종 기반 구축사업을 전개하는 종합 추진체계의 역할을 수행한다.

구체적으로 각 부처에서 제시된 물류정책들을 산업물류에 접목하여 실질적으로 추진하고, 중소기업(특히 제조업)에 대한 직접적인 지원 활동 전개와 산업물류 정책의 배분과 조정, 예산의 편성과 집행에서 중추적인 역할을 수행하며, 실행된 정책에 대한 관리 감독을 실시하는 역할을 한다.

산업물류혁신지원단의 구성은 현재 한국무역협회의 국제물류지원단의 체계와 같이 산업물류혁신위원회와 단장, 사무국, 그리고 최근의 물류트렌드를 반영한 2개의 T/F로 구성되며, 필요에 따라 산업물류 정책자문, 정책에 대한 제언 등의 역할을 수행하는 자문위원회를 운영할 수 있다.

또한 산업물류혁신위원회 구성은 산업물류혁신대책을 수행하는데 필요한 부

29) 제2차 산업물류혁신대책에서도 산업물류 혁신을 위한 체계적인 지원 방안을 마련하기 위해 『산업물류 혁신지원 센터』를 구성·운영하고자 하였으나 제대로 실행되지 못함

처 및 기관인 지식경제부(유통물류과), 국토해양부(물류정책과), 중소기업청, 관세청, 기술표준원, 단장, 유통물류진흥원 등으로 구성되며, 하부 조직체계로는 사무국 내 개별 분과(물류표준화, 물류공동화, 물류정보화-RFID/USN 포함, 수출입물류, 교육 및 홍보 등), 친환경물류T/F, 상생협력T/F로 구성된다. 산업물류혁신지원단은 상설로 운영되며, 친환경물류T/F, 상생협력T/F는 정책을 기획하는 부문과 정책을 홍보 및 보급하는 부문으로 구분하여 운영하는 것을 기본 구조로 한다. 정책기획부문은 산업물류정책의 기획과 시범사업 추진 등의 역할 담당하며, 지식경제부를 중심으로 한 물류관련 부처들로 구성되며, 정책확산부문은 확정된 정책의 보급 및 확대를 위한 보급사업 추진과 홍보 및 교육 등의 역할을 담당하며, 무역협회, 상공회의소 등을 중심으로 물류관련 협회, 학회, 기업 단체 등으로 구성한다.

V. 결 론

치열한 글로벌 경쟁 하에서 물류비 절감을 통한 기업의 국제경쟁력을 제고하기 위해서는 국가물류비와 기업물류비의 효율성 제고를 위한 정책의 지속적 추진이 요구된다. 이에 지식경제부는 2차에 걸친 산업물류혁신대책을 추진하여 물류효율성 제고를 통한 물류비 절감이라는 가시적 성과를 거두었다. 그러나 2010년 전후의 친환경물류, 물류보안, 상생협력 등과 같은 새로운 트렌드가 충분히 반영되지 못해 글로벌 물류환경 변화에 적절히 대응하지 못하는 한계를 보여주었다. 또한 산업물류혁신대책의 추진체계의 불명확성으로 인한 부처간 정책추진의 혼선 등이 나타났으며, 산업물류의 개념과 범위에 대한 법적 근거 등의 미약으로 인해 정책추진의 동력이 다소 약했던 것이 사실이다.

이에 본 연구에서는 산업물류 효율화 필요성 증대와 물류트렌드의 변화에 대응하기 위해 기존 물류정책의 목표인 물류효율화와 새로운 물류트렌드와의 조화방안을 제안하였다. 이를 위해 2012년부터 추진될 산업물류혁신대책의 비전과 목표를 제안함으로써 효율적인 방향성을 제시하였으며, 동 대책의 효율적 추진을 위한 제도 및 추진체계 또한 제안하였다.

새로운 산업물류혁신대책의 비전으로 “지속가능 물류혁신을 통한 산업물류 선진국 진입”을 제안하였으며, 전략적 목표로써 “SMART & GREEN LOGISTICS”

를 통한 물류효율화 달성”, “상생협력을 통한 물류효율화 달성”, “국제협력 강화를 통한 NEW 물류트렌드의 선도적 역할 수행”을 제시하였으며, 이러한 전략적 목표가 달성될 때 그 결과물로서 2016년 5%대 기업물류비 달성이 가능할 것으로 예측하였다.

마지막으로 新산업물류혁신대책의 효율적 추진을 위해 산업물류 관련 법·제도적 정립과 추진체계에 대해 몇 가지 제안을 하였다. 첫째, 물류정책의 효율성 제고를 위해 국가물류정책위원회를 국무총리 산하로 재조정이 필요하다. 둘째, 산업물류에 대한 명확한 개념과 범위에 대한 법적 근거를 위해 단기적으로 유통산업발전법의 일부 개정을 통해 “유통”이라는 용어를 “산업물류”로의 전환이 필요하고, 중장기적으로 “산업물류정책기본법(가칭)”의 제정을 제안한다. 셋째, 효과적인 산업물류혁신대책의 수립과 추진을 위해 명확한 산업물류의 개념 및 범위의 정립을 선행되어야 한다. 넷째, 산업물류혁신대책의 추진 주체를 명확하게 하기 위해서 산업물류혁신지원단(가칭)의 구성이 요구된다.

참 고 문 헌

- 건설교통부, 「국가물류기본계획 ('01~'20)」, 2001
- _____, 「국가물류기본계획 수정계획 ('06~'20)」, 2006
- 국민경제자문회의, 「참여정부 물류정책 백서」, 2007
- 국토해양부, 「국가물류기본계획 수정계획 ('11~'20)」, 2011
- 기획재정부, 지식경제부 외, 「경제난국 극복 및 성장기반 확충을 위한 서비스 산업 선진화 방안」, 2009
- 김근섭 외, 「한국국제물류산업 선진화 방안 연구」, 한국해양수산개발원, 2010.12.
- 대한상공회의소, 「녹색물류 기업실태와 정부정책 시사점」, 2010.
- _____, 「화주·물류기업간 거래관계 실태조사」, 2011.
- 박광서·유광현, 「우리나라 물류비 절감을 위한 물류정책의 효율성 제고방안에 관한 연구」, 무역상무연구 제45권, 2010.2
- 박찬석, “국제물류보안 동향과 시사점”, 「우정경영연구」, 2010.9.
- 산업연구원, 「물류산업 효율성 분석 및 경쟁력 강화 방안」, 2010
- 서상범, 「글로벌 물류기업의 성장구조 분석을 통한 국내 물류기업의 발전전략 구상」, 한국교통연구원, 2010.11.
- 산업연구원, 「물류산업 효율성 분석 및 경쟁력 강화 방안」, 2010
- 정행득, 이상호, “경제활성화와 물류산업의 발전방향에 관한 연구”, 「물류학회지」, 19권 2호, 2009.
- _____, “물류산업의 경제적 파급효과에 관한 연구”, 「물류학회지」, 21권 1호, 2011.
- 지식경제부, 「유통산업 경쟁력 강화방안」, 2009
- 한국교통연구원, 「국가물류체계의 재편」, 2009.
- _____, 「글로벌 물류기업의 성장구조 분석을 통한 국내 물류기업의 발전전략 구상」, 2010. 12.
- _____, 「국가 물류비 산정 및 추이 분석」, 2010. 12.
- 한국무역협회, 「2007년 물류표준화 실태조사」, 2007.
- _____, 「2009년 화주기업의 제3자물류 및 물류공동화 활용실태조사 결과 보고」, 2009.11.

_____, 「2009년도 기업물류비 실태조사 보고서」, 2010. 12.

_____, 「2010년 수출입기업대상 제3자물류(3PL) 및 물류공동 활용실태 조사 결과 보고서」, 2011.

Hamilton, S. J & Chervany, N. L.. Evaluating Information system Effectiveness Part I : Comparing Evaluation Approaches. MIS Quarterly, 5(3). 1981.

Moore, G. C., & Benbasat, I. . Development of an instrument to measure the perceptions of adopting an information technology innovation. Information Systems Research, 2(3). 1991.

국토해양통계누리, <http://stat.mltm.go.kr/>

법제처, <http://www.moleg.go.kr/>

산업단지 공동물류 지원시스템, <http://www.klogis.or.kr/>

유통물류진흥원, <http://gs1kr.korcham.net>

한국무역협회, <http://www.kita.net/>

일본 그린물류 파트너십, <http://www.greenpartnership.jp/>

일본 경제산업성, <http://www.meti.go.jp/>

일본 국토교통성, <http://www.mlit.go.jp/>

ABSTRACT

A Study on the Sustainable New Innovation Plan of the Korean Industrial Logistics

Park, Kwang So
Yu, Kwang Hyun

Korea has the plans to improve nation and corporate global competitiveness through reducing the logistics costs. Ministry of Knowledge Economy, as the government department of in charge of the plan, establish industrial logistics policies in 2002 and 2007 and it's about time to set up the third industrial logistics policy in 2012. There are new trends for the logistics environment in terms of environment-friendly logistics, logistics securities, win-win collaboration etc.

This study propose some harmonious plans between logistic productivity and the new trends in the field of logistics. For the purpose of that, we have evaluated the second industrial logistics policy. We propose the vision and objectives of the new industrial logistics policy. The vision is entering the line of industrial logistics developed nations through the sustainable logistics innovation, and the objects are smart & green logistics, win-win collaboration, lead the new logistics trends etc.

We also propose the set the system and rules to push promote the new plan. In addition, industrial logistics is the new terminology setting out use by Ministry of Knowledge Economy.

Key Words : Logistics, Logistics Policies, Korean Logistics Policy,
Industrial Logistics, Logistics Cost etc