

국가물류기본계획
(2001 ~ 2020)

2000. 12.

건설교통부

<목 차>

I. 국가물류기본계획의 개요

II. 국내·외 물류체계의 현황 및 문제점

III. 물류환경의 여건변화 및 전망

IV. 21세기 물류의 비전과 목표

V. 국가물류기본계획의 추진목표 및 전략

1. 물류강국을 지향하는 물류 간선네트워크의 구축
2. 물류부문의 하드웨어와 소프트웨어의 유기적 조화를 위한 물류기술의 고도화
3. 물류산업의 체질개선을 통한 국제경쟁력 강화
4. 환경친화형 물류환경의 조성
5. 세계를 지향하는 국제 물류네트워크의 구축

VI. 제1차 중기 국가물류기본계획(2001년-2005년)

VII. 국가물류기본계획의 관리

I. 국가물류기본계획의 개요

1. 법적 근거 : 화물유통촉진법 제3조

2. 계획의 성격

가. 효과적인 국가물류체계의 구축을 위한 20년 단위의 국가계획

나. 우리나라가 지향하는 물류의 미래상을 제시하고, 공동목표 설정과 유관기관간 역할분담방안을 종합조정하기 위한 장기계획

3. 계획의 구성 및 관리

가. 20년 단위의 장기계획인 국가물류기본계획을 수립하여 물류의 미래상과 정책추진 방향을 제시하고, 5년 단위의 「중기국가물류기본계획」을 수립하여 구체적 실천계획을 마련

나. 「제1차 중기국가물류기본계획(2001-2005)」을 수립·추진하고, 제1차 계획 종료시 사업의 타당성을 검토하여 계속적으로 차기 「중기국가물류기본계획」을 수립

4. 계획의 주요내용

가. 물류환경의 여건변화 및 전망

나. 국가물류기본계획의 추진목표 및 계획

다. 물류시설 거점화·물류표준화·물류정보화의 촉진 등

5. 계획의 범위 및 수립경위

가. 계획기간 : 2001년~2020년(20년)

나. 계획대상 : 물류거점시설 확충사업(교통체계효율화법 제3조의 규정에 의한 「국가기간교통망계획」에 포함된 교통시설은 제외), 물류기술 고도화 사업, 물류산업 경쟁력 제고사업, 환경친화형 물류환경 조성사업, 국제물류체계 구축사업 등

다. 계획수립의 경위

- '00.1.28 국가물류기본계획 수립근거 마련(화물유통촉진법 개정)
- '99.4~'00.4 「21세기 국가물류정책의 비전과 전략」에 관한 연구
- '00.7.~'00.11 국가물류기본계획 초안 마련 및 관계부처 협의
- '00.12.20 제1차 물류정책실무위원회 심의
- '00.12.27 물류정책위원회 심의

II. 국내·외 물류체계 현황 및 문제점

국내업체중 권역별·산업별로 480개의 표본을 추출하여 조사한 결과(교통개발연구원, 2000)에 따르면, 국내 물류체계의 가장 큰 애로요인은 물류시설 공급부족, 물류시설의 비효율적 운영, 복잡한 유통구조, 물류사업의 낙후, 폐쇄적 정보이용 등임

1. 물류시설의 공급부족

가. 사회간접자본시설의 부족

- 도로, 철도, 항만, 공항등 사회간접자본의 부족으로 증가하는 물동량을 원활히 처리하지 못함
 - 도로혼잡구간 증가 : 262km('86년) → 4,323km('97)
 - 철도 : '94부터 주요 간선철도가 한계용량에 도달
 - 항만적체증가 : 43백만톤('86) → 167백만톤('97)
 - 공항 : 화물터미널 부족으로 계류장에 화물을 야적

나. 거점연계수송체계의 미비

- 물류거점으로 활용될 수 있는 화물터미널, 집배송단지 등의 확충이 미흡하고, 기존 화물터미널은 환적·보관기능보다는 알선대기를 위한 주차장 기능을 수행

○ 경박단소(輕薄短小)한 고부가가치 상품의 항공수송의존 증대로 항공 화물터미널의 부족

- 국내화물 : 309천톤('89)→787천톤('99)로 2.5배 증가
- 국제화물 : 712천톤('89)→1,721천톤('99)로 2.4배 증가

<연 10만톤 이상처리하는 주요공항 수송수요 및 시설소요('99)>

구분		항공화물수요(천톤)					시설소요(m ²)		
		'99	2005	2010	2015	2020	현시설	2010	2020
인천	국내	277	60	89	114	146			
	국제	1,669	3,907	5,629	6,995	8,691	150천	136천	213천
김포	국내	277	328	449	524	612	11,993	22,445	30,578
	국제	1,669					120,770		
김해	국내	149	210	283	338	404	9,685	14,188	20,238
	국제	40	61	94	120	154	7,860	10,906	17,894
제주	국내	284	379	524	621	737	13,995	13,676	19,235
	국제	6	10	18	29	44	3,123	627	1,452

자료 : 건설교통부, 항공국 내부자료(2000.8).

○ 물류시설의 명칭과 기능이 혼재되어 있고 상호계열화가 미약

소관 부처명	주요 물류시설
건설교통부	화물터미널, ICD, 유통단지, 창고시설, 도시물류시설, 경인운하
산업자원부	집배송센터, 공동집배송단지, 파이프라인
해양수산부	항만 및 배후부지, 수산물유통센터, 연안해송시설
농림부	농·수·축산물 종합유통센터, 농산물도매시장·공판장 등
보건복지부	의약품공동물류센터
철도청	CY, 철도종합물류기지, 양회 Silo 등

2. 물류시설의 비효율적 운영

가. 물류정보화 미흡

- 항만물류정보망·통관망·무역망·금융망 등 기관별·기업별 시스템이 연계되어 있으나 업무 전반에 걸친 정보공유체계가 미흡

※ 한국물류정보통신(KL-Net), 한국무역정보통신(KT-NET), 철도운영 정보시스템(KROIS) 독자시스템 개발

- 대부분의 중소운송업체가 거의 전화나 FAX에 의존하는 등 물류 정보 네트워크가 구축되어 있지 않아 불필요한 시간낭비와 교통량 유발

나. 물류표준화에 대한 인식 부족

- 물류활동의 기계화·자동화, 일관수송을 위한 표준파렛트 사용율이 선진국에 비해 저조

<주요국가의 표준파렛트 보급율>

구분	한국	일본	유럽	미국
보급율	16.8%	35%	90%	60%
파렛트규격 (단위:mm)	1,100×1,100	1,100×1,100	800×1,200 , 1,000×1,200	1,016×1,219

자료 : 한국파렛트협회, 파렛트의 생산 및 사용실태보고서, 1997

- 물류장비·기기·정보시스템의 표준화 추진 미흡

다. 물류기계화·자동화를 위한 물류기술 개발 저조

- 선진국의 경우 기업간 경쟁의 격화, 노동력 부족현상의 심화, 산업 재해 감소를 위한 무인자동화 요구, 환경친화적 물류체계의 요구 등의 이유로 물류기술개발을 위해 체계적으로 지원

※ 미국은 국가교통과학기술계획을 수립(1997)하여 2004년까지 4,743백만달러 투자

※ 일본은 차세대물류시스템 조사연구(1999)를 통해 10대 차세대 물류기술 개발

<일본의 10대 차세대 물류기술>

연구주제군	주요내용
정보기술	<ul style="list-style-type: none"> • 물류정보 공용 데이터베이스 • 물류정보교환네트워크(도시 물류시스템의 구축 등) • 정보시스템 연계 <ul style="list-style-type: none"> - 전자상거래(EC:Electronic Commerce) - 물류연계시스템의 프로토콜 개발 등
수송·하역기술	<ul style="list-style-type: none"> • 무인반송기술(트레일러 시스템의 개발 등) • 자동인식기술(수송기기의 자동인식에 관한 연구 등)
과제대응형	<ul style="list-style-type: none"> • 물류 결절점의 효율화(결절점·수요지간 반송시스템의 구축 등) • 단말 물류의 효율화(최종이용자 무인 집배시스템의 연구·개발) • 긴급시의 물류(위험물 수송관리방식의 표준화 책정 등) • 회수물류시스템(상품회수시스템의 구축 등) • 기타 과제(환경을 고려한 물류시스템의 구축 등)

자료 : 일본 차세대물류시스템의 조사연구회, 1998

- 우리나라의 경우 기초기술에 대한 투자기피로 체계적인 물류기술 개발계획 미흡

3. 복잡한 유통구조

○ 선진국의 경우 물류비 절감 및 고객서비스 제고를 위하여 물류전문업체(예, 제3자물류)와의 전략적 제휴로 유통단계를 축소중

- 90년대 이전 : 생산업체-물류업체-유통업체-물류업체-소비자

- 90년대 이후 : 생산업체-물류전문업체-소비자

※ 미국기업의 65%(1999), 유럽기업의 76%(1996)가 제3자물류 이용

○ 우리나라의 경우, 물류사업자의 영세성, 기업간 정보공유 거부, 내부 거래를 통한 세금탈루 등을 이유로 제조업체가 창고시설, 수배송차량 관리까지 부담하는 후진적 유통구조 유지

※ 우리나라 제조업체의 자가용화물차 이용비율 : 76.7%

※ 미국의 경우 기업간 정보공유·전략적 제휴를 통한 공급체인관리(SCM)의 도입으로 재고사이클타임 75% 단축, 상품의 소비자가격 5.7% 절감

○ 특히, 중소유통업체의 경우 공동구매를 통한 구매력(Bargaining Power) 확보, 업체간 체인화를 통한 공동물류체계 구축이 필수적이나 조직화된 점포수(56,462개)가 전체점포수의 7.4%에 불과

4. 물류산업의 낙후

물류산업에는 화물의 운송·보관·하역·포장 및 이와 관련된 정보 처리업이 포함되며, 다른 산업의 요구에 의해 발생하는 유통수요산업, 제조업 지원 서비스산업, 개인사업자 비중이 높은 영세산업 이라는 특징을 가짐

가. 화물운송사업의 후진성

- 국토면적이 좁고 도로망이 발달하였으며 대규모 고정자본 투자없이 문전운송이 가능하기 때문에 국내기업은 화물운송의 대부분을 화물자동차에 편중의존(92%)
- 화물자동차로 국내물동량의 대부분을 처리함에도 불구하고, 사업규모가 영세하며, 사업용화물차의 90%이상(약13만대)이 지입제로 운영
 - ※ 화물자동차업체 전체중 97.3%가 5대미만 보유(일본 19.8%)
 - ※ 지입제란 사업면허기준대수(현재 5대)를 보유하지 못한 화물차주(지입차주)가 명의보유 사업자에게 명의(면허권)을 빌리는 대가로 차량관리비 명목의 지입료(약15만원/1대)를 납부하는 사업형태를 말함
- 다빈도·소량 배송수요의 확산 및 전자상거래의 발달로 택배사업의 경우 매년 40~50%내외로 시장규모 성장(1조원(2000)→3.8조원(2013))
 - 국내택배사업의 국제경쟁력 제고를 위해서는 권역별 집배송시설, 전국적·세계적 화물추적시스템 구축, 신뢰성 있는 소비자 보호장치가 요구됨

나. 보관/재고관리 사업

- 보관은 재화와 용역의 ‘시간적 간격’을 조절하여 생산과 소비를 연결시키는 활동을 말하며, 기본시설은 ‘창고’임.
- 창고의 기능이 과거 단순 보관시설(Storage)에서 재고관리·유통 가공기능까지 수행하는 유통창고(Warehouse)로 전환되고 있음
- 우리나라 창고의 주기능은 ‘보관’이며, 그나마 선진국에 비하여 규모가 영세하고 기계화된 현대식 냉동·냉장창고가 부족함

<한국과 일본의 물류시설비교>

구 분	한 국 (A)	일 본 (B)	B / A
터미널수(개수)	46('97)	1,704('94)	37.0 배
창고면적(천평)	645('97)	7,127('96)	35.4 배
출 하 량(억톤)	10.2('95)	36.1('90)	3.5 배

자료 : 1) 건설교통부, 『건설교통통계연보』, 각년도,
2) 일본, 『물류연감』, 각년도

- 또한 대부분 창고가 하역장비의 부족, 창고자동화·정보화시스템의 미비로 입체 랙창고가 아닌 평면창고로 운영하고 있음

※ 랙시스템 창고 등 자동화창고의 보유율은 10%이며, 창고비용중 인건비가 51.9%, 감가상각비가 22.8%, 유지비가 18.3%를 차지하는 노후시설임

다. 하역시스템의 낮은 생산성

- 하역작업의 인력의존도가 높아 화물파손율, 하역차량의 대기, 재고 증가, 창고부족과 금융비용 증가로 이어져 하역생산성이 낮음
- ※ 인력의존도가 60%이상인 기업이 전체의 60%이며, 화물파손율(1990)은 평균 0.83% 특히 전기·전자제품은 1.42%에 달함(한국무역협회, 수출기업의 물류합리화방안, 1991)
- 부산항의 경우 창고 및 화물의 부두관리는 부두관리협회에서, 부두작업은 하역회사에서 담당하는 이원적 작업체제임.
- 항만을 벗어난 영업용/자가용 보세장치장에서 하차·입고시까지 항운근로자들이 하역작업 함으로써 작업지연, 중기사용료의 이중부담, 화물의 파손·멸실시 책임소재 불명확 등 비효율적 운영문제를 발생
- 표준규격에 부합하지 않는 파렛트와 컨테이너를 임의 제작하여 사용하고 있어 표준화를 통한 물류합리화를 저해

라. 포장산업의 발달 미흡

- 포장은 상품가치의 보호, 취급용이성 제고, 제품정보의 전달, 시각구매 유발 등을 위한 물류과정상의 제품관리기법을 말함

- 포장업체수는 총 3,902개이며, 포장산업은 제조업체 생산액의 2.4%를 차지(1998기준)

<포장산업 변화추이>

구분	1994	1995	1996	1997	1998
생산액(억원)	102,746	3,902개	78,021	108,645	102,746
사업체수(개)	4,187	4,292	4,590	4,568	3,902

자료 : 한국포장개발연구원, 포장산업실태조사 및 발전방향, 2000

- 선진국의 경우 교역증가 · 국민소득 증가 · 환경친화 요구로 포장의 고급화 및 기능성 포장(선도유지, 방균성, 내열성 등)추세임
 - 특히 물류비 절감과 일관물류시스템구축의 기초전제가 되므로 포장 규격 표준화, 포장기술의 자동화 · 전산화를 추진중
- 우리나라의 포장산업의 경우
 - 친환경 포장재 개발, 포장자동화기술 등 체계적인 기술개발 미흡
 - 포장규격이 일정하지 않아, 파렛트, 컨테이너 등 표준화사업을 통한 유니트로드시스템 정착을 저해
- ※ 기업의 KS포장규격 사용비율은 7.7%에 불과하며, 그 이유는 주문 생산(30.3%), 제품이 미규격화(26.8%), 날개상품 크기에 따른 포장규격의 결정(26.1%)순임(대한상의, 기업물류관리실태, 1997)
 - 포장라인의 수작업 의존도가 높음(30.6%가 모두 수작업으로 포장)

마. 상대적으로 높은 국가물류비

- 상기한 이유로 인하여 우리나라의 연간 물류비는 '98년기준으로 74.2조원에 달하며, 이는 국내총생산(GDP)의 16.5%로써 GDP대비 비중이 선진국대비 1.5배 수준

※ 미국 : 10.1%('98), 일본 : 9.5%('95)

- 국가물류비 구성요소 분석('98)

- 수송비가 전체물류비에서 차지하는 비중이 67.7%로 가장 높고, 선진국과 비교할 때 수송비가 과다지출(미국 59.6%)

<물류비 기능별 비중>

구분	수송비	보관/하역/포장/정보비					일반관리비
		계	보관비	포장비	하역비	물류정보비	
한국	67.7%	28%	20.2%	1.9%	1.3%	4.6%	4.3%
미국	59.6%	36.1%					4.3%

- 수송비 중에서 도로수송비가 60.5%를 점하고 있으며, 사업용 화물차의 비중이 수송효율이 낮은 자가용 화물차에 비해 낮음

<수송비 대비 수단별 비중>

도 로			철 도	해 상	항 공	운송대행료
소계	(사업용)	(자가용)				
60.5%	(13.6%)	(46.9%)	1.2%	32.2%	5.1%	1.0%

Ⅲ. 물류환경의 여건변화 및 전망

1. 화물수송수요의 추이와 전망

가. 국내화물의 수송수요

○ 국내화물의 총 물동량은 1997년 2,532,762천톤에서 2020년 6,220,459천톤으로 2배 이상 증가할 것으로 전망

○ 수송수단별로 보면,

- 화물차 분담율은 91~92% 유지하여 대부분을 차지하고
- 항공·철도화물은 1997년에서 2020년사이 각각 3.2배, 2.0배 증가 예상

<국내화물 수송수요 전망>

구 분			1997	2001	2006	2011	2020
국 내 화 물	천 톤	계	2,532,762	2,648,454	3,379,901	4,282,704	6,220,459
		도로	2,333,974	2,436,427	3,107,506	3,923,337	5,735,277
		철도	53,828	58,026	66,425	88,169	117,187
		항공	387	812	1,079	1,415	2,631
		해운	144,573	153,189	204,891	269,783	365,364
	백만 톤 · km	계	132,662	149,621	194,134	248,646	369,588
		도로	74,504	74,360	99,068	130,708	206,152
		철도	12,710	20,190	27,566	37,432	56,582
		항공	149	374	559	661	1,150
		해운	45,299	54,697	66,941	79,844	105,704

자료 : 1) 건설교통부, 국가기간교통망계획, 1999, 2) KOTI, 중부권·영남권 내륙화물기지 기본조사설계, 1999, 3) 철도청, 고속철도와 기존철도의 직결운행에 대한 타당성조사, 1998, 4) 해양수산부, 항만기본계획재정비용역, 1999

나. 국제화물 수송수요

- 국제화물의 총물동량은 1997년 486,663천톤에서 2020년 1,265,563천톤으로 증가할 것으로 전망
- 수송수단별로 보면
 - 항공화물은 1997년 1,631천톤에서 2020년에는 4.0배 증가한 6,657천톤으로 증가
 - 해운화물은 1997년 485,032천톤에서 2020년에는 2.6배 증가한 1,258,906천톤으로 증가

<국제화물 수송수요 전망>

구 분			1997	2001	2006	2011	2020
국제 화물	천톤	계	486,663	570,593	724,319	896,195	1,265,563
		항공	1,631	1,996	2,884	3,901	6,657
		해운	485,032	568,597	721,435	892,294	1,258,906
	백만톤 · km	계	4,180,272	4,747,774	5,651,098	6,841,984	9,706,701
		항공	10,512	12,160	15,863	22,470	47,414
		해운	4,169,760	4,735,614	5,635,235	6,819,514	9,659,287

자료 : 1) 건설교통부, 국가기간교통망계획, 1999,
 2) 해양수산부, 항만기본계획재정비용역, 1999,
 3) 해양수산부, Ocean Korea 21, 2000

2. 국내·외 물류여건변화

가. 국내 물류여건의 변화

- 시간과 공간을 초월하여 정보의 이동이 가능한 디지털시대에는 신속·정확·저렴한 물류서비스가 경쟁력을 결정
 - 기업은 핵심역량만을 보유하고 주변역량을 Out-Sourcing 하는 「외부자원의 내부자원화」 선택이 불가피(예, 아마존·Fedex 제휴)
- 다품종·소량·적기수송을 원하는 소비자행태의 변화와 전자상거래의 급속한 확산으로
 - 생산자와 소비자를 직접 연결하여 유통단계가 대폭 축소
 - 고객맞춤 물류서비스 제공을 위한 SCM(공급체인관리) 이용증가

<우리사회의 인터넷·전자상거래 확산속도>

구 분	인터넷 이용자		전자상거래 시장규모	
	'99	2002	'99	2002
전세계	2억명	3.4억명	2,200억달러	7,900억달러
한 국	275만명	1,000만명	1,500억원	37,800억원

자료 : 산업자원부, 99년도 전자상거래추진계획, 1999

- 정부의 역할은 정보인프라의 구축과 거래의 공정성 확보, 소비자 보호를 위한 법과 제도의 정비 등 민간 부문이 수행하기 어려운 분야로 최소화

나. 국제물류환경의 변화

- 중국시장 개방, 대륙횡단철도(TSR·TCR 등), 아시안하이웨이(Asian Highway)의 이용가능성 증대로 우리나라가 동북아 중심지로 발전할 수 있는 잠재력 증가
- 물류업의 영역이 단순한 수송·보관 등에서 조립·가공을 겸한 부가가치 물류로 확대되고, 물류업이 전체 산업구조에서 차지하는 위상이 높아짐
- ※ 미국의 경우 “부가가치를 높이는 물류창고는 미래형태의 공장 (Warehouse for value-added logistics is the futural plant)” 이라고 하며 물류산업의 중요성을 강조
- 선진국의 물류정책은 규제완화, 물류Infra 확충, 정보화·표준화를 통한 물류시스템의 고도화, 환경과 안전을 중시 경향

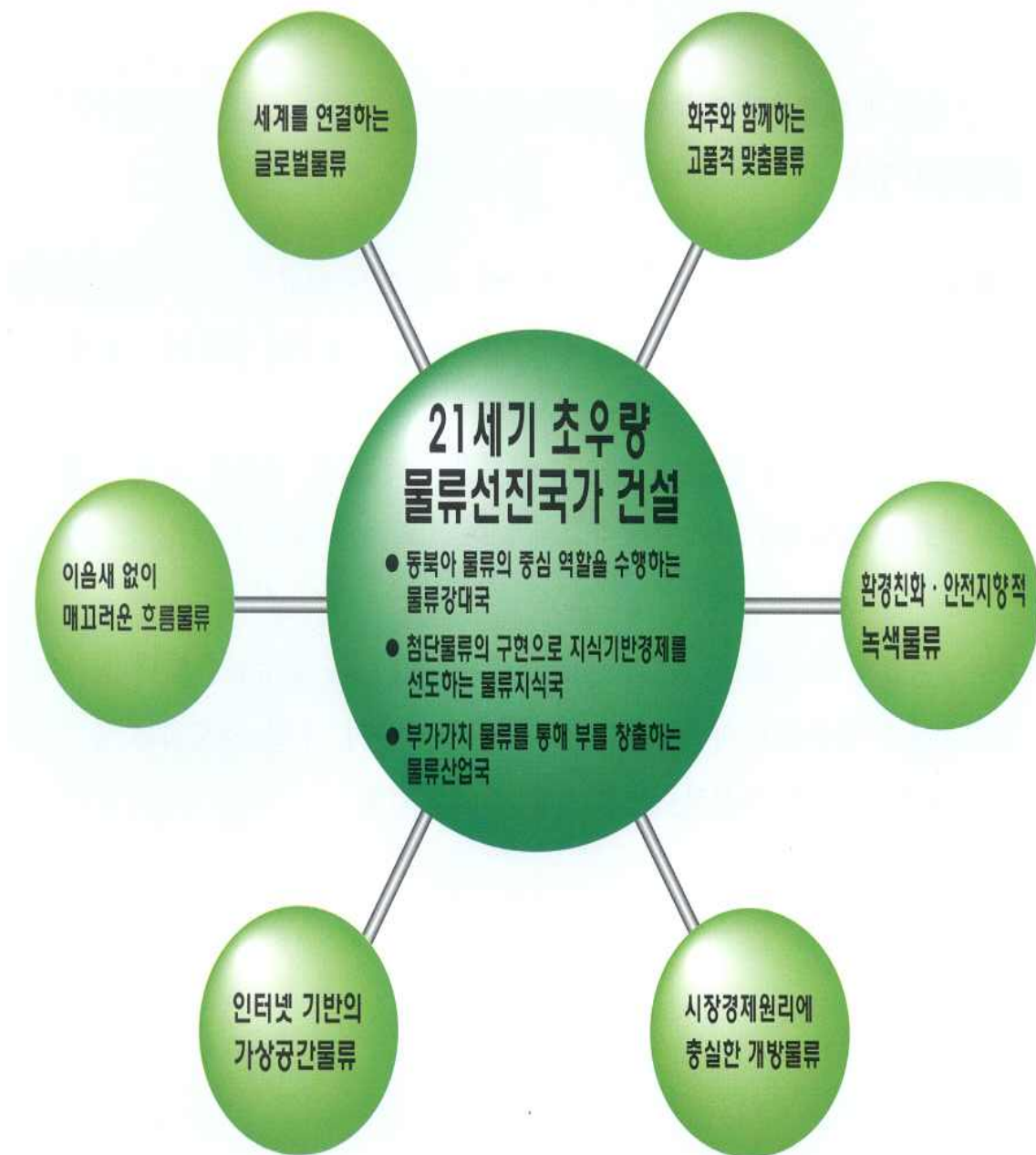
<선진국의 물류정책기조의 특징>

구분	물류정책기조	주요 추진내용
미국	시장경제형	○ 자유경쟁, 환경·안전중시
일본	국가주도형	○ 물류기술현대화, 정보화, 환경·안전화 ○ 허브공항·항만 건설
네덜란드	국가성장전략형	○ 외국투자유치, 허브공항·항만 건설 ○ 기업간·국가간 정보망 구축, 유럽표준화
싱가폴	국가생존전략형	○ 수요에 앞서가는 기반시설의 확충 ○ 자유무역지대 도입

자료 : 교통개발연구원, 21세기 물류비전과 전략, 2000

V. 21세기 물류의 비전과 목표

○ 21세기 물류의 비전



주 제	내 용
세 계를 연 결하 는 글로벌 물류 (Global Logistics)	<ul style="list-style-type: none"> ○ 동북아·동남아 지역의 물류Hub 구축 ○ 북미·유럽과의 국제교역에 있어 동북아의 물류관문으로서의 위상 확립.
고 품 격 고객맞춤서비스 물류 (Custom-made Logistics)	<ul style="list-style-type: none"> ○ 기업간 전략적 제휴를 통한 고품격의 토탈물류 서비스의 제공 ○ 고객의 요구에 따라 신속히 변화하는 화주만족형 서비스 제공
이 음 새 없 이 매끄러운 흐름 물류 (Seamless Logistics)	<ul style="list-style-type: none"> ○ 소량·다빈도의 물류수요에 대응 ○ 복합일관수송에 의한 고밀도의 수송체계 구현
인 터 넷 기 반 의 가상공간 물류 (Cyber Logistics)	<ul style="list-style-type: none"> ○ 전자상거래시대에 대비한 물류정보화·표준화·공동화를 추진 ○ 물류거래·정보제공 등 One Stop Service 제공
시 장 경 제 원 리 에 충 실 한 개방 물류 (Open Logistics)	<ul style="list-style-type: none"> ○ 기업환경의 글로벌에 발맞춘 개방적 제도 마련 ○ 국제감각을 지닌 물류인력의 전문화
환 경 친 화 · 안 전 지 향 적 녹색 물류 (Green Logistics)	<ul style="list-style-type: none"> ○ 안전한 화물운송을 위한 인간중심의 물류시스템 구축 ○ 환경친화형 물류기술의 개발

○ 지표로 본 계획목표

구 분	1997(A)	2010(B)	2020(C)
○ 물동량(백만톤)	3,019	5,178	7,486
○ 물동량(10억톤·km)	4,312	7,090	10,076
○ 물류시설규모(천평)	2,394	4,410	6,000
○ 철도의 지역간 수송분담율(%) (톤·km)	14.2	15.5	20.3
○ 해운의 지역간 수송분담율(%) (톤·km)	35.8	36.0	38.1
○ 컨테이너 환적물동량(TEU)	1,172	4,714	12,146
○ GDP대비 물류비(%)	16.5('98)	12.5	10.0
○ 표준 파렛트 보급율(%)	16.8	30	60
○ 물류업무의 전산화(%)	16.6	50	70
○ 물류바코드이용(%)	17.6	60	90
○ 물류 EDI이용(%)	37.9	70	90
○ 제3자물류 적용 비중(%)	-	50	70
○ 입출항 서류수 간소화	16	5	1
○ 물류공동화(%)	9.6	20	50
○ 화물자동차 공차거리율(%)	38.9	20	10

VI. 국가물류기본계획의 추진목표 및 전략

<국가물류기본계획의 5대 목표>

- 물류강국을 지향하는 물류 간선네트워크의 구축
- 물류부문의 하드웨어와 소프트웨어의 유기적 조화를 위한 물류기술의 고도화
- 물류산업의 체질개선을 통한 국제경쟁력 강화
- 안전과 환경을 고려한 환경친화형 물류환경의 조성
- 세계를 지향하는 국제 물류네트워크의 구축

1. 물류강국을 지향하는 물류 간선네트워크의 구축

- 경제권역별·산업특성별 물류거점시설의 합리적 배치
 - Hub and Spoke 물류네트워크 구축을 위하여 전국 5대 권역에 복합 화물터미널·내륙컨테이너기지(Inland Container Depot)를 건설
 - 공산품·농산물의 공동 집하·보관·가공·포장·배송하기 위한 공동 집배송단지 및 농수산물 거점물류센터 조성
 - 물류시설의 원활한 공급과 합리적배치를 위한 유통단지망 구성
- 도시내 물류시설의 체계적 정비를 위한 도시물류체계 정비
 - 도시교통 혼잡완화를 위한 물류기반시설의 확충
 - 도시내 물류시설의 합리적 배치로 화물운송 합리화
 - 지방정부 시책사업을 추진하기 위한 물류관련제도의 개선
- 범정부차원에서 유관기관의 물류시설 확충계획 조정
 - 중복투자 예방 및 시설의 최적배치를 위한 지역별 물류거점시설 원단위 조사
 - 정부 각 부처별로 시행하는 물류시설 확충계획의 조정

2. 물류부문의 하드웨어와 소프트웨어의 유기적 조화를 위한 물류기술의 고도화

- 정부·기업·개인 등 경제주체의 의사결정을 지원할 수 있는
사용자 중심의 종합적인 물류정보망 구축
 - 육상·해상·항공의 개별정보망과 항만물류정보·통관·무역 등 유관
정보망이 연계된 물류정보망 구축
 - 정보기술의 활용, 정보통신기반 및 정보통신서비스 연계이용 등을
위한 물류정보화계획 수립
 - 민간기업의 물류정보화 지원
- 물류시설·장비의 이용효율 향상과 노동생산성의 향상을 위하여
국내·국제적인 물류표준화를 추진
 - 일관수송시스템 구축을 위한 물류장비·기기 및 정보시스템의 표준화
 - 물류표준화정책 추진기관간 공동목표 설정 및 역할분담 확립
 - 「국가물류표준화추진계획」 수립
- 경제적 파급효과가 큰 미래형 물류기술의 개발·보급
 - 첨단 IT기술을 활용한 차세대 물류정보화기술 개발지원
 - 체계적인 물류기술 R&D사업 추진
 - 체계적인 물류기술개발을 위한 「물류기술개발계획」 수립
 - 첨단 물류기술, 혁신기법을 동반하는 외국인투자 유치촉진

3. 물류산업의 체질개선을 통한 국제경쟁력 강화

- 물류산업의 국제경쟁력 제고를 위한 기반조성
 - 철도·연안해송을 활성화하여 도로편중 화물수송 분담구조 개선
 - 화물운송업의 자유로운 경쟁을 저해하는 경제적 규제 최소화 및 소비자보호 등 사회적 규제 강화
 - 화물터미널 확충, 정보망 구축 등 국내업체의 운송효율성 제고를 위한 물류인프라의 구축
- 단순보관창고(Storage)의 종합유통창고(Warehouse)로의 전환을 지원하여 창고·보관시스템의 합리화
 - 창고이용 최적화를 위한 창고자동화 추진
 - 효율적 집배송 및 재고관리기능을 수행하는 유통창고의 확충
- 하역작업의 생산성 제고를 위한 기계화 촉진
 - 부두관리와 부두작업의 일원화
 - 하역작업 효율화를 위한 노무공급제도의 개선을 추진
- 포장의 단위규격화 추진
 - 신포장재료·포장기기 개발 및 포장라인의 자동화 및 전산화 추진
 - 표준파렛트를 고려한 포장치수의 표준화 및 규격화 추진

4. 환경친화형 물류환경의 조성

○ 환경친화형 지하물류시스템의 확충

- 정유, 액화가스 등 석유류의 안전한 수송을 위한 파이프라인 수송망 체계 확립
- 지하철·지하차고지 등 지하공간을 활용한 폐기물·소화물 운송 시스템 구축

○ 유해물질·폐기물 등 위험물의 수송관리 강화

- 상수원 보호구역, 인구밀집 지역 보호를 위한 「위험물 수송금지구역」 설정
- 유류, 탱크로리, 유독물, 화약류, 방사성 물질 등 위험물 운반차량에 대하여 첨단화물운송시스템(CVO)을 통한 지속적인 모니터링체계 구축
- 체계적인 위험물 관리를 위한 법령정비

○ 환경보호를 위하여 재사용가능(Returnable) 파렛트와 컨테이너의 사용 확대

5. 세계를 지향하는 국제 물류네트워크의 구축

- 중추공항과 항만 등 국제적 물류기반시설의 확충
 - 인천국제공항, 김포공항에 Air Cargo Complex 조성하여 국제 환적 화물 처리능력 확충
 - 부산항·광양항 등 주요항만을 고부가가치 창출을 할 수 있는 현대식 Penta-Port로 전환

※ Penta-Port : Sea port, Airport, Teleport, Business port, Leisure port

- 남·북한의 경제적 통일을 대비한 물류기반 조성
 - 남·북한 화물교류 애로 개선
 - 북한 지역을 포함한 한반도 종합물류운영체계 구축기반 조성
- 선진물류기업이 자유롭게 활동할 수 있는 개방적인 영업활동 터전 제공
 - 주요 공·항만 주변을 관세자유지역·외국인투자지역으로 지정·운영
 - 수출입 화물의 신속한 처리를 위한 통관제도 개선
 - 동북아 단일 운송시장을 위한 물류망 구축계획 수립
 - 세계와 경쟁할 수 있는 물류전문인력을 확보

<2020년 국제 물류네트워크 전망도>



VII. 제1차 중기 국가물류기본계획(2001년-2005년)

● 계획의 성격

- 국가물류정책의 기본방향을 제시하는 20년단위의 국가물류기본계획을 체계적·효율적으로 추진하기 위한 실천계획

● 계획의 관리

- 20년단위의 국가물류기본계획의 타당성을 주기적으로 검토하여 수정·보완할 수 있도록 20년을 4차로 나누어 5년 단위의 「중기 국가물류기본계획」을 수립
- 2001-2005년간 「제1차 중기국가물류기본계획」을 수립·추진하고, 사업종료시 타당성을 검토하여 차기 중기국가물류기본계획을 수립

● 계획의 실행

국가물류기본계획(2001-2020) : 장기 물류정책방향 제시

→ 중기 국가물류기본계획(2001-2005) : 5년마다 수립

→ 연차별 시행계획 : 매년, 연도말 주기적 실적평가

1. 물류강국을 지향하는 물류 간선네트워크의 구축

가. 권역별·산업특성별 물류거점시설의 합리적 배치

- 전국 5대권역에 복합화물터미널·내륙컨테이너기지 건설(건설교통부)
 - 2000년현재 수도권(의왕·군포), 부산권(양산)에 4개소 건설완료
 - 호남권(16만평)·중부권(21만평) 복합화물터미널 건설('01-'05, 2,361억원)
 - 호남권 터미널 인입철도 건설('00-'04)(철도청, 545억원)
 - 영남권 내륙화물기지 입지선정 및 건설기본계획 수립
 - 수도권 확장 및 추가건설 타당성 검토
- 복합화물터미널과의 연계수송체계를 확립하기 위한 일반화물터미널 건설 (건설교통부)
 - 2000.10 현재 50개소(일반화물터미널 24개, ODCY 26개) 운영중
 - 2006년까지 6개소(울산, 대구, 구미, 용인, 시흥) 건설지원('01-'05, 231억원)

터미널명	터미널 위치	부지면적(평)	사업기간	비고
울산화물터미널	울산시 부구	16,463	'98-2002	
대구서부화물터미널	대구 달서구	21,335	'93-2002	
중부화물터미널	경기 용인시	48,752	'97-2001	공사중단중
시화화물터미널	경기 시흥시	15,379	'96-2001	공사중단중
서부화물터미널	경기 시흥시	4,991	'96-2006	공사중단중
구미화물터미널	경북 구미	10,073	'96-2001	공사중단중

○ 유통단지의 지정 및 개발(건설교통부)

- 2004년까지 7개소(대전, 강릉, 천안, 음성, 동해, 울산, 여주) 건설지원
(진입도로·토지매입 등, 1,542억원)

- 유통시설용지의 실수요에 대한 재조사를 통한 유통단지종합개발계획
수정계획 수립

※ '97년 수립된 유통단지종합개발계획은 2011년까지 전국 10개 권역과
39개 유통거점별로 2,850만평의 유통단지를 개발을 제시

<유통단지개발현황(2000.11월 현재)>

사업명	위치	사업규모	총사업비	사업기간
대전종합유통단지	대전시 유성구	14만평	9,172억원	'99-'02
강릉종합유통단지	강원 강릉시	5만평	134억원	'00-'03
천안종합유통단지	충남 천안시	14만평	453억원	'00-'04
음성유통단지	충북 음성군	8만평	157억원	'99-'03
동해유통단지	강원 동해시	12만평	516억원	'99-'03
울산진장유통단지	울산시 북구	14만평	510억원	'00-'04
여주종합유통단지	경기 여주군	8만평	599억원	'99-'04

○ 공동집배송단지 건립촉진(산업자원부)

- 유통산업발전기본계획(99-‘03)에 따라 7개 권역별로 총 757천평의 공동 집배송단지를 조성(‘01-‘05, 1,340억원)
- 2000.10월 현재 수도권Ⅱ(용인), 부산(사상구)지구는 기완공
- 수도권Ⅰ(용인), 경기(광주), 대구(북구), 광주(서구)지구는 2003년 완공
- 2003년까지 경기광주, 대구에 공동집배송단지의 건설을 추진
- 사업추진이 미흡한 시화공단지구는 수정계획 수립

<집배송단지 조성현황(1999.6현재)>

구 분		위치	규모	사업주체	사업비 (억원)	지원자금 (억원)	추진상황
수도권	1지구	용인	45,338평	(주)대한물류	987		기반공사완료
	2지구	용인	41,923평	(주)한국물류	932	171	완공
	시화공단	안산	13,000평	(주)대경통운	162		사업중단
	경기광주	도척면	80,000평	(주)한국물류	2,250		유통단지 지정추진
부산		사상구	11,823평	건재집배송(주) 외	500	76	완공
대구		북구	253,411평	대구기계공구상	10,101	916	공정 68%
광주		서구	192,000평	한국토지공사	2,312	403	공정 65%
계			757,495평		17,244	1,565	

자료 : 산업자원부, 유통산업발전기본계획, 1999

- 판매시설, 집배송시설, 정보화시설을 갖춘 부가가치 유통가공형 집배송센터 건립 지원(‘01-‘05, 1,080억원)

※ ‘96-99년간 73개 집배송센터 건립을 지원

○ 농·수·축산물 물류거점시설 확충(농림부, 해양수산부)

- 농수산물 종합유통센터를 건설('01-'04, 1,315억원)

구 분	건설지역	추진계획
1단계(6개소)	서울(양재·창동), 청주, 부산, 천안, 전주	완공
2단계(4개소)	성남, 군위, 고양, 대전	1개완공,3개진행중
3단계(5개소)	대구, 목포, 수원, 김해, 금산	2002-2004

- 농수산물 공영도매시장 건설('01-'02, 999억원)

구분	건설지역	추진계획
1단계(22개소)	서울, 부산, 대구, 인천, 광주, 대전	완공
2단계(6개소)	부산2, 인천2, 대전2, 원주, 순천, 구미	2000 완공
3단계(4개소)	서울2, 광주2, 포항, 마산	2001 완공

- 농산물 공판장 건설('02, 46억원)

구분	건설지역	추진계획
1단계(33개소)	점촌농협, 남원농협 등	완공
2단계(2개소)	예천원협, 광주원협 등	2000-2002

- 농산물 규격출하·브랜드화를 위한 220개소의 농산물 산지유통센터 건설('01-'04, 1,537억원)

- 미곡종합처리장 360개소 및 건조·저장시설 1,600개소 건설('01-'04, 5,399억원)

- 축산물의 생산·도축·가공·판매의 계열적 유통체제 확립을 위한 축산물종합처리장을 9개소 건설('01, 107억원)

○ 물동량 증가 및 대량·장거리 수송체계 구축을 위한 철도화물 거점
기지 조성(철도청)

- 주요 거점역에 컨테이너 야드(CY) 조성

<신규조성 : 4개역, 10,350평>

조성역	면적(평)	조성업체	수송능력 (천TEU)	사업비 (백만원)	사업기간
대야	2,500	국보	27	450	'97-2000
소정리	1,450	대동운수	16	846	'99-2000
두정	2,400	천안물류	27	1,040	99-2001
수색	3,000	업체공동	33	900	2002-2003

<기존기지 확장조성 : 4개역 11,584평>

조성역	CY면적(평)			조성업체	수송능력 (천TEU)	사업비 (백만원)	사업기간
	기존	확장	계				
신탄진	3,154	2,348	5,502	대한통운	35	268	99-2000
조치원	2,248	1,500	3,748	한진	17	922	99-2000
울산항	3,281	5,000	8,281	철도청, 업체	54	700	2001-2003
삼교	1,277	3,700	4,977	철도청, 업체	35	1,110	2002-2006

- 철도 종합물류기지 조성

위치	역명	총면적	운용계획	취급능력	사업비	사업기간
수도권	수색역	11만평	물류창고, CY, 양회 Silo, 유류기지	500만톤	934억원	2000 -2003

- 도심주변역에 양회싸이로기지 건설

조성역	규모	조성업체	사업비(백만원)	사업기간
수색	5천톤	성신양회	5,900	99-2001
양수	5천톤	성신양회	6,140	2001-2003
초성리	10천톤	RH시멘트	8,000	99-2000

○ 수요증가에 대비한 항공화물터미널 확충('01-'05, 411억, 건설교통부)

<공항화물터미널 확충계획>

공 항 명	사 업 명 칭	규 모	사업기간	사업비
김해국제공항	김해국제공항확장 (2단계)	화물터미널 17,867m ²	'97~2005	712억원
무안국제공항	무안국제공항 건설	화물터미널 3,112m ²	'99~2002	27억원
여수공항	여수공항 확장	화물터미널 750m ²	'95~2002	7.5억원
예천공항	예천공항 확장	화물터미널 186m ²	'97~2002	1.3억원

나. 도시내 물류시설의 합리적 이용을 위한 도시물류체계의 개선

○ 7개 특별시·광역시의 도시물류기본계획 수립('01-'02)

- 도시물류시스템의 기능별 개선

구분	수송기능	하역기능	정보기능
거점시설	유통단지 도로일체형 물류거점	노외 주정차시설 건물내 상하역시설	ITS
교통로	화물자동차 전용도로 주정차 차선	노상 트럭베이 화물자동차 전용주차장	도로정보시스템 주차장안내시스템
운송수단	환경친화적 화물자동차	하이테크 화물자동차	화물·운행관리시스템
제도	운영	공동수배송	지구내 공동수배송
	제어	트럭운행규제 트럭우선통행	주정차 시간규제 건물주차장 건립의무
	시장	통행요금	주정차요금
			정보이용요금

○ 도시 화물터미널(건설교통부), 공동집배송시설(산업자원부) 건립지원계획 수립

○ 화물자동차 전용도로, 도심내 화물차량 통행시간의 탄력적 운영, 택배차량의 도심내 주정차공간 확보 등 도시물류체계개선을 위한 제도정비계획 수립
(건설교통부, 산업자원부, 경찰청)

○ 대도시의 도시물류체계정비를 촉진하기 위한 정부지원 확대

〈도시물류체계 개선을 위한 선진외국 사례〉

국가	시 행 사 례	정책효과
일본	<ul style="list-style-type: none"> ○ 천신지역을 Freight Zone으로 지정하여 입주상가들의 공동수배송사업의 추진 ○ 유통시가지 정비에 관한 법률(1966)에 따라 대도시별 물류거점시설 확충 	트럭이용대수, 운행거리, 정차횟수를 65-87% 절감
독일	<ul style="list-style-type: none"> ○ “City Logistics” 사업(공동수배송과 화물운송정보시스템의 활용)을 추진 	트럭운행거리 60%의 절감, 적재톤수 100% 증가

다. 범정부차원에서 유관기관 물류시설 확충계획의 조정기능 강화

- 정부 각 부처별 물류시설 및 물류단지를 범 정부차원에서 효율적으로 관리·운영하고, 각 시설·단지간 연계성을 제고하기 위하여 「물류정책위원회」 내에 「정책협의회」 구성·운영(건설교통부)
- 물류시설별 원단위조사를 실시 및 물류시설 수요산정(건설교통부)
 - 각 부처별 물류시설·단지 조성현황 및 확충계획 조사
 - 전국 지역별·업종별·산업단지별 물동량 조사 및 물류시설수요 분석 및 과부족 분석

※ 「물류시설 원단위조사」 연구중(1억원, '00-'01)

- 물류관련 시설에 대한 중복투자 방지를 위하여 「관계기관 공동평가 실시」 및 「투자계획의 조정」 추진(관계부서)
- 물류단지·시설 「조정계획」, 「투자가이드라인」, 「투자 우선순위」를 관계기관(건설교통부·산업자원부·해양수산부·농림부·재정경제부·기획예산처·철도청 등)공동으로 마련
- 조정계획 및 가이드라인에 따라 각 부처별로 연차별 물류시설투자 계획 수립 및 집행
- 각 부처별로 집행된 투자에 대한 「타당성평가」 후 그 결과를 제2차 중기국가물류기본계획(‘06-’10)에 반영

<주요 물류시설별 기능>

시 설 명	기 능
화물터미널	화물의 집화·하역·분류·포장 또는 통관 등에 필요한 기능을 갖춘 시설물 ※ 복합화물터미널 : 두 종류 이상의 운송수단간의 연계 수송을 할 수 있는 규모 및 시설을 갖춘 화물터미널
ICD	내륙컨테이너기지(Inland Container Depot)의 약칭, 항만과 내륙운송수단과 연계가 편리한 산업지역에 위치한 컨테이너 집하·혼재를 위한 하치장을 말하며 컨테이너 장치·보관기능, 집하·분류기능 및 통관기능을 담당
창고	물건의 멸실·훼손을 방지하기 위한 보관시설 또는 보관장소
집배송센터	유통사업자 또는 제조업자의 사용에 제공하기 위하여 집배송시설 및 관련업무시설 또는 판매시설을 갖추어 조성한 시설물
공동집배송단지	집배송센터(판매시설을 갖춘 집배송센터는 제외)를 집단적으로 설치하여 다수의 유통사업자 또는 제조업자가 시설물의 전부 또는 일부를 공동으로 사용할 수 있도록 조성한 단지
유통단지	유통시설(화물터미널, 집배송단지, 도소매단지, 농수산물도소매단지)과 지원시설(가공제조시설, 정보처리시설, 금융·보험·의료·교육·연구시설 및 편의시설)을 집단적으로 설치·육성하기 위하여 지정개발하는 일단의 토지
농수산물 종합유통센터	농수산물의 수집·포장·가공·보관·수송·판매 및 그 정보처리 등 농수산물의 물류활동에 필요한 시설과 이에 관련된 업무시설을 갖춘 사업장
농수산물 도매시장	농수산물을 도매하기 위하여 특별시장, 광역시장, 시장이 관할구역에 개설하는 시장
농수산물 공판장	농·림·축·수협 조합과 중앙회 또는 공익법인이 농수산물을 판매하기 위하여 개설·운영하는 사업장
CY	Container Yard의 약칭. 컨테이너를 보관·집하·배송 등을 하는 장소
철도종합물류기지	철도와 연계하여 가능한 화물의 집하, 분류, 보관 또는 통관등의 시설을 갖춘 철도시설
양회사이로기지	역구내에 벌크양회를 집화, 배송할 수 있도록 만든 시설

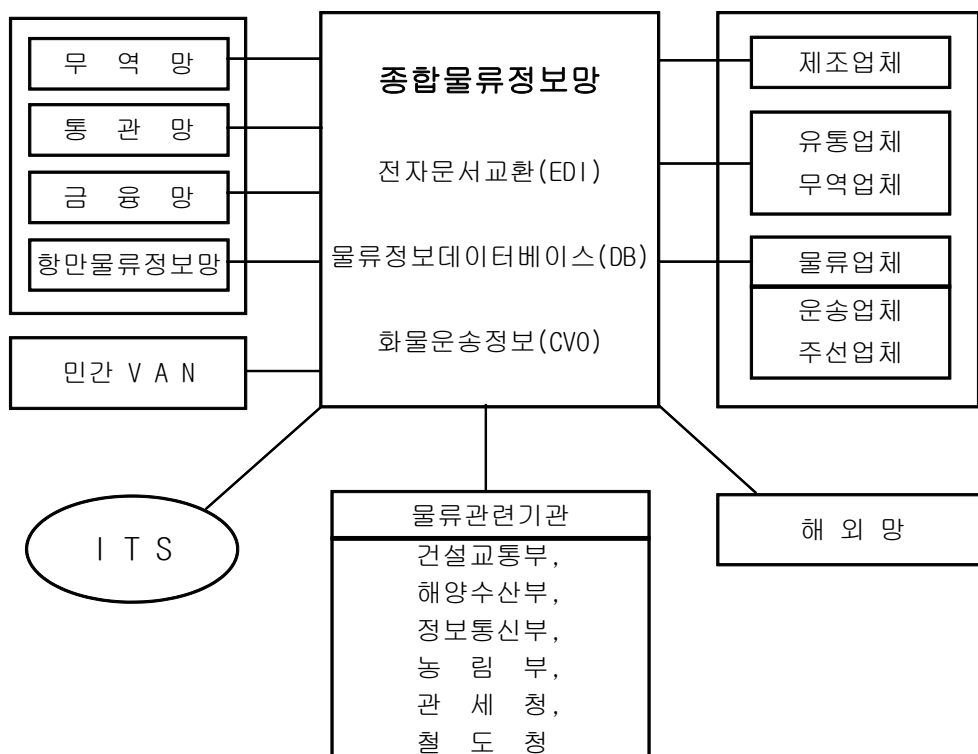
2. 물류부문의 하드웨어와 소프트웨어의 유기적 조화를 위한 물류기술의 고도화

가. 육상·항만·항공의 개별 물류정보망과 통관·무역 등 유관정보망을
연계한 종합물류망 구축(건설교통부 등)

○ 2000.10 현재 시스템 구축 및 일부 상용서비스 제공중

- 물류관련서류의 전자문서교환(EDI)서비스 실시 : '94.6
- GPS,ITS를 이용한 화물운송정보(CVO)서비스 제공 : '98.12
- 무역망, 통관망을 연계한 수출입물류정보망 구축 : 2000.4

◀ 종합물류정보망 개념도 ▶



○ 2005년까지 단계적으로 사업지역 확대 추진('01-'05, 778억원)

- 인천공항화물터미널 공용정보시스템 구축
- 수도권·부산권 내륙화물기지 정보화 추진
- 항만, ICD등 물류거점시설에 대한 정보공동활용체제 구축을 위한 정보화전략 수립·추진(건교부, 해수부, 관세청, 검역기관 등)

※ 정보화촉진기본법시행령 제10조2항에 의거 총사업비 1천억원이상인 사업 및 총사업비 500억원 이상인 사업중 유통단지, 물류시설중 화물터미널과 창고, 여객자동차터미널 등은 의무적으로 정보화계획을 수립하여 사업계획에 반영

- 초고속 멀티미디어서비스 제공 : 2006-2015

○ 종합물류정보망 제공서비스 확대 및 활용도 제고를 추진

- CVO시스템을 Hub로 하는 분산시스템으로 개선, 냉동차량관리, 휴대폰·PCS업체와의 제휴를 추진

- 전자상거래와 물류정보망의 연계시스템 개발 : 2001-2003

- 1단계 : 전자상거래에 대비한 물류정보망 구축
- 2단계 : Web기반 물류정보시스템 설계
- 3단계 : 물류정보망을 이용한 사이버물류시스템 구축

- 물류관련 공공망과 민간부문의 유관망과의 연계를 지속확대

현 재	추가연계대상 서비스
항만물류정보망 무역망, 통관망, 금융망	교통정보, 농산물 유통정보, 조달정보, 철도운영정보, 기상 정보, 민간부문의 각종물류정보망(VAN), 해외물류정보망 등

나. 농산물 생산에서 판매·소비까지 단위사업별 유통정보화사업을 효율적으로 연계한 농산물종합유통정보망 구축(농림부)

- 2000.10 현재 18개 공영도매시장 유통정보망 구축·운영 및 종합 유통정보망 구축을 위한 연구용역 추진('01, 10억원)
- 2003년까지 연차적으로 농산물 유통 종합유통망을 구축
 - 마스터플랜 및 연차별 실행계획 수립 : 2001
 - 농산물종합물류정보망 구축 : 2002-2004

다. 범정부차원에서 유관기관 물류정보화 계획을 조정(건설교통부 등)

- 물류관련 정보화계획에 대한 중복투자 방지를 위하여 「관계기관 공동평가」 및 각종 정보화계획의 「투자우선순위」를 설정
 - ※ 정보화계획 수립시 정보화목표 및 범위, 정보수요예측, 서비스활용방안, 예산계획, 기대효과분석 등을 포함(정보화촉진기본법 제9조의3)
- 공동평가, 투자우선순위 설정 등을 위하여 「물류정책위원회」 내에 「국가정보화정책 조정협의회」 구성·운영(정보통신부·건설교통부·산업자원부·해양수산부·농림부·기획예산처 등)

라. 민간기업의 유통·물류정보화 지원(산업자원부)

- 물류표준바코드(EAN-14, 128)등 물류정보화 기초요소의 보급확산('01-'05, 540억원)
 - 문자·숫자·이미지·서명 등의 각종 물류데이터의 처리가 가능한 2차원바코드 도입·확산 추진
 - POS시스템, 인터넷기반 EDI시스템 구축사업에 대한 산업기반자금 지원
- 식품·생활용품 부문 전자카탈로그 보급·확산
 - 2002년까지 17,000여개업체, 50만개 품목의 전자카탈로그화 추진
- 「전자카탈로그 표준화기술위원회」를 중심으로 한 공통의 「전자카탈로그 표준화 가이드라인」 제정 추진
- 외국인투자 조세감면 고도기술수반사업에 첨단 물류자동화·정보화사업 추가(재정부 협조)
- 유통산업 SCM 활성화를 위한 시범사업 추진('01-'05, 80억원)
 - 시범사업 추진, 표준모델개발 : 2001-2002
 - 유통부문 기업간 전자상거래 시범사업으로 확대추진 : 2002-

마. 물류시설·장비의 이용효율 향상과 노동생산성의 향상을 위하여
국내·국제적인 물류표준화를 추진

○ 일관수송시스템 구축을 위한 물류장비·기기 및 정보시스템의 표준화 추진

- 농산물 포장규격을 ULS에 맞게 표준화('01-'04, 2,800억원, 농림부)
- 표준파렛트 및 파렛타이저, 컨베이어, 랙 등 표준물류기기 생산·도입업체에 지원('01-'02, 220억원, 산업자원부)
- 유니트로드시스템(ULS)구축을 위한 표준규격장비(광폭차량, 지게차, 표준파렛트 등) 구입자금 지원('01-'04, 490억원, 농림부)
- 냉동차량의 광폭화(2,280mm) 추진(건설교통부)
- 수산물 물류표준화를 위하여 지게차·냉동탑차·표준파렛트 구입자금 지원('01-'04, 125억원, 해양수산부)

○ 물류표준화 시책 추진을 위한 법령·제도의 정비

- 표준파렛트화와 정합되는 외부포장 대표규격 개발 및 단순화(69종 → 20여종)('00-'02)(산업자원부)
- 조세특례제한법령상 물류산업의 범위에 파렛트임대업 및 화물취급장비임대업 추가(단, 화물취급장비임대업의 경우 그 범위와 지원대상이 구체화 된 후 검토)(건설교통부, 재정경제부)
- 물류표준인증마크제도 도입하여 ULS 통칙상의 표준물류시설·장비 등에 대한 인증마크 부여(산업자원부)
- 「기업물류비 계산에 관한 지침」의 개정·보급확대(건설교통부)

○ 물류표준규격에 관한 국제협력 강화(건설교통부, 산업자원부)

- 한·중·일 파렛트폴 시스템 구축을 추진
- 국제표준 물류바코드(EAN-14와 EAN-128) 확대를위한 시범사업 추진

※ 월마트 : 국제표준바코드(EAN-128)를 사용자만이 납품가능

○ 「유니트로드시스템」을 토대로 하는 기업의 물류표준화실태조사
(‘01-’03)(건설교통부, 산업자원부)

※ 제2차 교통·물류 현황조사 실시(2001- , 70억원, 건설교통부)

○ 물류표준화 추진기관간의 협조 강화(건설교통부 등)

- 물류관련 부처가 개별적으로 추진하고 있는 물류표준화정책의
공동 목표설정과 역할 분담체계를 확립(‘01-’02)
- 유관기관 공동으로 「국가물류표준화 추진계획」 수립

<국가물류표준화추진계획 추진체계>

구분	목표	표준화 내용	대상	행정체계 구축
건설 교통부	유니트로 드시스템 의 활성화 및 e-Log istics 구현기 반 확충	상하역장비, 보관시설, 수송적재함	물류업체	<ul style="list-style-type: none"> - 관련부처 공동 물류표준화 실태 조사 및 분석 - 부처별 협의 및 추진목표치 설정 - 목표설정에 따 른 정책 추진 - 사후 평가
산업 자원부		상하역장비, 포장규격, 파렛트, 전자카탈로그, 바코드 등 산업표준	제조· 유통업체	
정보 통신부		정보통신시스템의 표준화	각 부처·업체	
농림부		포장규격, 파렛트	생산지	
해양수산부		포장규격, 파렛트	생산지	
조달청		포장규격	조달업체	

바. 경제적 파급효과가 큰 미래형 물류기술의 개발·보급

○ 기업의 물류신기술 연구개발사업 지원('01-'05, 320억원, 산업자원부)

- 지원대상업체 : 유통·물류업체, 물류시스템 업체, 물류솔루션 제공업체(중소·벤처기업 우선지원)
- 지원대상 사업 : 물류효율화기법, 물류정보화시스템 연구개발사업
- 지원범위 : H/W구입, S/W개발·구입, 물류 DB구축비 등

○ 물류업체간 물류업체와 하주업체간 정보시스템의 상호 호환성을 확보(정보통신부, 산업자원부, 건설교통부)

- 유통 및 물류정보시스템의 통합운영기술 연구개발 사업 및 업체간 상이한 프로토콜, 운영체제의 연계기술개발사업 추진

○ 체계적인 물류기술 R&D 추진(건설교통부 등)

- 중복투자 방지 및 기술개발 시너지효과를 창출할 수 있도록, 「물류기술개발종합계획」 수립 및 물류기술개발을 위한 R&D 추진
- 물류기술 유관기관으로 구성된 (가칭)물류기술협의회 구성
 - 연구과제 공모·평가·연구비지원·연구결과 활용결과 평가·연구계속여부 심사 등의 행정절차를 종합적으로 관리

○ 물류비 절감효과가 큰 외국 물류기술 도입시 정부지원 추진

3. 물류산업의 체질개선을 통한 국제경쟁력 강화

가. 물류산업의 국제경쟁력 제고를 위한 제도개선

- 화물자동차운송업의 자유로운 경쟁을 저해하는 경제적 규제를 최소화하여 화물자동차 공차율 축소(건설교통부)
- 일반·개별·용달화물운송업의 업종구분과 등록기준을 합리적으로 조정(2002-2005)
- 계약 물동량에 따라 차량보유대수를 신축적으로 증감할 수 있는 제도 신설 검토(예, 「화물자동차임대업」등)

<현행 화물자동차운송사업 등록기준>

구분	일반화물자동차 운송사업	개별화물자동차 운송사업	용달화물자동차 운송사업
등록기준대수	5대이상	1대	1대이상
자동차의 종류	화물자동차 및 특수자동차	1톤초과 5톤미만 화물자동차	1톤이하 화물자동차
기타	자본금 1억, 사무실 및 영업소, 차고지	차고지	사무실 및 영업소, 차고지

- 공정한 경쟁유도 및 소비자보호 제도강화(건설교통부)
- 가정화물을 취급하는 이사화물, 택배화물 화주를 보호하기 위한 「우수 운수업체 인증제도」 도입

- 공정계약체결유도를 위한 표준계약서(또는 표준약관) 정비
- 운송주선인의 화물배상책임보험(보증보험)의 가입을 의무화 검토

○ 통합물류서비스 제공기반 마련(건설교통부 등)

- (가칭)물류산업발전법을 제정하여 각 법령에 산재되어 있는 물류관련 규정을 정비 및 한국표준산업분류표상 물류산업의 범위 재조정(건설교통부)
- 운송, 보관, 포장, 하역, 통관, 정보관리 및 재고관리 등 물류서비스를 종합적으로 대행하는 「(가칭)종합물류대행업」을 육성하기 위한 다각적인 지원방안 마련

(예시)

- ① 산업발전법상 제조업지원서비스업, 조세특례제한법상 물류산업의 범위에 추가(산업자원부, 재정경제부, 건설교통부)
- ② 산업기능요원, 병역특례인원을 물류업체에서도 선발가능토록 개선 등(노동부, 병무청, 건설교통부 등)
- ③ 물류업체간 자발적 M&A·전략적 제휴촉진방안 마련(예, 양도소득세 감면 등)(재경부)
- ④ 중소기업 구조개선자금 지원을 위한 업체 선정시, 가점 부여업체에 물류산업을 포함하여 자금지원 확대(중소기업청)
- ⑤ 제3자 물류업체가 참여하는 업종별 B2B 시범사업 확산(산업자원부)

- 저렴·신속·편리한 택배사업 안정화 추진(건설교통부, 산업자원부, 재정경제부, 행정자치부, 공정거래위원회)
- 출발·도착시간을 예고할 수 있는 Internet기반의 화물추적시스템 구축을 지원
- 소비자 피해보호를 위하여 책임소재, 요금체계, 배상한도를 명확히 규정하는 표준약관 제정
- 택배화물 처리시설(화물터미널, 공동집배송센터, 창고 등)에 대한 세제지원 확대(예, 종합토지세 분리과세 등)
- 화물터미널·창고시설에 대한 교통유발부담금 감면
- 이륜차 특송서비스분야의 발전을 위하여 소비자보호 강화 등 제도적 개선방안 마련

<물류관련 세부업종 및 관련법령>

물류산업 업종구분			관련법령
운송업	도로	화물자동차운송사업-일반·개별·용달	화물자동차운수사업법
		도매배송업	유통산업발전법
		보세운송업	관세법
		철도소운송업	철도소운송업법
	철도	철도운송업 철도소운송업	철도법 철도소운송업법
	해상	외항운송, 내항운송	해운법
	항공	항공운송	항공법
운송주선업		화물자동차운송주선업 복합운송주선업 철도소운송업(철도화물주선) 보세화물운송주선업	화물자동차운수사업법 화물유통촉진법 철도소운송업법 관세법
창고/보관업		창고업, 화물터미널운영업 보세창고·장치장업 농수산물물류센터	화물유통촉진법 관세법 농수산물가격안정에관한법률
하역업		항만하역업 하역노무공급(항만, 철도)	항만운송사업법 직업안정법

나. 철도·연안해송을 활성화하여 도로편중 화물수송구조 개선

- 파렛트화물, 컨테이너 화물 등 성장률이 높은 화물수송을 위한 철도 화차 확보(철도청)
 - 파렛트 운송화차의 확보('01, 45억원)
 - 수출입교역량 확대대비 컨테이너화차 확보('01-'03, 327억원)
 - 대량·중량의 벌크양회조차의 확보('01-'03, 355억원)
 - 장기적인 고정고객을 확보하기 위하여 사유화차 제작확대('01-'03, 510억원)
 - 고속 컨테이너화차의 도입('01-'03, 513억원)
- 철도이용화물의 집화·배송·적하작업 등을 일괄 수탁받아 수송하는 철도택배서비스체계 구축 추진(철도청)
 - 제1단계 : 철도소운송업체의 집화·배송 허용
 - 제2단계 : 철도소운송업체의 자율화

- 경부고속도로, 호남고속도로를 이용하는 컨테이너·자동차 등 중량 화물을 연안해송으로 흡수하기 위한 경인운하 건설('01-'05, 1조 1,482억원, 건설교통부)
 - 사업내용 : 서해~행주대교간 길이 18km, 폭 100m, 수심 6m의 운하 건설하여 연 4,800만톤 컨테이너·철강·자동차·해사를 처리
- 육상수송과 상호보완하도록 연안해송을 활성화(해양수산부)
 - 컨테이너 수송 및 남북한 항로 다변화
 - 부산/인천, 부산/광양, 부산/나진, 인천/남포 등
 - 고속 컨테이너선 투입을 위한 타당성 검토
 - 인천/부산항로에 30노트, 400TEU급 투입
- ※ TEU(Twenty-foot Equivalent Units) : 20feet형 컨테이너 환산계수
- 복합일관수송효과가 큰 일부 연안화물전용선에 대한 인센티브 부여
 - 항만시설사용료 감면, 면세유 공급, 선박건조자금 지원 등('01-'05, 430억원)

다. 단순보관창고(Storage)의 종합유통창고(Warehouse)로의 전환을 지원하여 창고·보관시스템의 합리화

○ 창고재고관리시스템, 자동분류시스템 등 창고자동화를 위한 소프트웨어 개발추진(건설교통부, 산업자원부)

○ 효율적 집배송 및 재고관리기능을 수행하는 유통창고의 확충(건설교통부, 산업자원부, 관세청)

- 하역작업의 지연, B/L(Bill of lading, 선하증권) 적기 미수납 등을 초래하고 있는 보세창고 관리시스템을 정비

- 업종별로 전문화된 창고단지의 건립 및 영업용창고의 확충

- 자연녹지지역에 종합유통창고를 건립할 수 있도록 건축법령 등 개정 추진(현재는 보관창고만 입주가능)

- 전국물류현황조사를 실시하여 창고 DB 구축

<영업용 물류창고 등록현황(1999.12.현재)>

계		일반창고(m ²)		위험물창고(m ²)		냉동냉장창고(m ²)	
업체	면적	업체	면적	업체	면적	업체	면적
1,565 (100%)	3,394,668 (100%)	1,319 (84.3)	2,150,662 (63.4)	22 (1.4)	24,203 (0.7)	224 (14.3)	1,219,803 (35.9)

자료 : 건설교통부, 유통단지편람, 2000.4

라. 하역작업의 생산성 제고를 위한 하역시스템의 개선(해양수산부, 철도청)

○ 하역작업의 기계화 등 하역시스템의 효율화 추진

- 화물의 단위포장의 규격화, 파렛트·컨테이너 이용화물 확대, 포크리프트 등 하역기계의 사용확대 등 하역작업의 기계화율 제고
- 기계화에 따른 하역시간 단축분을 하역요금계산에 반영
- 노무공급제도의 합리적 개선을 단계적으로 추진

※ 11톤화물차 하역을 위하여 인력사용시 인부 8명이 90분 소요되고, 1대의 포크리프트 사용시 25분 소요

마. 포장의 합리화 추진(산자부, 건교부)

- 환경친화적 포장기술, 포장재료, 포장기기 등 개발
- 자동포장시스템 등 새로운 소프트웨어기술의 개발
- 포장치수, 강도의 표준화를 통한 물류합리화 추진

- 포장의 규격화를 위하여 제품의 설계시부터 표준파렛트, KS 및 ISO규격을 기준으로 포장표준규격을 설정

※ ISO(International Organization for Standardization) : 국제표준기구

- 대학내 포장학부 설치등 포장전문인력의 양성

4. 환경친화형 물류환경의 조성

가. 환경친화형 지하물류시스템 확충추진

- 도로교통량의 감소와 해양오염, 항만적체, 대기오염이나 자연생태계의 훼손 등을 방지할 수 있는 파이프라인망 구축 추진(산업자원부)
- 2000.10 현재 1,071km의 석유송유관, 1,981km의 천연가스 공급배관을 건설·운영중
- 2002년까지 454km의 천연가스관 추가건설을 추진
- 중국·러시아 지역과의 교류확대에 대비한 파이프라인망 구축계획 수립

<파이프 수송망 운영·건설계획>

구 분	지 역	세 부 사 항	투자/기간
송유관	계	배관 1,081km, 저유소(4), 가압소(9)	
	경인(인천→서울, 김포공항)	배관 55km, 저유소, 가압소 각 1개소	612억원(1990-1992)
	남북(여천, 온산→대전→서울)	배관 910km, 저유소(2), 가압소(7)	7,440억원(1991-1997)
	호서(서산→천안)	배관 93km, 저유소(1), 가압소(1)	212억원(1986-1989)
	인천국제공항(인천↔영종도)	배관 23km	300억원(1996-1999)
천연가스망	수도권	730km	1988-2002
	중부권	358km	1989-1999
	영남권	515km	1990-2000
	호남권	329km	1990-1999
	남부권	327km	1990-1999
	강원권	176km	1996-2002
	공 급 관 리 소	156개소(운영 118개소)	-
	생산기지 (~2004)	평 택	20만평
		인 천	30만평
		통 영	40만평

○ 지하철·지하차고지 등 지하공간을 활용한 소화물운송시스템 구축방안
연구(건설교통부)

※ 일본의 경우 경량·소규모 우편물, 신문, 폐기물 등에 대한 지하 소화물
시스템 구축하여 교통량 15%, 차량오염배출량 30%, 에너지 19% 절감

○ 전기·천연가스를 사용하는 화물자동차 시험보급(건교부)

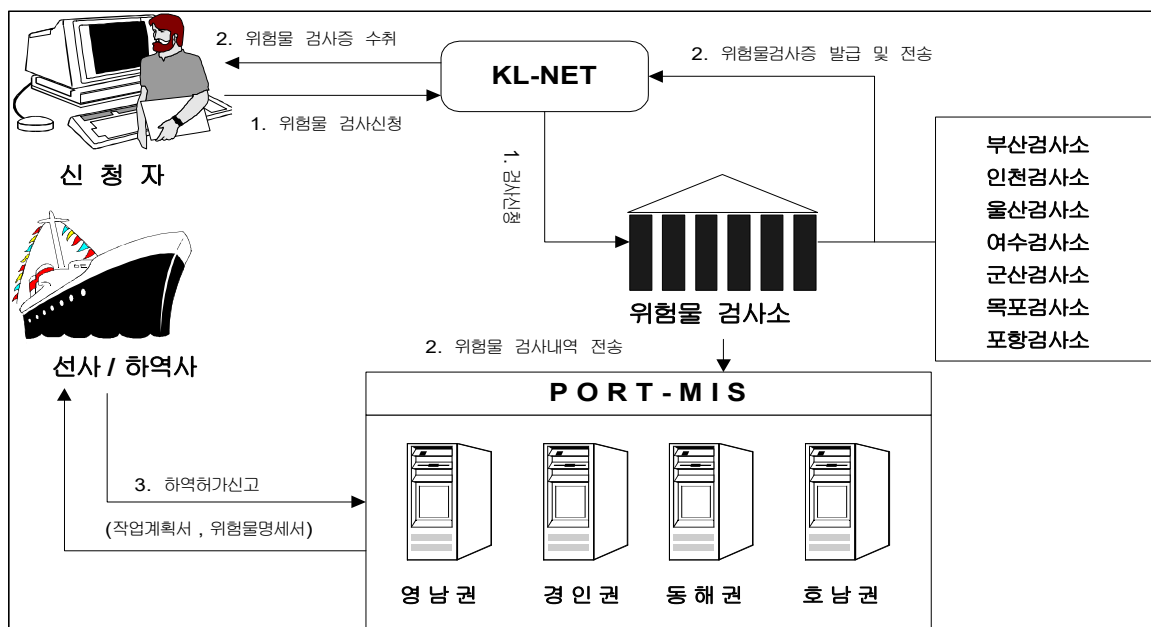
※ 일본의 경우 전기자동차, CNG자동차, 메탄올 자동차 등에 대해 자동차
취득세율을 경감시켜 주고 있음.

나. 유해물질, 폐기물 등 위험물 수송관리 강화(환경부 등)

- 첨단화물운송시스템(CVO)를 통한 위험물차량관리시스템, 국가 안전관리시스템, 해상안전정보관리시스템 등 정보망의 구축·연계를 통한 위험물 운송관리를 강화
- 위험물수송 안전정책의 바탕이 될 수 있도록 위험물사고와 관련한 사고 자료 및 기타 자료에 대한 통합데이터베이스의 구축
- 위험물 관리, 운송, 대처 등에 체계적 관리를 위한 법령정비

※ 현행법 : 유해화학물질관리법(환경부), 소방법(행자부), 선박·해상안전법(해수부), 고압가스안전관리법(산자부), 총포·도검·화약류단속법(경찰청) 등

※ 미 국 : 텍사스주의 경우 위험물사고 DB, 위험물차량관리시스템을 설치하여 위험물운반차량 통제, 신속한 사고처리시스템을 구축



<위험물검사 EDI 문서흐름도>

5. 세계를 지향하는 국제 물류네트워크의 구축

가. Hub공항과 항만 등 국제적 물류기반시설의 확충

- 증가하는 항공화물수요에 대처하고 수출입화물 및 통과화물의 원활한 관리와 통관, 보관 등의 물류기능 수행을 위해 인천국제공항의 화물 처리시설 확충(건설교통부)

<인천국제공항의 화물터미널시설 건설계획>

구 분	1단계 (1992~2000)		최종단계 (1996~2020)	
	동수	면적(m ²)	동수	면적(m ²)
화물터미널	4	148,294	15	557,195
대리점	3	21,168	22	238,546
동물보호소	1	924	3	2,772
위험물저장창고	2	1,152	6	3,456
국내화물취급소	1	3,750	1	3,750
총 계	11	175,288	47	805,719

- 인천국제공항이 개항과 함께 발생하는 김포공항 유티시설을 인천 국제공항과 연계되는 Air Cargo Complex로 개발(2001- , 건설교통부)
 - 현 국제선화물청사지역을 도심항공화물터미널로 개발
 - 수출입중계 및 환적기지, Forwarder 자가터미널, 보세창고 및 국제항공관련 사무실 설치, 세관 등 통관시설을 설치
 - 국제선 화물청사 건너편을 복합화물터미널(또는 유통단지)로 지정하여 수도권 종합물류센터로 개발
 - 수출입관련 창고, 편의시설, 주유소, 카센터 등 설치

<김포공항 유희면적에 도입 가능한 화물처리시설>

구 분		면 적(캐노피 면적 제외)
확장가능 시설	화물시티터미널	180,000m ² 이상
	화물터미널(물류단지)	200,000m ² ~250,000m ²
기존 시설	국제선	120,770m ²
	국내선	11,993m ²

자료 : 교통개발연구원, 「인천국제공항 개발이후 김포공항 유희시설의 효율적 활용방안」, 1998.

○ 동북아 Hub & Feeder체계 구축(해양수산부)

- 부산항과 광양항을 중심항만으로 하여 동북아 주요 항만과 피더 서비스 네트워크를 구축
- 국내 연안해운업체의 동북아 해운시장 참여가 용이하도록 서비스루트 개발과 최신 대형(1,200TEU급)의 피더선 투입을 확대

※ 싱가포르를 싱가포르항을 기점으로 컨테이너 피더서비스를 제공하여 동남아시아권의 중심항만으로 성장하였음.

○ 화물을 적재한 열차를 항구에서 궤도가 깔린 선박에 옮긴 후 중국 항구를 거쳐 철도(TCR)를 통해 중국내륙과 중앙아시아 등지로 보내는 「한·중간 철도-해운 복합운송시스템」 구축(건설교통부, 철도청)

- '98년 체결된 「한·중철도교류협력약정」 후속사업으로 2년간('98-'99) 한·중간 「열차페리사업 타당성조사 및 기본계획수립방안」을 공동연구
- 향후 열차페리 대상항만 선정 및 기본계획 확정('01년)을 거쳐 열차페리사업 추진('03)

※ 「한·중 열차페리사업 타당성 조사」: 철도기술연구원('01, 3억원)

나. 남·북한 경제적 통일을 대비한 물류기반 조성

- 남·북한 통합물류망 구축을 위한 법과 제도의 단계적 정비 추진
(건설교통부 등)
- 1단계 : 남·북한 화물교류 애로 개선(북한왕래화물 보험가입문제, 접경지역 물류거점시설에 대한 기본구상 수립 등)
- 2단계 : 남북한 물류표준화·물류정보망 사업 추진
- 3단계 : 남북한 통관간소화 추진(예, 자유무역지대 설립 등)

다. 선진물류기업이 보다 자유롭게 활동할 수 있는 개방적인 영업 활동 기반 제공

- 부산항과 광양항 및 인천국제공항 등 주요 수출·입 거점을 동북아 지역의 국제물류센터로 개발(건설교통부·산업자원부·해양수산부·재정경제부, 관세청)
 - 하역, 보관, 수송, 포장기능을 비롯하여 무역, 유통, 금융, 정보통신 등 부가기능을 겸비할 수 있는 국제물류센터로 개발하고,
 - 관세자유지역·자유무역지역·외국인투자지역 등으로 지정·운영하고 그 대상지역을 점진적으로 확대('01-)
- ※ 관세자유지역이란 국가의 관세선 외측에 위치하여 통관절차, 관세 및 세세공과금 면제 등의 특전을 부여한 구역으로, 싱가포르(약 130만평), 대만(약 1,329만평), 일본(약 17.5만평)등이 항만배후부지에 조성하여 운영하고 있음.

- 수출·입 화물의 처리절차를 간소화하고 일관책임운송될 수 있도록 제도개선(건설교통부·재정경제부·산업자원부, 철도청·관세청)
- 화물운송사업(화물자동차운송·철도소운송), 창고업(보세창고 포함), 하역업, 포장업, 통관업, 복합운송주선업 등 물류관련 업종간 상호진출을 유도
- 규모있는 물류전문업체의 육성하기 위하여 물류관련업체 상호간의 전략적 제휴 혹은 M&A를 지원

<외국과 우리나라의 항공화물 흐름도 비교>

구분		화물 이동 경로
수출	한국	화주→Forwarder→관세사→보세창고업체→보세운송업체→조업사→항공사
	외국	화주→Forwarder(보관+운송+통관+조업)→조업사→항공사
수입	한국	항공사→Forwarder→조업사→보세운송업체→보세창고업체→관세사→화주
	외국	항공사→Forwarder(조업+운송+보관+통관)→조업사→화주

- 국제물류지원센터의 설치
 - 외자유치 지원, 주요 물류경쟁국·교역국의 물류정보조사 및 글로벌 물류DB구축 등의 기능을 수행하는 외국인지원센터 설치 검토 (2002-2003, 100억 원, 건설교통부)
 - ※ 네덜란드의 경우 HIDC(Holland International Distribution Council)을 설립하여 외국기업의 물류시설 입지 및 자본투자를 촉진
 - 대규모 물류시설·단지를 외국인투자지역으로 지정하여 외자유치촉진 (산업자원부)

라. 세계속에서 경쟁할 수 있는 물류전문인력을 확보

- 물류전문인력의 수요·공급실태의 주기적(3년단위) 조사 및 물류영역별 전문인력 DB구축(건설교통부) 및 물류지식 포털사이트 구축, (산업자원부)
- 골드카드제 등 물류분야 해외우수인력 유치 촉진(산업자원부)
- 물류분야의 특성화 대학, 민간 교육기관 지정·육성(교육부 협조)
- 해상·항공 무역실무, 외국어 등 물류업무에 대한 실무적 능력을 충분히 평가할 수 있도록 물류관리사제도의 개선(건설교통부)
- 물류시스템기획, 물류원가분석, 물류정보망 구축운영, 기업컨설팅이 가능한 전문인력 양성(건설교통부)

6. 투자규모 산정 및 재원확보방안

가. 투자규모 산정

○ 제1차 중기 국가물류기본계획(2001-2005)에 포함된 사업을 추진하기 위해서는 총 4조3,105억원이 소요

- 물류시설 확충 : 1조 7,788억원
- 물류기술 개발 : 1조 2,152억원
- 물류산업 육성 : 1조 3,062억원
- 국제물류 등 기타 : 103억원

(단위 : 백만원)

대분류	총사업비	'99까지	'00	2001-2005	'06이후
계	12,665,112	3,982,442	745,697	4,310,451	3,626,522
물류시설	7,772,384	3,003,385	428,408	1,778,783	2,561,808
물류기술	2,363,695	620,757	174,956	1,215,168	352,814
물류산업	2,518,733	358,300	142,333	1,306,200	711,900
국제물류	10,300	0	0	10,300	0

(단위 : 백만원)

구 분	총사업비	'99까지	'00	2001-2005	'06이후
계	12,665,112	3,982,442	745,697	4,310,451	3,626,522
국비(보조)	2,596,956	509,962	221,996	1,403,579	461,419
국비(융자)	2,320,647	764,734	115,640	676,088	764,185
지방비	1,517,317	1,027,721	70,211	217,643	201,742
자체	1,666,450	768,743	125,497	772,210	0
민자유치	3,388,943	54,310	75,318	1,060,139	2,199,176
기금등 기타	1,174,799	856,972	137,035	180,792	0

주 : 투자계획 미확정 사업은 전년도 동사업에 대한 투자실적, GDP증가율을 감안하여 추정

나. 재원확보 방안

- 물류부문에 대한 현재의 중앙정부 예산(2001년 3,685억원)이 약 6.0~6.5% 정도씩 증가한다고 볼 때, 5년간(2001년~2005년) 정부재정에서 약 2조772억원~2조983억원의 부담이 가능할 것으로 보여 중앙정부 소요예산(2조796억원)의 경우 재원조달이 무난
- 지방정부와 민간부문의 경우, 민자유치사업의 수익성을 담보로 투자비를 조성하는 프로젝트 금융(Project Financing), 적극적인 외국인 투자유치 등을 통하여 민간투자재원의 안정된 확보를 추진

VIII. 국가물류기본계획의 관리

1. 국가물류정책의 통합·조정기구 운영

가. 필요성

- 물류정책 기능이 여러 기관으로 분산되어 있어 종합적이고 일관성 있는 국가물류정책을 추진하기가 곤란

<정부부처별·물류부문별 업무내용>

구 분	물류거점시설	물류운영	물류산업	환경물류	국제물류
건설교통부	화물터미널, ICD, 유통단지, 항공화물터미널, 도시물류시설 등 거점시설 확충	종합물류정보망, 운반기·표준파렛트, 물류기술개발계획	화물운송업, 보관/창고업, 일반화물운송주선업, 항공택배, 경인운하 건설, 고속도로변 유통창고,	저오염 첨단자동차 보급, CVO에 의한 위험물 수송관리	Hub공항건설, Air Cargo Complex, 복합운송주선업, 남북접경지역 거점물류시설
산업자원부	집배송센터, 공동집배송단지 등의 건립	물류정보화기반도입, 표준바코드, 표준파렛트, 표준물류기기구입자금	SCM, POS시스템, 보급 지원, 포장표준규격의 정비,	파이프라인건설사업	동북아 파이프라인 건설사업, 자유무역지대
해양수산부	항만 및 배후부지 등 개발, 수산물 유통센터, 수산물도매시장	항만운영정보시스템, 수산물물류표준화, 자동화 설비	고속연안항로, 고속컨테이너선, 대량화물 전용선 확충, 항만하역업관리	해운산업, 항만화물의 상하역	Hub 항만 건설,
농림부	농축산물유통센터, 농산물도매시장·공판장, 미곡종합처리장등	농산물종합유통정보망 구축,	농산물 포장표준화, 하역의 기계화 농산물직거래의 제도화등 추진		
철도청	CY, 철도종합물류기지, 양회Silo,	철도정보망 구축	철도소운송업, 파렛트화차, 컨테이너화차 증강		
관세청		관세정보망 구축	보세창고관리		수출입통관, 관세자유지역 운영

나. 개선방향

- 「국가물류기본계획」을 효율적으로 추진하기 위한 유관기관으로 구성된 「물류정책위원회」를 구성·운영하여 물류정책 종합조정기구로 활용

2. 전국물류현황조사 실시 및 DB구축

가. 법적근거 : 화물유통촉진법 제5조

나. 필요성

- 국가물류체계의 효율성을 평가할 수 있는 물류분야별 지표가 필요
- 물류분야에 대한 1차 투자자는 민간기업이며, 기업이 투자시 반드시 필요한 것은 투자지역에 대한 정확한 화물수송수요 및 지역별 시설 공급 현황자료임
 - 따라서, 물류분야에 대한 투자확대를 위해서는 정기적·체계적 물류 현황조사 및 물류DB의 구축·자료제공이 필요

다. 개선방안

- 물류정책수행·평가를 위한 기초자료 수집을 위한 정기적이며 체계적인 전국물류현황조사를 실시
 - 제1차 조사(1996), 제2차 조사(2001, 20억), 제3차 조사(2006, 40억)
 - 물류관련 기관 및 업체의 각종 물동량 자료와 각종 조사자료의 정보를 수집·가공하여 민간에 주기적으로 제공
 - 제1차 물류DB구축(2001, 5억), 제2차 물류DB구축(2006, 10억)
- ※ 일본 : 운수성이 '70년 이후 5년마다 전국화물물동량조사,
미국 : 10년단위로 전국화물물동량조사(Commodity Survey)