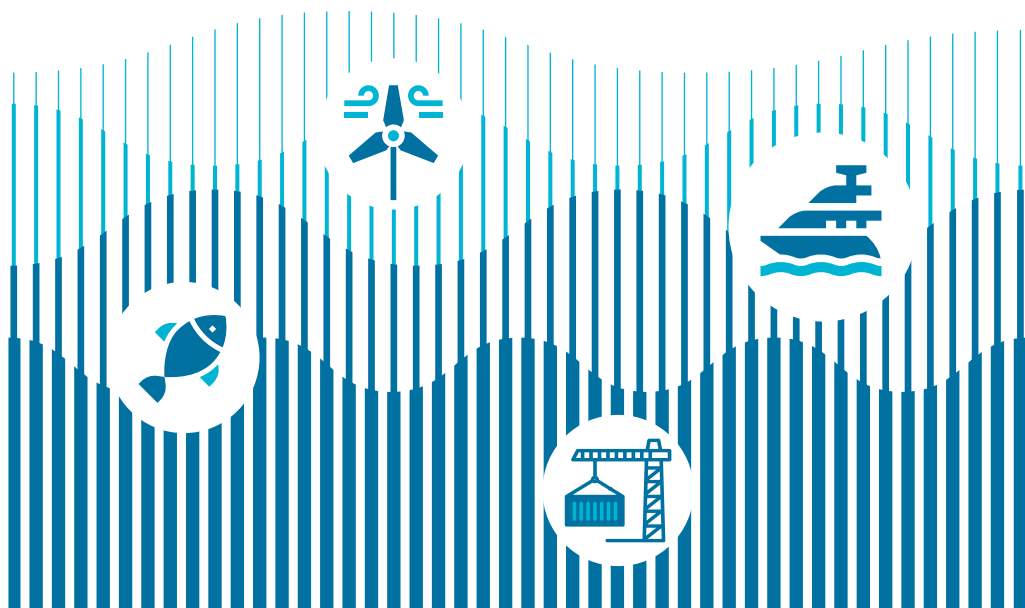


국제물류기업 육성을 위한 법제 개선방안 연구

A Study on Legal Improvement Developing
of International Logistics Companies

최나영환 · 김대현 · 권보배 · 김동환 · 배정준



한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

국제물류기업 육성을 위한 법제 개선방안 연구

A Study on Legal Improvement Developing
of International Logistics Companies

최나영환 · 김대현 · 권보배 · 김동환 · 배정준



한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

저자	최나영환, 김대현, 권보배, 김동환, 배정준
내부연구진	연구책임자 최나영환 한국해양수산개발원 물류·해사산업연구본부 연구위원 공동연구원 김대현 한국해양수산개발원 물류·해사산업연구본부 전문연구원 공동연구원 권보배 한국해양수산개발원 물류·해사산업연구본부 전문연구원 공동연구원 김동환 한국해양수산개발원 물류·해사산업연구본부 전문연구원 공동연구원 배정준 한국해양수산개발원 물류·해사산업연구본부 연구원
연구기간	2024. 1. 1. ~ 2024. 10. 31.
보고서 집필내역	
연구책임자	최나영환 연구총괄, 제1장, 제2장, 제3장 제4절, 제5장 제1절 제2절, 제6장
내부연구진	김대현 제2장 제2절, 제3장 제5절, 제5장 제2절 일부 제3절 권보배 제4장 김동환 제2장 제1절 배정준 제3장 제1절, 제2절
산·학·연·정 연구자문위원	임택규 한국국제물류협회 이사 김광희 동명대학교 교수 서영준 경북대학교 교수 신성호 동아대학교 교수 박찬익 한진물류연구원 수석연구원 박치현 해양수산부 사무관

※ 순서는 산·학·연·정 순임

발간사

최근 미·중 무역분쟁, 우크라이나 사태, 홍해 사태 등 지정학적 리스크와 기후변화 등으로 인한 글로벌 공급망 불확실성이 지속적으로 확대하고 있다. 그리고 ESG경영 확대에 따른 기업 경영의 패러다임과 주요 국가의 정책도 변화하고 있다. 이러한 영향은 주요 산업뿐만 아니라 국제물류 업계에도 많은 영향을 미치고 있다.

우리나라는 수출입 무역이 국가 경제를 견인하고 있다. 우리나라의 무역의존도는 주요 국가와 비교하더라도 높은 수준에 있다. 그리고 코로나-19 이후 이러한 무역의존도는 지속적으로 증가하고 있다. 수출입 무역에서 물류의 서비스 질, 효율성, 비용 절감을 실현하는 주체는 국제물류기업이라 할 수 있다. 따라서 우리나라의 국가경쟁력을 제고하기 위해서는 국제물류기업의 육성이 필수적인 사안이다. 그러나 우리나라는 현재까지 세계적인 국제물류기업을 육성하지 못했고, 글로벌 시장에서 차지하는 비중도 낮은 수준에 있다. 이는 지원정책의 부재, 거버넌스 문제, 건전한 산업생태계 조성 미흡, 업계의 역량 강화 노력 부재 등 다양한 원인이 있을 것이다. 따라서 국제물류기업 육성을 위한 다각적인 방안 마련되어야 하고, 그중에서도 가장 근본이 되는 법제 연구가 선행해서 실행되어야 한다.

본 연구는 이러한 한계점을 해결하기 위해 국제물류기업 육성을 위한 법제 개선방안을 제시했다. 이를 위해 국제물류산업의 현황과 실태분석을 하고, 이를 통해 국제물류기업의 정책 한계점과 업계의 애로사항을 도출했다. 그리고 해외의 관련 법률 및 국내 법률 사례 조사를 통해 우리나라의 국제물류기업 관련 법률 한계점과 개선 방향성을 제시했다. 또한 신법의 세부 제정 조문을 도출했다. 본 연구를 통해 우리나라 수출입 무역의 경쟁력이 강화되고, 우리 기업의 글로벌 네트워크 확대와 물류역량이 제고되기를 희망한다.

본 연구는 우리 연구원의 최나영환 연구위원이 연구책임을 맡았고, 김대현 전문연구원, 권보배 전문연구원, 김동환 전문연구원, 배정준 연구원이 공동으로 연구에 참여했다. 그리고 한국국제물류협회 임택규 이사, 동명대학교 김광희 교수, 경북대학교 서영준 교수, 동아대학교 신성호 교수, 한진물류연구원 박찬익 수석연구원, 해양수산부 박치현 사무관과 우리 연구원 길광수 명예연구위원, 최상희 연구부원장, 박광서 기획

조정본부장, 이언경 물류·해사산업연구본부장이 연구 심의 및 자문을 맡아주셨다. 또한 바쁜 일정 속에서도 국제물류기업의 육성과 산업 발전을 위해 정책협의회와 간담회에 참석해 업계의 의견과 법제 개선방안을 함께 고민하고, 논의해 주신 국제물류업계의 모든 분께도 연구진을 대신하여 감사의 말씀을 드린다.

2024년 12월
한국해양수산개발원
원장 김 중 덕

목차

정책제안 _ i

요약 _ iii

Executive Summary _ ix

01	서론 _ 1	
	제1절 연구 배경 및 목적	1
	1. 연구 배경 및 필요성	1
	2. 연구 목적	6
	제2절 연구 내용 및 방법	7
	1. 연구 내용	7
	2. 연구 방법	10
	제3절 선행연구와 본 연구의 차별성 검토	11
02	우리나라 국제물류산업 현황 및 한계점 _ 13	
	제1절 국제물류산업 현황	13
	1. 국제물류산업 범위 및 시장 현황	13
	2. 우리나라 국제물류기업 현황 및 재무성과 분석	27
	제2절 국제물류기업 실태 조사	43
	1. 조사 개요	43
	2. 조사 결과	44
	제3절 시사점	49
03	주요국 국제물류 관련 법률 사례 조사 _ 51	
	제1절 미국	51
	1. 국제물류 관련 법	51

2. 공급망 관련 법률	59
3. 기업/산업 지원·육성 관련 법	62
제2절 유럽	64
1. 국제물류 관련 법률	64
2. 공급망 관련 법률	67
3. 기업/산업 지원·육성 관련 법	69
제3절 싱가포르	71
1. 경제 확장 인센티브법	71
2. 소득세법	73
제4절 일본	75
1. 물류종합효율화법	75
2. 화물이용운송사업법	79
제5절 시사점	82

04 우리나라 물류 관련 법률 검토 및 한계점 _ 89

제1절 국내물류 관련 법률 검토	89
1. 화물유통촉진법	89
2. 물류정책기본법	91
3. 국내물류 관련 법률 한계점 및 시사점	92
제2절 국제물류 관련 법률 검토	95
1. 해운법	95
2. 항만법	95
3. 물류시설의 개발 및 운영에 관한 법률	96
4. 생활물류서비스산업발전법	96
5. 국제물류 관련 법률 한계점 및 시사점	97
제3절 중소기업 육성 및 해외진출 지원 관련 법률 검토	98
1. 중소기업 육성 및 해외진출 지원 관련 법률 현황	98
2. 중소기업 육성 및 해외진출 지원 법률 관련 한계점 및 시사점	102
제4절 시사점	107

05	국제물류기업 육성을 위한 법제 개선방안 _ 113	
	제1절 국제물류기업 육성 입법수요 및 제정 방향	113
	1. 입법수요	113
	2. 입법 목적 및 기본 방향	114
	제2절 「(가칭)국제물류기업 육성을 위한 법률」 제정 방안	117
	1. 추진 필요성	117
	2. 제정 조문 도출	117
	3. 주요 내용	121
	4. 新法 제정에 따른 관련 법률 개정 내용	133
	제3절 기대효과	136
	1. 물류기업해외진출촉진기금 운영에 따른 기대효과	136
	2. 수출 물류비 개선에 따른 기대효과	140
	3. 국제물류업계 경쟁력 강화 기대	141

06	결론 및 정책제언 _ 143	
	제1절 결과 요약	143
	제2절 정책제언	145
	1. 법률 제정 및 개정에 따른 입법 추진 필요	145
	2. 법률 제정에 따른 관련 부처 협력 강화	149
	3. 국제물류주선업 등록 기준 강화 방안 검토 필요	152
	4. 국제물류기업 업계 애로사항 대응 방안 마련	153
	5. 법률 제정에 따른 후속 조치 및 향후 과제 추진 방향	154

	참고문헌 _ 157
--	-------------------

	부록 _ 163
--	-----------------

표 목차

〈표 1-1〉 선행연구와의 차별성	12
〈표 2-1〉 국제물류의 유형 및 형태	14
〈표 2-2〉 운수업 세부 업종 현황	21
〈표 2-3〉 물류산업 세부 업종 현황	22
〈표 2-4〉 운수업 및 물류산업 세부 업종별 시장 규모(2022년)	24
〈표 2-5〉 물류산업 세부 업종별 시장 규모(2020-2022년)	25
〈표 2-6〉 운수업 및 물류산업 기업체 수(2020-2022)	28
〈표 2-7〉 국제물류산업 관련 기업체 수 추정(2021-2022)	28
〈표 2-8〉 정책간담회 개요	43
〈표 3-1〉 1984 해운법의 목적	52
〈표 3-2〉 1984 해운법 입법 주요 배경 및 주요 내용	53
〈표 3-3〉 외항해운개혁법 2022 입법 주요 내용	54
〈표 3-4〉 FMC 권한 강화 주요 내용	55
〈표 3-5〉 외항해운개혁법 2.0(2023) 주요 목표	58
〈표 3-6〉 외항해운개혁법 2.0(2023) 주요 내용	58
〈표 3-7〉 반도체 및 과학법 주요 내용	59
〈표 3-8〉 인플레이션 감축법 주요 내용	60
〈표 3-9〉 공급망 보안 검토법 주요 내용	61
〈표 3-10〉 중소기업법 주요 내용	62
〈표 3-11〉 SBA 7(a) 대출 프로그램 유형	63
〈표 3-12〉 DG MOVE의 주요 기능	64
〈표 3-13〉 물류 및 운송 관련 주요 법률 내용	66
〈표 3-14〉 CRMA법 주요 내용	68
〈표 3-15〉 유럽 중소기업법 주요 내용	70
〈표 3-16〉 경제확장인센티브 법률상 주요 혜택	72
〈표 3-17〉 소득세법 제13조 12항 적용 대상	73
〈표 3-18〉 소득세법 제13조 12항에 의거한 세금 면제 행정 명령 예시	73
〈표 3-19〉 관련 법률 구분	79
〈표 3-20〉 국제물류 관련 일본 법률 종합	84
〈표 3-21〉 주요 해외 관련 법률 사례 및 시사점	86

〈표 4-1〉 물류정책기본법의 국제물류 주요 내용	93
〈표 4-2〉 중소벤처기업부 소관 법률	98
〈표 4-3〉 해외진출 지원 관련 법률 조항	103
〈표 4-4〉 우리나라 물류 및 해외진출 관련 법률 세부 조항 종합	107
〈표 4-5〉 분법화 기준	111
〈표 5-1〉 국제물류기업 육성의 목적 및 기본 방향	115
〈표 5-2〉 우리나라 물류 및 해외진출 관련 법률 세부 조항 종합	118
〈표 5-3〉 (가칭)국제물류기업 육성을 위한 법률(안) 제1절 주요 내용	121
〈표 5-4〉 (가칭)국제물류기업 육성을 위한 법률(안) 제2절 주요 내용	123
〈표 5-5〉 (가칭)국제물류기업 육성을 위한 법률(안) 제3절 주요 내용	125
〈표 5-6〉 (가칭)국제물류기업 육성을 위한 법률(안) 제4절 주요 내용	128
〈표 5-7〉 (가칭)국제물류기업 육성을 위한 법률(안) 제5절 주요 내용	129
〈표 5-8〉 (가칭)국제물류기업 육성을 위한 법률(안) 제6절 주요 내용	130
〈표 5-9〉 (가칭)국제물류기업 육성을 위한 법률(안) 제7절 주요 내용	131
〈표 5-10〉 물류정책기본법 개정(안)	133
〈표 5-11〉 관세법 개정(안)	135
〈표 5-12〉 기금운영에 따른 기대효과	139
〈표 5-13〉 기업물류비 추이	140
〈표 5-14〉 국제물류비 추이	140
〈표 6-1〉 「(가칭)국제물류기업 육성을 위한 법률」 입법 절차 및 주요 내용	146
〈표 6-2〉 입법 단계별 소요기간	148

그림 목차

〈그림 1-1〉 연구흐름도	9
〈그림 2-1〉 글로벌 포워딩 시장 규모 변화(2013-2024)	19
〈그림 2-2〉 글로벌 해상/항공 포워딩 시장 비중 변화	20
〈그림 2-3〉 국제물류시장 규모 추정(2020-2022)	26
〈그림 2-4〉 국제물류 관련 기업체 수 업종별 비중	29
〈그림 2-5〉 국제물류주선업 등록 현황(2014-2023)	30
〈그림 2-6〉 지역별 국제물류주선업 등록 비중(2023)	31
〈그림 2-7〉 서울시 국제물류주선업 신규등록 및 폐업신고 현황(2019-2023)	32
〈그림 2-8〉 국제물류기업 부채 규모 및 부채비율(2018-2022)	34
〈그림 2-9〉 국제물류기업 자기자본 평균 비율(2018-2022)	35
〈그림 2-10〉 국제물류기업 매출액 영업이익률(2018-2022)	36
〈그림 2-11〉 국제물류기업 자기자본 순이익률(2018-2022)	37
〈그림 2-12〉 국제물류기업 총자산 순이익률(2018-2022)	38
〈그림 2-13〉 국제물류기업 총자산 회전율(2018-2022)	39
〈그림 2-14〉 국제물류기업 총자산 규모 및 증가율(2018-2022)	40
〈그림 2-15〉 국제물류기업 매출액 증가율(2018-2022)	41
〈그림 2-16〉 국제물류기업 순이익 규모 및 증가율(2018-2022)	42
〈그림 3-1〉 물류종합효율화법 적용 사례 예시	77
〈그림 3-2〉 물류종합효율화법 지원조치	78
〈그림 3-3〉 화물이용운송사업 구분	80
〈그림 5-1〉 법률 제정 방향	116
〈그림 5-2〉 사업 분야별 금융지원 사업비 상한 적정액(예시)	137
〈그림 5-3〉 해외시장 개척지원 사업 주요 통계	138
〈그림 6-1〉 「(가칭)국제물류기업 육성을 위한 법률」 입법 로드맵	149
〈그림 6-2〉 법률 제정에 따른 부처별 물류 관련 법률 변화	151

약어 목록

- LCL(소량화물): Less than Container Load
- FCL(만재 화물): Full Container Load
- FMC(연방해사위원회): Federal Maritime Commission
- OSRA(신해운법): Ocean Shipping Reform Act
- NVOCC(무선박운송사업자): Non-Vessel -Operating Common Carrier
- WSC(세계 선사 협의회): World Shipping Council
- CHIPS(반도체 및 과학법): CHIPS and Science Act
- IRA(인플레이션 감소법): Inflation Reduction Act
- SBA(중소기업청): Small Business Administration
- CRMA(핵심원자재법): Critical Raw Materials Act
- MPA(싱가포르 항만청): Maritime & Port Authority
- 물류종합효율화법(유통업무의 종합화 및 효율화 촉진에 관한 법률): 流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律

정책제안

■ 분석 내용 및 방법

1. 국내외 문헌조사를 통한 국내 및 주요 국가 국제물류 관련 법률 세부 조항 조사 및 법률 개정 조항 도출
2. 전문가 자문, 업계 간담회 및 정책협의회를 통해 국제물류 업계 애로사항 및 법·제도 한계점 등의 의견수렴 및 법률 제정 방향성 논의
3. 법률 전문가 자문 및 검토를 통해 법률 제정안의 법적 당위성 및 타당성 확보

■ 정책제안

1. 법률 제정 및 개정에 따른 입법 추진 체계 마련
2. 법률 제정에 따른 관련 부처 협력 체계 구축
3. 국제물류주선업 등록 기준 강화 방안 검토
4. 국제물류기업 업계 애로사항 대응 방안 마련
5. 법률 제정에 따른 후속 조치 및 향후 과제 추진 방향 제시
 - 동 법률 시행령 및 시행규칙 제정

-
- 국제물류기업육성기본계획 추진 방안
 - 국제물류산업 실태조사 및 통계 수집 방안
 - 조기경보시스템 등 모니터링 시스템 연계 및 구축 방안
 - 스마트국제물류관리사 자격 신설 방안

요 약

국제물류기업 육성을 위한 법제 개선방안 연구

최나영환 · 김대현 · 권보배 · 김동환 · 배정준

1. 연구 배경 및 목적

1) 연구 배경

- (거버넌스) 물류 기능이 여러 정부 부처에 분산되어 있고, 부처 간 물류 거버넌스 단절로 인해 종합정책 및 기업지원에 한계가 있음
- (시장) 우리나라의 물동량 창출 잠재력과 글로벌 물류시장 성장에 비해 우리나라 물류기업의 해외 네트워크 구축은 저조한 상황임
- (산업) 국제물류주선업은 영세업체의 과당경쟁이 치열해지고 있고, 대기업의 자가 물류 편중과 더불어 국내 한정된 영업망에 의한 물량부족의 심화로 서비스의 질적 저하와 해외신임도의 악화 우려도 제기되고 있음
- 국제물류주선업의 등록현황은 등록제로 변경한 이후 지속적으로 증가해 2023년에는 5,221개사를 기록함

-
- 「물류정책기본법」은 국내물류 관련 사항이 대부분을 차지하고 있고, 국제물류 관련 조항은 제61조 ‘국제물류 사업의 촉진 및 지원’에 불과해 국제물류기업의 육성을 위한 법률 개정 또는 신법 제정이 필요함

2) 연구 목적

- 우리나라의 수출입 물류 및 물류기업 해외진출의 한계점과 애로사항 등을 조사하고, 이러한 문제점을 해결하기 위해 국제물류기업 육성 및 지원을 위한 법제 개선방안 마련을 목적으로 함

2. 연구 방법

- (문헌조사) 국제물류산업 시장 현황 및 정책에 관한 기존 연구보고서, 논문, 정책자료 등을 활용함
- 국내 및 주요 국가 국제물류 관련 법률 세부 조항을 분류하고, 이에 따른 법률 개정 조항을 도출함
- (재무분석) 국제물류기업(국제물류주선업)의 생산성, 수익성, 유동성, 레버리지 등의 재무분석을 실시함
- (자문) 국제물류 전문가 및 법률 전문가와의 긴밀한 협력을 통해 제정 법률(안) 검토와 지속적인 수정·보완 작업을 수행함
- (정책협의회) 국제물류 정책 수립 담당자 및 업계 전문가를 대상으로 정책협의회를 추진해 연구 실효성을 확보함
- 국제물류산업의 애로사항 및 법률 제정 방향성 도출 등 업계의 의견수렴을 실시함

3. 연구 결과

1) 연구 결과 요약

- 국제물류산업 육성을 위한 법률은 국제물류 관련 소관부서 거버넌스 구성의 난항, 글로벌 물류 환경 변화에 따른 국내 국제물류주산업의 경쟁력 약화 우려 등에 의해 지속적인 업계의 요구 및 의견을 반영할 수 있는 법적 근거로 제시함
- 특히, 글로벌 물류 환경 변화에 따른 기업의 해외진출이 활발해짐에 따라 국제물류업계는 정부의 기존 기업 해외지원정책 수혜 한계로 인한 국제물류업계를 위한 지원정책 마련을 지속적으로 요구함
- 법률을 검토한 결과 기존 법률의 개정이 아닌 신법 제정 및 소관부처 일원화를 위한 분법화가 필요함
- 물류정책기본법은 법률 성격상 기본법에 해당함에 따라 다양한 물류서비스 요구에 부합하는 지원 조항이 분산되어 있어, 법제적으로 국제물류산업을 위한 적극적인 지원체계 구축 마련에 한계점을 가짐
- 지속적인 지원정책 마련을 위해서는 기본계획 수립, 기초조사, 기금운영 등을 위한 기존 물류정책기본법의 법률적 성격과는 다른 진흥법·지원법 측면의 법률적 성격을 가진 신법이 필수적임
- 동 법률안은 글로벌 물류 환경 변화, 물류 비즈니스 고도화 등에 따른 변화에 효과적으로 대응할 수 있는 국제물류산업을 지원하는 법률로서의 법적 성격을 가짐
- 이를 위해 기본계획 수립, 관련 통계조사, 관련 기관지원 등 기반 조성을 위한 법적 근거를 마련하고 특화된 인력 양성, 지원 기금운영, 해외진출 지원, 국제물류중소기업 지원 등 국제물류 관련 지원제도 체계화 등의 내용을 포함함

-
- 동 법률을 통해 기금운영에 따른 물류기업의 해외진출 촉진, 화주업체의 수요가 반영된 수출 물류비 개선, 국제물류업체의 전반적인 국제경쟁력 강화 등의 효과를 기대할 수 있음

2) 정책화 방법

- 법률 제정 및 개정에 따른 입법 추진 체계 마련이 필요함
 - (가칭)국제물류기업 육성을 위한 법률」을 제정하기 위해서는 의안 발의, 입법과정 등을 거치며, 이러한 과정에서 정부, 국회, 상임위원회, 국민 등 다양한 이해관계자와의 합의와 논의가 필요함
 - 신법의 제정에 따른 「물류정책기본법」, 「관세법」 등의 관련 법률 개정도 필요하고, 개정 시에는 관련 법률 주무부처와의 긴밀한 논의와 조정 과정을 거쳐야 함
- 법률 제정에 따른 관련 부처 간 협력체계를 구축해야 함
 - 신법 제정에 따라 물류정책기본법은 국내물류 분야를 중심으로 국토교통부가 관할하게 되고, 국제물류 분야는 신법에 따라 해양수산부가 관할하게 됨
 - 해양수산부와 국토교통부는 상호 정보 공유 및 업무협조를 통해 우리나라 수출입 물류의 안정적인 성장을 위한 지원정책 및 제도를 마련해야 함
- 국제물류주선업 등록 기준 강화 방안 검토가 필요함
 - 국제물류주선업의 건전한 산업 생태계 조성 및 문제점을 해결하기 위해서는 등록 기준의 재검토가 필요하며 그 방안으로는 ① 최초 등록 시 자본금 상향 조정이나 해외 지사 보유 수 기준 등을 추가, ② 제정 법률에서는 3년이 경과한 신고 시에는 일정 기준을 충족한 업체를 등록하도록 규정 등이 고려됨

- 국제물류기업 업계 애로사항의 대응 방안이 마련되어야 함
 - 국제물류업계에서 인식되고 있는 관행 개선을 위한 다양한 의견수렴이 가능한 통합된 관리부서 마련이 필요함
- 법률 제정에 따른 후속 조치 및 향후 과제 추진 체계가 구축되어야 함
 - 동 법의 시행령과 시행규칙을 제정해야 함
 - 국제물류기업육성기본계획의 실질적인 추진 체계가 필요함
 - 실태조사 및 통계 작성을 위한 구체적인 실행 방안이 마련되어야 함
 - 조기경보시스템 등과 모니터링 시스템의 연계 및 구축 방안이 마련되어야 함
 - 스마트국제물류관리사 자격에 대한 구체적인 추진 방안이 마련되어야 함

3) 정책기여 등 기대효과

- 물류기업 해외진출 촉진 및 글로벌 공급망 경쟁력 강화에 기여함
 - 해외 인프라 구축 및 해외 전문인력 양성 등의 법적 근거 마련을 통해 원활한 지원정책 추진이 가능함
 - 국제물류 거버넌스 확립을 통한 실효성 있는 지원정책 기반을 마련할 수 있음
- 국제물류기업 육성을 위한 법률 제정 및 개정의 기초자료로 활용 가능함
 - 국제물류 지원정책 및 물류기업 해외진출 촉진을 위한 관련 법률 제정 시 연구에서 제시된 제정(안)을 활용할 수 있음

EXECUTIVE SUMMARY

A Study on Legal Improvement Developing of International Logistics Companies

Na-Young-Hwan Choi · Dae-Hyeon Kim · Bo-Bae Kwon ·
Dong-Hwan Kim · Jung-Joon Bae

1. Background and Purpose

1) Background

- (Governance) Logistics functions are dispersed across multiple government ministries, resulting in fragmented logistics governance and limiting comprehensive policies and corporate support.
- (Market) Despite Korea's potential to generate freight volumes and the growth of the global logistics market, Korean logistics companies have shown limited success in building international networks.
- (Industry) The international freight forwarding sector faces intense competition among small-scale operators. This, combined with large companies' focus on in-house logistics

and a limited domestic network, exacerbates volume shortages, undermines service quality, and fuels concerns about eroding trust in international markets.

- As of 2023, the number of registered international freight forwarding companies has reached 5,221, driven by the transition to a registration-based system.
- The “Framework Act on Logistics Policies” mainly addresses domestic logistics, with Article 61, “Promotion and Support of International Logistics Business,” being the only provision for international logistics. Therefore, revising the existing legislation or introducing new laws is essential to foster international logistics companies.

2) Purpose

- The study aims to identify the limitations and challenges of Korea's export-import logistics and the global expansion of logistics companies and propose legal improvement measures to foster and support international logistics companies.

2. Methodology

- Literature Review: Leveraged existing research reports, academic papers, and policy materials to analyze the international logistics industry and its regulatory frameworks.

- Classified detailed provisions of international logistics-related laws in Korea and major countries to derive necessary legal amendments.
- **Financial Analysis:** Conducted a financial analysis of international logistics companies (freight forwarders) focusing on productivity, profitability, liquidity, and leverage.
- **Expert Consultation:** Worked closely with international logistics and legal experts to review and iteratively refine the draft legislation.
- **Policy Consultation:** Held policy consultations with international logistics policymakers and industry experts to ensure the practicality of the study.
- Collected industry opinions on challenges in the international logistics sector and directions for legislative drafting.

3. Result

1) Summary

- The legislation for fostering the international logistics industry was proposed as a legal foundation that can incorporate ongoing industry demands and respond to challenges such as difficulties in forming governance for international logistics departments and concerns over weakened competitiveness of domestic freight forwarders in

a changing global logistics environment.

- With increased overseas expansion by companies driven by changes in the global logistics environment, the international logistics industry has consistently demanded supportive policies beyond the limitations of existing government overseas support programs.
- The analysis concluded that that establishing new legislation, rather than amending existing laws, is essential to unify governance and develop a specialized legislative framework.
- The Framework Act on Logistics Policies serves as a fundamental law, but its dispersed support provisions make it challenging to create a robust support system for the international logistics industry.
- A new law, characterized as a promotion or support act, is essential for establishing a sustained support system, including the development of master plans, basic surveys, and fund operations.
- The proposed legislation is designed to effectively support the international logistics industry in adapting to global logistics trends and evolving business models.
- To achieve this, the legislation establishes a legal foundation for developing master plans, conducting relevant statistical surveys, supporting related institutions, and systematizing support measures for international logistics, including specialized workforce training, fund operations, overseas expansion support, and assistance for international logistics SMEs.

- The proposed legislation is expected to enhance the overall competitiveness of the international logistics industry, promote the overseas expansion of logistics companies through fund operations, address export logistics costs reflecting the demands of shippers, and strengthen international competitiveness.

2) Policy recommendations

- Establishing a Legislative Framework for Enacting and Amending Laws
 - To enact the “Act on Fostering International Logistics Companies” (provisional title), the legislative process, including bill proposals and enactment procedures, must be undertaken with consensus and discussions among various stakeholders such as the government, the National Assembly, standing committees, and the public.
 - The enactment of the new law will necessitate amendments to related laws such as the Framework Act on Logistics Policies and the Customs Act. These amendments will require close consultation and coordination with the relevant ministries overseeing these laws.
- Establishing a Collaborative System Between Related Ministries
 - Upon the enactment of the new law, jurisdictional responsibilities should be clearly defined: the Framework Act on Logistics Policies will primarily be under the jurisdiction of the

Ministry of Land, Infrastructure, and Transport for domestic logistics, while international logistics will be governed by the new law under the Ministry of Oceans and Fisheries.

- The Ministry of Oceans and Fisheries and the Ministry of Land, Infrastructure, and Transport must collaborate by sharing information and coordinating efforts to develop supportive policies and systems to ensure stable growth in Korea's export-import logistics.
- A review of stricter registration criteria for international freight forwarders is necessary.
- To establish a healthy industrial ecosystem for international freight forwarders and address existing issues, a re-evaluation of registration criteria is required. Possible measures include:
 - ① Increasing the initial capital requirement or adding conditions such as the number of overseas branches owned,
 - ② Stipulating in the proposed legislation that companies meeting specific standards after three years of operation are eligible for registration.
- **Addressing Challenges Faced by International Logistics Companies**
 - A unified management department that collects diverse opinions is needed to improve practices perceived as challenges by the international logistics industry.
- **Follow-Up Actions and Future Tasks Post-Enactment**
 - Enact subsidiary regulations such as enforcement decrees and detailed implementation rules for the proposed law.

- Develop a practical framework for implementing the Master Plan for Fostering International Logistics Companies.
- Formulate actionable strategies for conducting surveys and compiling industry statistics.
- Establish linkage and monitoring systems with tools like early warning systems.
- Prepare detailed plans for implementing industry qualifications, such as the Smart International Logistics Manager certification.

3) Policy Contributions and Expected Outcomes

- Promoting overseas expansion of logistics companies and strengthening global supply chain competitiveness
- Establishing a legal foundation for overseas infrastructure development and cultivating specialized talent abroad will enable the seamless implementation of supportive policies.
- The establishment of an international logistics governance system will provide a solid framework for effective support policies.
- Use as a foundational resource for enacting and amending laws to foster international logistics companies
- The legislative draft proposed in this study serves as a foundational resource for enacting laws aimed at promoting international logistics support policies and facilitating the overseas expansion of logistics companies.

01

서론

제1절 연구 배경 및 목적

1. 연구 배경 및 필요성

現 정부는 ‘민간이 끌고 정부가 미는 역동적인 경제를 실현’한다는 국정 목표(2)를 설정하고, ‘세계를 선도하는 해상교통물류 구축’의 국정과제(40)¹⁾를 추진하고 있다. 동 국정과제의 주요내용을 살펴보면 선박 및 물류기지를 추가 확보해 수출기업의 안정적인 공급망을 구축하고, 세부적으로는 국적 선박의 발주량 확대와 해외 항만 터미널 및 공동물류센터를 확보하는 것이다. 이를 통해 국적 선박량을 2021년 기준 8,900만 톤에서 2027년 1억 톤으로 증가시키고, 공동물류센터를 2021년 기준 3개소에서 2027년 여덟 개소로 확대하는 계획을 책정²⁾하고 있다. 이러한 수출기업 및 해외진출 기업의 경쟁력을 제고하기 위해서는 해운물류 네트워크 확대뿐만 아니라 수출입 물류의 서비스 역량 강화와 해외에서의 촘촘한 물류인프라 네트워크를 구축하는 것도 필수적인 사안이 될 수 있다.

1) 제20대 대통령직인수위원회(2022)

2) 제20대 대통령직인수위원회, 상계서

최근 글로벌 경기침체와 더불어 우리나라 반도체 산업 악화 및 대중국 수출 감소 등의 원인으로 2022년 하반기부터 2023년 상반기까지 지속적인 어려움을 겪었고, 이로 인해 26년 만에 최장기 무역 적자³⁾가 발생하게 되었다. 한편 우리나라의 무역의존도⁴⁾는 코로나-19 이전인 2019년 79.4%에서 2020년 72.3%로 하락했으나, 2021년 84.3%, 2022년 100.6%로 지속적으로 성장하고 있다. 이는 미국의 3.2배(31.4%), 일본의 2.7배(37.5%), 프랑스의 1.5배(66.1%) 수준⁵⁾이다. 최근 우리나라의 무역액 감소에도 불구하고 무역의존도가 높아지는 상황에서 수출입 물류의 중요성이 강조되고 있다. 그리고 수출입 물류의 핵심적인 역할을 수행하고 있는 국제물류기업의 역량 강화는 중요한 사안이라 할 수 있다.

한편 기업의 국제경쟁력을 강화하기 위해서는 글로벌 공급망 관리와 국제물류 경쟁력 제고가 필수적인 사안이다. 통상 기업이 부담하는 비용의 60~70%는 원자재, 부품 조달비, 재고비, 운송비, 통관, 하역, 유통비 등 제조과정 밖에서 발생하고 있다. 따라서 공급망 내 파트너 간 업무 최적화를 위한 공급망 관리가 국제경쟁력을 결정짓는 주요한 요인이 되고 있다.

우리나라의 물류 거버넌스를 살펴보면 물류 기능이 여러 정부 부처에 분산되어 있고, 부처 간 물류 거버넌스 단절로 인해 종합정책 및 기업지원에 한계가 있다. 해양수산부는 해운, 항만, 국제물류를 관할하고 있고, 국토교통부는 항공, 도로, 철도, 국제물류(항공 분야)를 담당하고 있다. 그리고 산업통상자원부는 유통물류, 관세청은 통관물류, 농림축산식품부는 농산물물류, 보건복지부는 의료 물류 등 각 부처에서 국제물류 일부를 담당하고 있다. 따라서 국내외 물류를 관장하는 해양수산부와 국토교통부 간, 각 부처 내에서는 ‘국’ 단위로 분절됨에 따라 체계적이고 종합적인 정책 실현이

3) 한겨레(2023.5.1.)(검색일: 2023.5.18.)

4) 국민총소득(Gross National Income) 대비 수출입 비율

5) 통계청(검색일: 2023.5.18.) 자료를 바탕으로 KMI 재정리

미흡하다. 또한 글로벌 공급사슬 붕괴, 물류 대란 등의 문제 발생 시 물류 전담 부처가 아닌 산업 부처가 주도적인 역할을 수행⁶⁾하고 있다.

이러한 부처별 물류기능의 분산에 따른 국제물류 관련 지원정책은 주변 국가와 비교하면 미진한 수준이다. 중국은 자국 기업의 해외진출 지원을 위해 일대일로(一帶一路) 정책 등을 추진하고 있고, 일본도 글로벌 물류 인프라 투자를 위한 인프라 파트너십(Partnership for Quality Infrastructure) 정책을 추진하고 있다. 중국은 40여 개국에 60개 이상의 대규모 물류 인프라 프로젝트를 추진⁷⁾하고 있다. 일본은 전 세계를 대상으로 인프라 파트너십 예산을 2025년까지 35조 엔(약 330조 원)⁸⁾ 투입을 목표로 하고 있다. 우리나라의 경우 물류기업을 대상으로 하는 지원 사업인 해외물류시장 개척지원원은 사전조사에 한정되어 있고, 공공기관의 해외물류 지원도 단편적으로 추진되고 있다. 특히 수출입 무역의 핵심적인 역할을 수행하고 있는 국제물류 주산업은 서비스산업으로 분류되어 제조업 중심의 지원 대상에서 소외되면서 금융지원 등의 실질적 육성 정책이 미흡한 상황이다. 실질적으로 해양수산부의 해외물류시장 개척지원 사업과 국토교통부의 물류효율화 지원사업의 예산은 연간 약 5억 원 수준이고, 사전조사에 한정⁹⁾되어 있다. 중소기업벤처부의 중소기업 정책자금은 연간 5.3조 원의 예산으로 중소기업의 장기·저리 자금 지원¹⁰⁾을 하고 있으나, 제조업 중심의 지원으로 물류기업이 수혜를 받은 사례는 거의 없는 실정이다.

물류시장 측면에서 살펴보면 우리나라의 물동량 창출 잠재력과 글로벌 물류시장 성장에 비해 우리나라 물류기업의 해외 네트워크 구축은 저조한

6) 요소수 사태, 수출입 물류 문제 등의 정부 회의 시 물류 전담 부처인 해양수산부나 국토교통부가 아닌 산업통상자원부가 주관 부처로 역할 수행

7) 대외경제정책연구원(2023), 대외경제정책연구원(2017)

8) 2020년 12월 기준 25조 엔을 투자, 国土交通省(검색일: 2023.5.18.)

9) 해양수산부(2023), 국토교통부(2023)

10) 중소기업벤처부(2023)

상황이다. 우리나라의 수출액은 2023년 기준 52억 달러¹¹⁾로 세계 8위이고, 컨테이너 항만물동량 처리량은 2,850만 TEU¹²⁾로 세계 4위 수준이다. 반면 물류시장 규모와 물류기업의 글로벌 네트워크 및 매출액은 이에 미치지 못하고 있다. Armstrong & Associates에 의하면 2020년 기준 글로벌 물류시장은 9조 1천억 달러로 우리나라 GDP의 5.6배 규모이나, 물류시장에서 우리나라가 차지하는 비중은 1.6%(1,467억 달러)수준에 불과하다. 물류시장 상위 다섯 개국인 중국(23.6%), 미국(18.4%), 일본(4.7%), 인도(3.9%), 독일(3.4%)이 전체 시장의 53.9% 차지¹³⁾하고 있다.

산업적인 측면에서는 수출입 물류를 실행하고 있는 국제물류주선업의 등록현황을 살펴보면 등록제로 변경한 이후 지속적으로 증가해 2023년에는 5,221개사를 기록¹⁴⁾했다. 이는 2014년 3,875개사 대비 1,346개사(34.7% 증가)가 순증가를 한 것이다. 그중 자본금 규모가 5억 원 이하의 소규모 업체가 전체의 90% 이상을 차지하고 있어 영세업체의 과당경쟁이 치열해지고 있다. 그리고 대기업의 자가 물류 편중과 더불어 국내 한정된 영업망에 의한 물량부족의 심화로 서비스의 질적 저하와 해외신임도의 악화 우려도 제기¹⁵⁾되고 있다. 이러한 국내 수출입 물류시장의 한계를 극복하기 위해서는 물류기업의 글로벌 시장으로의 진출이 필수적인 과제이다. 그러나 우리 물류기업의 글로벌 네트워크 수준은 미흡한 상황이다. 2023년 9월 기준 해외진출 법인 누적 개수는 90,288건이나 그 중 물류기업(운수창고업)은 2,028건으로 2.2% 수준¹⁶⁾이다. 그리고 창고 및 터미널 등 물류인프라 운영 해외법인 수는 269건으로 전체의 0.3%¹⁷⁾에 불과하다.

11) 무역협회(검색일: 2024.3.2.)

12) UNCTAD(검색일: 2024.3.2.)

13) Armstrong & Associates(검색일: 2024.3.2.)

14) KMI의 2023년 전국 국제물류주선업 조사 결과를 바탕으로 작성

15) 국제물류주선업의 지자체 등록현황 조사(KMI 실행) 결과와 업계 간담회에서의 의견 수렴 내용을 바탕으로 작성

16) 한국수출입은행(검색일: 2024.3.2.) 자료를 바탕으로 KMI 분석

17) 한국수출입은행, 상계서 자료를 바탕으로 KMI 분석

이러한 상황을 종합적으로 고려할 때 우리 기업의 수출입 물류와 물류기업의 해외진출 촉진을 위한 지원정책 추진이 필요하다. 즉 해외 현지 항만 터미널, 내륙물류 네트워크,¹⁸⁾ 공동물류센터, 자유무역지대, 내륙컨테이너기지 등은 해외 현지 진출 중소기업의 국제경쟁력 확보에 필수적인 물류인프라 투자로 정부의 투자 지원정책이 필요하다. 그리고 수출입 물류를 실행하고 있는 물류기업과 해외진출 물류기업을 위한 민-관 협력 금융지원정책, 공급망 컨설팅, 전문인력 양성 및 현지 정주 사업 등의 구체적인 지원정책도 마련되어야 한다.

이러한 수출입 물류 및 해외진출 우리 기업의 글로벌 공급망 경쟁력을 지원정책 추진을 위해서는 법률 정비도 선행되어야 한다. 그러나 현재 물류산업의 전반적인 사항을 규정하고 있는 「물류정책기본법」¹⁹⁾은 물류 전반의 포괄적인 내용을 포함하고 있으며, 국내물류 관련 사항이 대부분을 차지하고 있다. 동 법에는 국제물류 관련 조항은 제61조 ‘국제물류 사업의 촉진 및 지원’에 불과해 국제물류 촉진 및 지원에 한계가 존재한다. 따라서 국제물류기업의 육성을 위한 법률 개정 또는 신법 제정이 필요하다.

그러나 현재까지의 국제물류 관련 연구를 살펴보면 국제물류 경쟁력 강화 및 지원정책 마련 연구는 진행되었으나, 제도 및 정책이 기반이 되는 법률 개선 관련 연구는 전무한 상황이다. 국제물류 및 물류기업의 해외진출 촉진을 위한 정책 방안 연구는 KMI에서 다수가 진행되었으나, 사업화 단계에서 관련 법적 근거 부족, 거버넌스 문제 등으로 인해 실행 실적은 미진한 상황이다.

따라서 국제물류 촉진 및 물류기업의 해외진출 지원을 위한 법제 개선방안 연구 추진이 시급한 상황이다. 이를 통해 해외 현지 물류 기업 M&A,

18) 하역된 화물을 항만 이외의 최종목적지까지 배송하기 위한 운송 인프라

19) 국가법령정보센터(검색일: 2024.4.20.)

항만 및 물류센터 개발 등 해외 물류 인프라 구축, 물류 전문인력 양성 및 해외 현지 상주 지원 등의 국제물류 정책을 추진할 수 있는 예산과 법적 체계가 마련되어야 할 것이다.

2. 연구 목적

본 연구는 우리나라의 수출입 물류 및 물류기업 해외진출의 한계점과 애로사항 등을 조사하고, 이러한 문제점을 해결하기 위해 국제물류기업 육성 및 지원을 위한 법제 개선방안 마련을 목적으로 한다.

이를 위해 국제물류산업의 현황 및 실태분석을 통해 국제물류기업의 정책 한계점과 애로사항을 제시한다. 그리고 국내물류 및 해외진출 관련 법률 검토, 해외의 관련 법률 사례 연구를 통해 국내 법률의 한계와 법제 개선 방향성을 제시한다. 또한 新法「(가칭)국제물류기업 육성을 위한 법률」 제정 방안 및 관련 법률의 개정 사항을 제시하고, 이에 따른 기대효과를 도출하고자 한다.

제2절 연구 내용 및 방법

1. 연구 내용

국제물류기업은 두 개 이상의 국가를 대상으로 재화가 공급자로부터 조달·생산된 뒤 수요자에게 전달 및 회수되어 폐기될 때까지 이루어지는 운송·보관·하역 등과 이에 부가가치를 창출하는 가공·조립·분류·수리·포장·상표부착·판매·정보통신 등을 수행하는 기업을 말한다.

본 연구에서는 국제물류기업의 정의를 바탕으로 공간적 범위는 수출입 물류의 경우 국내에서의 수출입으로 한정되며, 이에 따른 업종으로는 「물류정책기본법」 제2조 제2항 및 시행령 제3조에 의거해 물류사업의 범위 중 물류서비스업(대분류), 화물주선업(세분류), 국제물류주선업(세세분류)으로 한정했다. 물류기업 해외진출의 경우 글로벌 시장 전체가 범위이며, 업종은 물류사업 전반에서 해외진출을 실행하는 사업자가 된다. 내용적 범위의 경우 협의적인 범위로는 국제물류기업 육성을 위한 법제 연구로 한정한다. 그러나 이러한 법률을 도출하기 위해 물류산업의 실태분석, 업계의 애로사항 조사, 국내외 관련 법률 검토 등을 포함한다.

본 연구는 국제물류기업 육성 및 지원을 위한 법제 개선방안을 도출하기 위해 총 6장으로 구성했다.

제1장은 서론 부분으로 연구 배경 및 목적을 제시하고, 연구 내용과 방법을 설명한다. 그리고 선행연구 검토를 통해 본 연구의 차별성을 명확히 한다.

제2장은 우리나라 국제물류산업의 실태분석을 하는 것으로 먼저 국제물류산업의 정의와 시장 현황을 조사한다. 그리고 국제물류기업의 정량적 경

영평가(재무분석)를 실시한다. 그리고 전문가 인터뷰 및 간담회를 통해 국제물류기업의 법률 및 제도적 애로사항을 조사한다.

제3장은 우리나라 물류 관련 법률을 검토하는 부분으로 물류정책기본법, 국제물류 관련 법률을 검토한다. 그리고 기업의 해외진출 지원 관련 법률을 검토한다. 이를 종합해 국제물류기업 육성 관련 법률의 세부 조항 구성에 대한 시사점을 도출한다.

제4장은 주요국의 국제물류 관련 법률 사례를 조사하는 부분으로 미국, 유럽, 싱가포르, 일본의 관련 법률을 검토한다. 이를 통해 주요국의 국제물류 관련 정책 및 법률 체계를 검토하고, 국제물류기업 육성 관련 법률의 적용 가능성을 판단한다.

제5장은 국제물류기업 육성을 위한 법제 개선방안을 도출하는 부분으로 우선 국제물류기업 육성 필요성과 육성 방향을 책정한다. 그리고 「(가칭)국제물류기업 육성을 위한 법률」의 제정 방향성을 설정한다. 또한 법률 개정 및 제정 시 기대효과를 제시한다.

제6장은 결론 및 정책제언 부분으로 연구 결과 요약과 법률 개정 및 제정 추진 방안, 정부 부처 협력 방안 등의 정책제언을 제시한다.

〈그림 1-1〉 연구흐름도

구분	연구 내용	예상 연구 결과
1장 서론	- 연구 배경, 필요성, 목적 - 연구 내, 방법 - 선행연구 검토 및 차별성	- 국제물류 촉진 및 지원에 관한 법률 제정 방안 연구 배경 및 필요성 제시 - 선행연구 종합검토에 따른 본 연구의 차별성 도출
2장 우리나라 국제 물류산업 실태분석	- 국제물류산업 현황 - 국제물류기업의 실태조사	- 국제물류산업의 시장 규모, 기업 현황 및 재무 성과 도출 - 국제물류기업의 법·제도적, 산업지원 측면에서의 개선 과제 도출
3장 주요국 국제물류 관련 법률 사례 조사	미국, 유럽, 싱가포르, 일본 등의 주요국 법률 검토	- 해외 법률 조사를 통해 국내 법률과의 비교·분석 - 해외 법률 검토를 통한 신규 법률 제정 방향 구상
4장 우리나라 물류 관련 법률 검토	- 물류정책기본법 검토 - 국제물류 관련 법률 검토 - 기업의 해외진출 지원 관련 법률 검토	- 現 법률의 한계점 도출 및 국제물류기업 육성을 위한 법 개정 및 제정 방향성 제시 - 국내 각 법률상 국제물류기업 육성 관련 조항의 종합적 구조 제시 및 개·제정 방향성 제시
5장 국제물류기업 육성을 위한 법적 개선방안	- 국제물류기업 육성 필요성 및 육성 방향 ‘(가칭)국제물류기업 육성을 위한 법률’ 제정 방안 - 법률 제정에 따른 기대효과	- 법률 제정 목적 및 방향성 제시 - 新法 제정에 따른 물류정책기본법 개정(안) 도출
6장 결론 및 정책제언	- 결론 - 정책제언	- 연구 결과를 종합해 정책 수립을 위한 정책제언 - 법률 제정 입법 추진, 법률 제정에 따른 부처 협력, 법률 제정에 따른 후속 조치 및 향후 과제 등

자료: 저자 작성

2. 연구 방법

본 연구를 추진하기 위해 국내외 문헌조사, 전문가 면담 및 자문회의, 국제물류기업 재무분석 및 업계 전문가 간담회, 국내외 법률 세부 조항 심층 분석, 법률 제정(안) 제시 등을 실시한다.

국내외 문헌조사의 경우 국제물류산업 시장 현황 및 정책에 관한 기존 연구보고서, 논문, 정책자료 등을 활용한다. 그리고 국내 및 주요 국가 국제물류 관련 법률 세부 조항을 분류하고, 이에 따른 법률 개정 조항을 도출한다.

그리고 연구 경과 및 결과의 효과성 및 실효성을 확보하기 위해 전문가 면담 및 자문회의를 실시한다. 이를 위해 국제물류 관련 산학연 전문가 면담을 실시하고, 국제물류 정책 수립 담당자 및 전문가를 대상으로 정책협의회도 추진한다. 또한 법률 전문가와의 긴밀한 협력을 통해 제정 법률(안) 검토와 지속적인 수정·보완 작업을 수행한다.

국제물류산업의 실태분석을 통해 정책 및 법적 육성 필요성을 도출하기 위해 재무분석과 업계 전문가 간담회를 실시한다. 국제물류기업(국제물류주선업)의 생산성, 수익성, 유동성, 레버리지 등의 재무분석을 실시한다. 그리고 국제물류산업의 애로사항 및 법률 제정 방향성을 도출하기 위해 업계의 의견수렴을 시행한다.

국제물류기업 육성의 법제화를 추진하기 위해 제정(안) 작성한다. 이를 위해 주요 내용 및 제정 법률(안) 구성, 법률 제정 과정을 고찰한다.

제3절 선행연구와 본 연구의 차별성 검토

국제물류 관련 연구 동향을 살펴보면 정책 및 제도 마련 연구가 주류를 이룬다. 초기에는 국제물류산업의 경쟁력 강화와 관련된 연구가 진행되었고, 이후에는 물류기업의 해외진출 촉진을 위한 연구가 진행되었다. 최근에는 제조 산업과 연계한 글로벌 공급망 구축 연구가 진행되고 있다. 법률 관련 연구의 경우 해운물류, 항만 배후단지 법제도 개선 연구가 진행되었고, 국내물류 및 생활물류 관련 연구가 진행되었다. 국제물류 법률 관련 연구는 종합적인 정책 마련보다는 국제물류주산업의 법률 개선방안 등 개별적이고 단편적인 연구가 진행되었다.

본 연구의 선행연구와의 차별성은 연구 목표 측면의 경우 기존 연구에서는 물류기업의 해외진출 촉진, 종합물류정책 방향성 제시, 글로벌 가치사슬 변화 대응에 따른 물류 공급망 구축, 해운·항만·국제물류 활성화를 위한 법제 개선 등 정책 및 제도 마련이 중심이 되었다. 본 연구에서는 국제물류(수출입, 해외진출) 산업의 기반이 되는 국제물류기업 육성을 위한 종합적인 법률 제정(안)을 제시하는 것이다.

연구 대상은 기존 연구에서는 국제물류 및 관련 산업 기업 및 화주기업의 물류 부문인 반면, 본 연구에서는 우리나라의 수출입 물류를 담당하고 있는 국제물류주산업과 해외진출을 추진하는 우리 물류기업으로 설정한다.

연구 범위는 기존 연구에서는 국제물류 산업 촉진을 위한 정책 개선, 해운·항만·국제물류 관련 법률 개정, 주요 산업 법률 신설이다. 본 연구에서는 국제물류기업 육성을 위한 법제 연구로 한정하되, 이를 도출하기 위한 물류산업의 실태분석, 업계의 애로사항 조사, 국내외 관련 법률 검토 등을 포함한다.

연구방법은 기존연구는 문헌조사, 인터뷰, 설문조사, 수출입 데이터 및 해외진출 데이터 분석, 연구조사방법론(회귀, 분산, 요인분석 등) 활용, 산업연관분석, AHP분석 등의 다양한 방법론이 제시되었다. 본 연구에서는 목적을 달성하기 위해 문헌조사, 산학연정 전문가 간담회, 법률 전문가 법률 검토 등 다각적인 방법론을 활용한다.

〈표 1-1〉 선행연구와의 차별성

구분	선행연구		본 연구
	요약	참고문헌	
연구 목표	• 국제물류 산업의 촉진 및 육성 • 물류기업의 해외진출 촉진 • 종합물류정책 방향성 제시 • 글로벌 가치사슬 변화 대응 • 해운, 항만, 국제물류 활성화를 위한 법제 개선 • 주요 산업의 특별법(신법) 제정	• 김형태(2002) 외 18건 • 이산규(2012) 외 12건 • 권오경(2011) 외 8건 • Lund, S et al(2019) 외 8건 • 길광수(2003) 외 6건 • 최환용(2007) 외 5건	• 국제물류(수출입, 해외 진출) 산업 육성 및 촉진을 지원정책 필요성 제기 • 지원정책 기반이 되는 국제물류기업 육성을 위한 기존 법률(물류정책기본법 등) 개정(안), 특별법 신설 법안 제시
연구 대상	• 국제물류 및 관련 산업 기업 • 화주기업의 물류 부문	• 김형태(2002) 외 25건 • 신수용 외(2018) 외 10건	• 국제물류(수출입, 해외 진출) 기업(국제물류주 산업, 종합물류기업 등)
연구 범위	• 국제물류 산업 촉진을 위한 정책 개선 • 해운, 항만, 국제물류 관련 법률 개정 • 주요 산업 법률 신설	• 김형태(2002) 외 30건 • 길광수(2003) 외 6건 • 최환용(2007) 외 5건	• 국제물류 산업의 현황 및 문제점 제시 • 지원정책 기반 법률 개정 및 제정 방안 강구
연구 방법	• 문헌조사, 인터뷰, 설문조사 • 수출입 데이터 및 해외진출 데이터 분석 • 연구조사방법론(회귀, 분산, 요인분석 등) 활용, 산업연관 분석, AHP 분석 • 법률 검토 및 법률 전문가 자문	• 김형태(2002) 외 45건 • Lund, S et al(2019) 외 10건 • 김은수 외(2019) 외 8건 • 길광수(2003) 외 22건	• 문헌조사 • 물류기업, 정부부처, 유관기관 담당자 인터뷰 • 법률 자문가 검토 등

자료: 선행연구를 바탕으로 저자 작성

02

우리나라 국제물류산업 현황 및 한계점

제1절 국제물류산업 현황

1. 국제물류산업 범위 및 시장 현황

1) 국제물류 개념 및 범위

(1) 국제물류의 정의

국제물류의 정의를 살펴보기에 앞서 ‘물류’의 정의를 살펴보면 다음과 같다. 물류는 「물류정책기본법」 제2조(정의) 제1항에서 정의하고 있으며, 재화가 공급자로부터 조달 및 생산되어 수요자에게 전달되거나 소비자로부터 회수되어 폐기될 때까지 이루어지는 운송, 보관, 하역 등의 활동과 이를 통해 부가가치를 창출하는 조립, 가공, 분류, 포장, 수리, 판매, 상표부착, 정보통신 등을 의미한다.

경제적 관점에서는 유형의 재화 혹은 무형의 서비스를 대상으로 생산자로부터 최종 소비자에 전달될 때까지 실무적인 흐름으로 운송, 보관, 하역 등 물류 활동을 체계적이고 종합적으로 관리해 시간과 장소적 효용을 창출

하는 경제활동으로 정의한다.

앞서 살펴본 물류의 정의를 토대로 국제물류(International Physical Distribution)의 정의를 정리해 보면 다음과 같다. 국제물류는 생산과 소비가 두 개 국가 이상에 걸쳐 이루어지는 경우 해당 생산과 소비활동 시간 및 공간적 차이를 극복하기 위한 물리적인 국제경제활동이라 할 수 있다.²⁰⁾

또한 국제물류는 국내물류 대비, 범위가 더욱 확대된 영역으로 볼 수 있으며, 원자재 조달부터 생산 및 가공, 제조 및 판매 활동 등이 생산과 소비가 다른 다수의 국가를 통해 이루어진다. 이에 화물 이동 수출입 및 통관절차 등 운송 방법이 다양해짐에 따라 물류관리 형태와 범위 또한 다양하며 복잡한 것이 특징이라 할 수 있다.²¹⁾

〈표 2-1〉 국제물류의 유형 및 형태

국제물류 여섯 가지 형태
① 제조업자로부터 수출국의 수출업자와 수입국의 수입업자를 거쳐 판매자를 통해 유통되는 전통적인 간접무역 형태
② 수출업자가 수입국에 자신의 지점 또는 기타 조직을 갖추고 유통단계를 합리화한 형태
③ 수입업자가 수출국에 진출해 유통단계를 합리화한 형태
④ 제조업자가 수입국의 수입업자와 직거래하는 직접무역 형태
⑤ 제조업자가 수입국에 자신의 조직을 갖추고, 부품을 수출해 현지에서 조립 등의 유통가공을 거친 후 판매자에게 유통시키는 형태
⑥ 제조업자가 수입국에 공장을 설치하고 수입국에서 생산부터 유통·판매까지 일괄해 수행하는 형태

자료: 송계익(2019), p. 373.

국제물류는 재화 혹은 화물의 시간적·공간적 효용가치가 중요함에 따라 운송부문이 차지하는 비중이 크다고 볼 수 있다. 즉, 해상, 항공, 철도 등

20) 김종득 외(2021), p. 28.

21) 김종득 외(2021), 상계서 p. 14.

다양한 운송방법의 효율적인 연결과 각 운송수단을 잇는 항만, 공항, 내륙 터미널 등을 통해 시간과 비용을 절감할 수 있도록 전체 운송 프로세스의 효율성을 제고하는 것이 핵심이다.

(2) 국제물류의 유형 및 범위

가. 국제물류의 유형 및 형태

글로벌 기업들은 급변하는 환경 속에서 경영활동을 활발하게 전개하고 있으며, 새로운 변화 속에서 기업 경쟁력 제고를 위한 다양한 전략을 수립하고 있다. 즉, 글로벌 기업들은 과거 고정적이고 수직적인 조직구조와 생산-판매 중심의 물류 전략에서 벗어나 글로벌 이슈에 적응 대응하기 위해 유연한 조직구조를 수립해 국제물류 범위를 더욱 확대해 나가고 있다. 이러한 기업들은 글로벌 시장 내 분업화를 통해 국제물류의 많은 변화를 일으키고 있다. 즉, 국내 생산을 통해 부가가치가 낮은 상품은 해외에서 수입하고, 국내는 고부가가치화 및 전략적 상품 위주의 생산전략을 수립함에 따라 국제물류의 범위와 그 중요성이 더욱 증가하고 있다.²²⁾

이처럼 국제물류 범위와 중요성이 점차 확대되는 가운데 국제물류의 효율성을 향상시키기 위해 운송을 비롯해 하역, 포장, 보관, 유통 등 여러 가지 물류 활동을 통합해 각 기능이 상호 작용을 통해 성과를 극대화할 수 있는 시스템 구축이 필요하다.

최근에는 현지에서 조립가공을 수행하거나 현지 공장에서 생산 및 판매 형태가 전략적으로 이루어지고 있으며, 국제물류 또한 해외 현지 공장으로 원자재 및 부품 수출, 현지 생산 제품의 역수입 및 제3국 수출 등 전통적인 수출입에서 벗어나 새로운 형태의 물류 흐름이 증가함에 따라 국제물류 형태는 더욱 다양해질 것으로 예상된다.

22) 송계익(2019), pp. 372-373.

나. 국제물류의 범위

국제물류의 주요 업무는 통상적으로 운송 설계, 운송계약 체결과 선복 예약, 관련 서류 작성, 통관, 화물의 집화 및 분배, 화물보험 등 다양한 업무를 포괄하고 있다. 이러한 국제물류를 중점적으로 담당하는 부문이 국제물류주선업이다. 국제물류주선업은 타인의 물류시설을 이용하지만, 화주의 관점에서는 운송인으로서 계약조건에 따라 운송인과 동일한 권리와 의무를 지게 된다.²³⁾

국제물류주선업의 주요 업무를 다섯 가지로 구분해 살펴보면 다음과 같다. 첫째, 전체 운송 및 물류프로세스의 설계와 운송계약을 체결한다. 도로, 철도, 해상/항공운송 등 다양한 운송수단 가운데 시간과 비용 관점에서 최적의 운송수단 및 운송루트 등 대안을 화주기업에 제시해야 한다. 또한 운송수단, 환적 및 리드타임 등을 고려해 화물의 용기 및 포장방법 등도 제시한다. 마지막으로 자기명의 운송증권(House Bill of Lading 혹은 Air Waybill)을 발행하고 송화인에게 송부한다.²⁴⁾

둘째, 혼재(consolidation)업무를 담당한다. 혼재 업무는 다수 화주로부터 발생한 LCL(소량화물): Less than Container Load 대상으로 컨테이너 단위의 FCL(만재 화물): Full Container Load로 집하·적재 하는 것을 말한다. 국제물류주선업자는 LCL화물을 집하하고 각 계약 당사자에게 화물 수령증 또는 국제 복합운송서류를 발행하고, 이를 통합해 단일 컨테이너에 적재한 후 한 건의 선하증권을 발행함으로써 물류비용을 절약한다.

셋째, 포장 및 보관 업무를 담당한다. 국제물류주선업자는 목적지에 도착할 때까지의 수송에 적합한 포장방법과 구체적인 수송 방법을 화주에게 조언해야 한다. 그리고 수출 화물은 혼재된 화물을 실질 운송인에게 인도하기

23) 신창훈 외(2013), p. 700.

24) 방희석 외(2009), pp. 24~25.

전까지 일시 보관하거나, 수입 화물의 경우 실질 운송인에게 FCL화물을 반입해 이를 적출, 검수, 검량, 분류 실시 후 수하주에게 인계하기 전까지 보관을 담당한다. 이를 위해 자가 창고를 보유해 운영하는 사례도 있다.

넷째, 통관과 보험수배업무를 실행한다. 국제물류주선업자는 전국의 주요 항만 및 공항에 지점을 설치하고, 세관과의 긴밀한 관계를 유지하면서 통관 관련 업무를 관세사에게 의뢰하는 업무도 수행한다. 따라서 국제물류주선업자는 보험의 조건, 보험요율 등에 정통해야 하며 운송 루트, 운송 방식에 따라 적합한 보험을 제시할 수 있어야 한다.

다섯째, 운임 및 관련 비용대납, 수출 화물 검사, 수송 감독자(controller)와 운송자(distributor)의 역할을 수행한다. 국제물류주선업자는 화물운송에 요하는 각종 제 비용을 대납하는 업무를 수행한다. 그리고 고객인 수입업자의 요청에 의해 수출물품 검사 및 검사증명서 등을 수입업자에게 전달한다. 또한 door-to-door 서비스의 전체 수송과정에서 화물의 원활한 흐름과 안정성을 확보하기 위해 수송 감독자의 역할도 수행한다. 더불어 화주에게 화물을 수령해 최종 목적지에 도착할 때까지 화물의 위치를 파악하고, 정보를 제공하는 운송자 역할도 담당한다.

2) 국제물류시장 규모

국제물류시장 규모는 전체 물류시장의 규모에서 화물운송 주선 부문(Freight Forwarding)이 차지하는 비중을 통해 시장 규모를 살펴보았으며, 글로벌 물류시장과 국내물류시장을 구분해 각각 살펴보았다. 글로벌 물류시장은 전 세계 'Freight Forwarding Market' 데이터를 활용했고, 국내물류시장은 통계청에서 실시하는 '운수업 조사'를 통해 시장의 규모와 성장률 등을 파악했다.

(1) 글로벌 물류시장(포워딩) 규모

TI(Transport Intelligence)²⁵⁾가 발간한 글로벌 포워딩 시장 규모(Global Freight Forward Market) 데이터를 통해 전 세계 포워딩 시장의 규모를 살펴보았다. 해당 데이터는 해상 포워딩 시장 규모(Sea Freight Forwarding Market)와 항공 포워딩 시장(Air Freight Forwarding Market)을 모두 포함하고 있다.

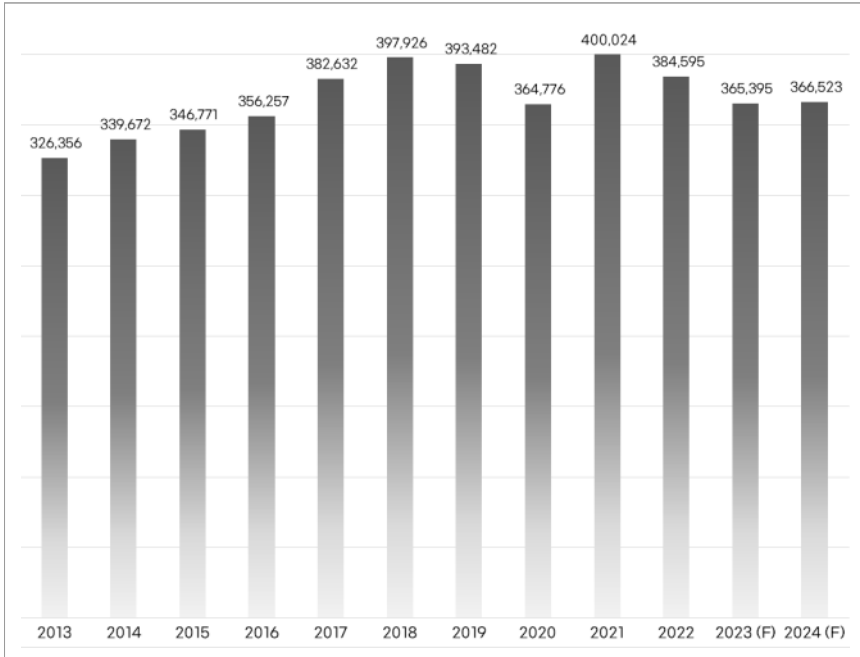
글로벌 포워딩 시장의 전체 규모는 2022년 기준 약 4,000억 달러를 기록했으며, 코로나-19 시기와 맞물려 가장 큰 규모를 기록한 것으로 나타났다. 2013년 이후 글로벌 포워딩 시장 규모를 면밀히 살펴보면 약 3,260억 달러(2013년)를 기록한 이후 매년 꾸준히 증가해 2018년 3,970억 달러를 기록했으나, 2019년 소폭 하락과 함께 2020년 코로나-19 발생으로 전년 대비 약 7% 감소했다.

이후 2020년 전 세계 물동량 수요가 큰 폭으로 증가하면서 전년 대비 약 10% 증가해 시장 규모가 처음으로 4,000억 달러를 돌파하는 등 회복했으나, 글로벌 경기침체 등으로 수요가 둔화되면서 지난해까지 하락세가 이어졌다.

25) Transport Intelligence(검색일: 2025.5.10.)

〈그림 2-1〉 글로벌 포워딩 시장 규모 변화(2013-2024)

단위: 백만 달러



자료: Transport Intelligence(검색일: 2025.5.10.) 자료를 토대로 저자 재구성

앞서 글로벌 포워딩 시장 규모는 해상 포워딩 시장 규모와 항공 포워딩 시장 규모를 합산한 것으로 파악했다. 이를 통해 전체 글로벌 포워딩 시장 규모 가운데 해상/항공 포워딩 시장이 차지하는 비중은 각각 얼마인지 살펴해보았다. 해상 포워딩 시장 규모가 압도적으로 높은 비중을 차지하고 있으며, 전체 시장 규모 가운데 평균 96.5%에 달했으며, 항공 포워딩 시장의 규모는 3.5% 내외에 불과한 것으로 나타났다. 해상과 항공 포워딩 시장 규모의 비중은 2013년부터 지난해까지 유사하게 지속된 것으로 나타났으며, 전 세계 수출입 중 해상 물동량 규모가 큰 비중을 차지하고 있어 포워딩 시장 규모 또한 유사한 수치로 나타나고 있다고 볼 수 있다.

〈그림 2-2〉 글로벌 해상/항공 포워딩 시장 비중 변화



자료: Transport Intelligence(검색일: 2025.5.10.) 자료를 토대로 저자 재구성

(2) 국내물류시장(국제물류주산업) 규모

가. 국내물류산업 구분

국내물류시장의 규모는 통계청에서 매년 실시하는 ‘운수업 조사’를 통해 살펴보았다. 운수업 조사는 운수·창고업과 물류서비스업에 대한 산업구조와 경영실태 등을 종합적으로 파악하는 것으로 한국표준산업분류의 대분류 기준 ‘H. 운수 및 창고업’과 물류서비스업에 해당하는 모든 기업을 대상으로 실시하고 있다.

운수업 조사는 앞서 설명한 한국표준산업분류의 ‘운수 및 창고업’에 대한 기업 및 종사자 수, 운송수단, 사업실적 등 13개 항목에 대해 조사하고

있으며, 별도로 운수업 가운데 여객 부문을 제외한 물류 관련 25개 업종과 운수업 외에 물류 관련 서비스업 8개를 포함해 총 33개 업종을 대상으로 ‘물류산업’을 구분해 파악하고 있다.

종합해 보면 운수업 조사는 한국표준산업분류의 『H. 운수 및 창고업』 46개 업종에 대한 ‘운수업 부문’과 운수업 내 여객을 제외한 물류 관련 25개 업종과 운수업 외에 물류 관련 서비스업 8개를 포함한 33개 업종을 ‘물류산업 부문’으로 구분해 국내물류산업의 실태를 파악하고 있다.

〈표 2-2〉 운수업 세부 업종 현황

구분	세부 업종
육상운송업 (16개)	• 철도여객, 철도화물, 도시철도, 시내버스, 시외버스, 택시, 전세버스, 특수여객자동차 • 일반화물, 용달화물, 개별화물, 택배, 늘찬배달, 파이프라인운송 • 기타 도시정기육상여객운송, 기타 부정기여객육상
수상운송업 (7개)	• 외항여객, 외항화물, 내항여객, 내항화물, 기타 해상운송 • 내륙수상여객화물, 항만 내 여객운송
항공운송업 (2개)	• 항공여객, 항공화물
창고 및 운송 관련 서비스업 (21개)	• 일반창고, 냉장 및 냉동창고, 농산물창고, 위험물품보관, 기타 보관 및 창고 • 철도운송지원, 여객자동차터미널 운영, 육상화물터미널 운영, 도로 관련 시설 운영, 주차장 운영, 기타 육상운송 지원, 항구 및 기타 해상 화물터미널 운영, 기타 수상운송 지원 • 공항 운영, 기타 항공운송 지원, 항공 및 육상화물 취급, 수상화물 취급, 통관 대리, 화물운송중개 대리, 화물포장검수, 기타 운송 관련 서비스업

자료: 통계청(2022), p. 20.

운수업에 대한 46개 업종을 살펴보면 육상운송업, 수상운송업, 항공운송업, 창고 및 운송 관련 서비스업 등 크게 네 가지로 구분하며 네 개 업종별 다양한 세부 업종을 포함하고 있다.

운수업에 해당하는 46개 업종 가운데 국제물류와 연관성이 높은 업종을 살펴보면 수상운송업 가운데 외항화물과 기타 해상운송, 항공운송업의 항공화물, 창고 및 운송 관련 서비스업 내 창고업, 화물취급, 통관 대리, 화물운송중개대리 및 기타 운송 관련 서비스업 등 약 15개 업종을 꼽을 수 있다.

〈표 2-3〉 물류산업 세부 업종 현황

구분	운수업 구분	업종	세부 업종
화물운송업 (11개)	운수업 (25개)	육상화물운송업	• 철도화물, 일반화물, 용달화물, 개별화물, 택배업, 늘찬배달업, 파이프라인운송
		해상화물운송업	• 외항화물, 내항화물, 기타 해상운송
		항공화물운송업	• 항공화물
물류시설 운영업 (7개)		창고업	• 일반창고, 냉장 및 냉동창고, 농산물창고, 위험 물품보관, 기타 보관 및 창고
		물류터미널운영업	• 육상화물터미널 운영, 항구 및 기타 해상화물 터미널 운영
물류 관련 서비스업 (15개)		화물취급업	• 항공 및 육상화물 취급, 수상화물 취급
		화물통관중개업	• 통관 대리 및 관련 서비스, 화물운송중개대리 및 관련 서비스
		기타 물류서비스업	• 화물포장검수, 기타 수상운송 지원, 기타 운송 관련 물류서비스업
	운수업 외 (8개)	물류 관련 정보처리 서비스업	• 물류 관련 응용소프트웨어 개발 및 공급, 컴퓨터 프로그래밍 서비스, 컴퓨터시스템 통합 자문 및 구축 서비스, 데이터베이스 및 온라인 정보 제공
		물류 장비 임대업	• 자동차 임대업, 물류 운송장비 임대, 물류 관련 기계장비 임대
		물류 관련 경영 컨설팅업	• 물류 관련 경영 컨설팅업

자료: 통계청(2022), p. 20.

물류산업의 세부 업종은 화물운송업, 물류시설운영업 및 물류 관련 서비스업 등 크게 세가지 업종으로 구분하며, 운수업에 포함되지 않은 여덟 개

물류 관련 서비스업까지 포함한다. 즉, 운수업과 관련한 25개 업종만 살펴보면 육상/해상/항공화물운송업, 창고/터미널운영업, 화물취급/통관중개업, 기타 물류서비스업으로 구분한다.

물류산업의 세부 업종은 앞서 설명한 바와 같이 운수업 내 여객 관련 부분을 제외한 화물운송 및 물류 관련 업종으로 육·해·공 화물운송과 터미널/창고 운영, 화물통관 및 물류서비스 등으로 구성되며, 운수업 외에 물류 관련 정보서비스, 장비 임대, 컨설팅 관련 업종을 포함하고 있다.

앞서 운수업 세부 업종 내 국제물류 관련 업종을 추출했던 방식과 동일하게 물류산업의 33개 업종을 대상으로 국제물류와 연관성이 높은 업종을 살펴보았다. 택배업 중심의 육상화물운송업을 제외하고 해상과 항공화물운송업이 핵심 업종이라 판단되며, 해상화물운송업 가운데 내항화물은 제외했다. 또한 창고 및 터미널 운영 등 물류시설 운영 관련 업종은 모두 포함하되 육상화물터미널 운영은 육상화물운송과 연관성이 높아 제외했으며, 마지막으로 화물통관 및 물류서비스 관련 업종을 모두 포함했다.

이를 토대로 국내물류산업 세부 업종 분류 내 국제물류와 업무 연관성이 높은 업종을 살펴보면 수출입 관련 해상/항공화물운송업, 보관·창고업, 해상화물터미널운영, 화물통관 및 물류서비스업 등으로 요약해 볼 수 있다.

나. 국제물류시장 규모

앞서 살펴본 바와 같이 통계청에서 실시하는 운수업 조사와 물류산업에 대한 조사를 통해 국내물류산업의 분류체계를 면밀히 살펴보았다. 통계청 실시 운수업 조사는 물류산업의 분류체계 내 ‘국제물류’를 명확하게 구분하고 있지 않으며, 국제물류의 역할 및 업무 범위 등을 고려해 분류체계 내 연관성이 높은 업종을 선정하는 방안을 실시했다.

국제물류와 관련성이 높은 세부 업종들의 매출액 규모 추정을 토대로 우

리 국제물류산업 및 시장의 규모를 살펴보았다. 운수업 조사 내 운수업과 물류산업의 업종별 시장 규모를 조사한 내용 및 결과를 토대로 국제물류시장의 규모를 추정했다.

〈표 2-4〉 운수업 및 물류산업 세부 업종별 시장 규모(2022년)

단위: 십억 원

구분	세부 업종	매출액	비고
운수업	육상운송업	81,872	육상 화물/여객
	수상운송업	63,359	해상 화물/여객
	항공운송업	23,377	항공 화물/여객
	창고 및 운송 관련 서비스업	63,892	
	소계	232,500	
물류산업	화물운송업	127,071	육상+해상+항공
	물류시설운영업	11,748	창고+터미널
	물류 관련 서비스업	44,336	
	소계	183,155	

자료: 통계청(2022) 자료를 토대로 저자 재구성

지난 2022년 운수업 조사보고서를 토대로 운수업과 물류산업 부문의 시장 규모를 살펴본 결과 각각 약 232조 원과 183조 원으로 나타났다. 이를 토대로 국제물류시장의 규모를 살펴보기 위해 물류산업 부문의 세부 업종별 시장 규모를 각각 살펴보았다.

2020년부터 2022년까지 물류산업 부문의 세부 업종별 매출액을 기준으로 시장 규모를 살펴보았으며, 2022년 기준 화물운송업이 약 127조 원으로 전체 물류산업 매출액(약 183조 원)의 약 70%를 차지하는 것으로 나타났다.

〈표 2-5〉 물류산업 세부 업종별 시장 규모(2020-2022년)

단위: 십억 원

구분	세부 업종	2020년	2021년	2022년
화물운송업	육상화물운송업	43,584	49,511	52,037
	해상/항공화물운송업	35,172	57,017	75,033
	소계	78,756	106,528	127,071
물류시설운영업	보관·창고업	4,890	8,268	9,925
	화물터미널 운영업	1,616	1,701	1,823
	소계	6,505	9,969	11,748
물류 관련 서비스업	화물취급업	5,573	6,470	7,159
	화물통관중개업	16,129	26,738	30,425
	기타 물류서비스업	2,128	2,605	2,872
	운수업 외	3,105	3,271	3,880
	소계	26,934	39,083	44,336
합계		100,740	154,083	183,155

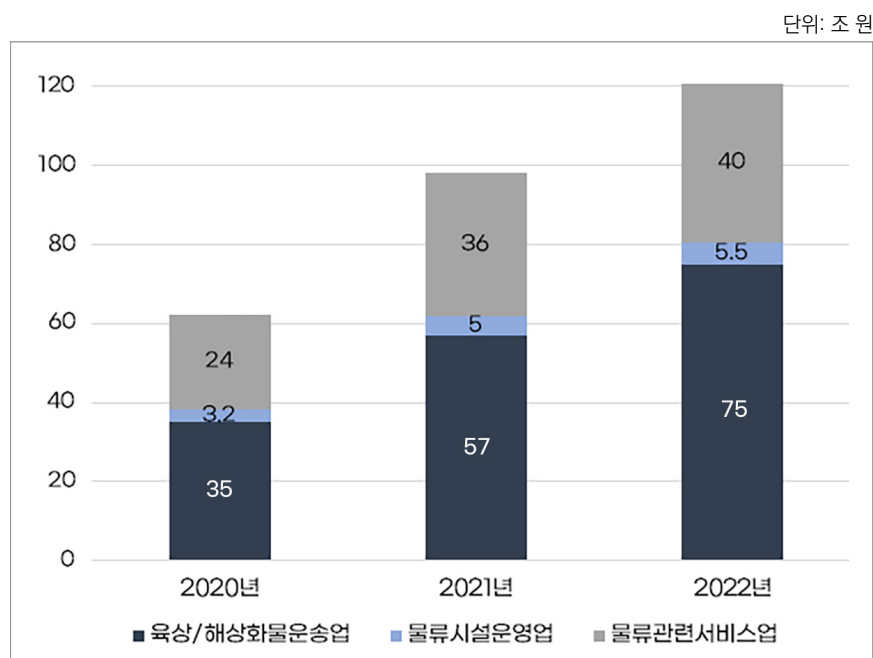
자료: 통계청(2022) 자료를 토대로 저자 재구성

국제물류의 업무 범위는 수출입 물류뿐만 아니라 공항 및 항만연계 내륙 운송까지 다양하나, 택배업 중심의 도로화물이 대부분을 차지하고 있는 육상 화물운송업 가운데 국제물류와 연관성이 높은 부분을 별도로 추출하는 데 어려움이 있어 수출입 물류중심의 해상과 항공, 물류시설운영업 및 물류 관련 서비스업 중심으로 우리 국제물류시장의 규모를 파악했다.

이를 토대로 2022년 기준 국제물류시장의 규모를 추정해 보면 해상/항공 화물운송업의 매출액을 포함해 물류시설운영업의 경우 보관·창고업 내 국내물류와 수출입 물류를 모두 포함하고 있으며, 화물터미널 운영업 또한 육상화물 터미널 운영을 포함하고 있어 대략적으로 50% 기준을 적용해 해당 업종에서 발생한 매출액의 절반 수준을 반영했다. 물류 관련 서비스업은 운수업 외 업종을 제외한 화물취급업, 화물통관 및 중개업, 기타 물류서비스업을 포함해 산출했다.

위 내용을 적용해 국제물류시장 규모를 추정해보면 해상/항공화물운송업(약 75조 원), 물류시설운영업(약 5.5조 원), 물류 관련 서비스업(약 40조 원)²⁶⁾ 등으로 약 120.5조 원에 달하는 것으로 볼 수 있다. 동일한 방법으로 2020년부터 2022년까지 최근 3개년 동안의 시장 규모 변화를 살펴보면 2020년(약 62.2조 원), 2021년(약 98조 원), 2022년(약 120.5조 원) 등 매년 큰 폭으로 증가하고 있는 것으로 나타났으며, 전반적으로 화물운송에 대한 수요가 꾸준히 늘어나면서 물류산업 전체적으로 시장 규모가 증가했다고 볼 수 있다.

〈그림 2-3〉 국제물류시장 규모 추정(2020-2022)



자료: 통계청(2022) 자료를 토대로 저자 재구성

26) 포워더 시장은 규모는 화물통관중개업으로 추정할 수 있으며 약 30조 규모로 세계시장의 6% 수준임

2. 우리나라 국제물류기업 현황 및 재무성과 분석

1) 국제물류기업 현황

앞서 국제물류의 개념과 정의, 업무 범위 등을 통해 그 기능과 역할에 대해 살펴보았으며, 운수업 조사를 통해 국제물류산업과 연관성이 높은 업종과 해당 업종을 활용해 국제물류시장 규모를 살펴보았다. 이를 토대로 우리나라 국제물류산업에 해당하는 기업 및 고용 규모 등을 파악했다.

총 두 가지 방법을 통해 국제물류기업 현황을 살펴보았다. 먼저 통계청에서 실시하는 운수업 조사 및 물류산업 조사를 통해 국내물류산업과 관련된 업체 현황을 살펴보고 이 가운데 국제물류와 관련 있는 기업을 추출하는 방법을 사용했다. 두 번째로 국제물류 업무를 수행하는 기업이 대부분 국제물류주선업 등록을 통해 기업을 경영하고 있으며, 이에 국제물류주선업 통계를 통해 국제물류기업의 등록 규모 및 현황 등을 살펴보았다.

(1) 운수업 및 물류산업 기업체 현황

운수업 조사를 통해 국내물류산업의 기업체 규모 등 현황을 살펴본 결과 약 60만 개 기업이 등록되어 있는 것으로 나타났다. 세부적으로 살펴보면 화물자동차 기반 육상운송업이 약 57만 개로 전체 기업 규모의 약 96%를 차지하고 있는 가운데 수상운송업(935개), 항공운송업(72개), 창고 및 운송 관련 서비스업(약 2만 3천 개) 순으로 나타났다.

물류산업 부분도 동일하게 화물운송업이 약 40만 개로 약 96%를 차지하고 있으며, 국내물류산업 내 화물운송 분야가 차지하는 비중이 매우 높은 것으로 나타났다.

〈표 2-6〉 운수업 및 물류산업 기업체 수(2020-2022)

단위: 개

구분	세부 업종	2020년	2021년	2022년
운수업	육상운송업	528,405	550,650	573,997
	수상운송업	1,140	970	935
	항공운송업	55	68	72
	창고 및 운송 관련 서비스업	22,917	22,880	23,400
	소계	552,517	574,568	598,404
물류산업	화물운송업	359,559	381,887	405,527
	물류시설운영업	1,869	2,253	2,360
	물류 관련 서비스업	13,688	13,915	14,457
	소계	375,558	398,055	422,344

자료: 통계청(2022) 자료를 토대로 저자 재구성

운수업과 물류산업의 세부업종 조사를 통해 국제물류산업과 연관성이 높은 기업체 수를 추정했다. 총 세 개 업종을 선정해 업종별 세부업종을 대상으로 기업체 수를 산출해 이를 토대로 국제물류산업 관련 기업체 수를 산출했다.

〈표 2-7〉 국제물류산업 관련 기업체 수 추정(2021-2022)

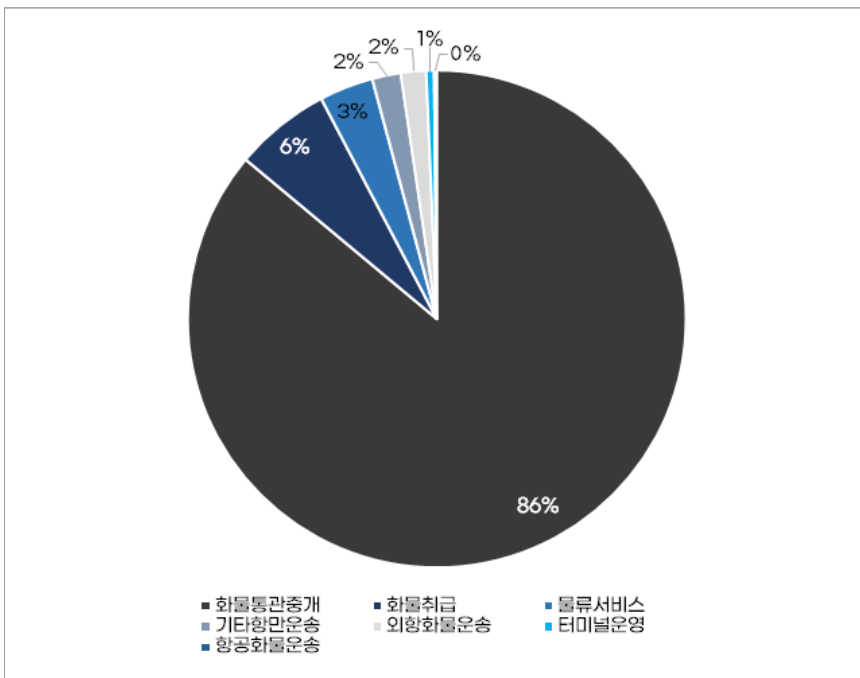
단위: 개

구분	세부 업종	2021년	2022년
해상/항공운송업	외항운송	258	235
	기타 항만	271	267
	항공화물	22	24
물류시설운영업	터미널 운영	71	74
물류 관련 서비스업	화물취급	944	897
	화물통관중개	11,809	12,362
	기타 물류서비스	442	503
합계		13,817	14,362

주: 터미널 운영(육상화물터미널 운영, 항공 및 기타 해상화물터미널 운영), 화물취급(항공 및 육상화물, 수상화물 취급), 화물통관중개(통관 대리, 화물운송중개 대리), 기타물류서비스(화물포장검수, 기타 수상운송 지원)
 자료: 통계청(2022) 자료를 토대로 저자 재구성

2021년과 2022년을 대상으로 국제물류산업 관련 기업체 수를 추정한 결과 각각 약 13,800개 사, 약 14,300개 사 수준으로 나타났다. 전체 기업체 수 가운데 가장 높은 비중을 차지하고 있는 업종은 ‘화물통관중개’ 관련 업종으로 약 86%에 달하는 것으로 산출됐으며, 이어서 화물취급업, 기타 물류서비스 순으로 나타났다.

〈그림 2-4〉 국제물류 관련 기업체 수 업종별 비중



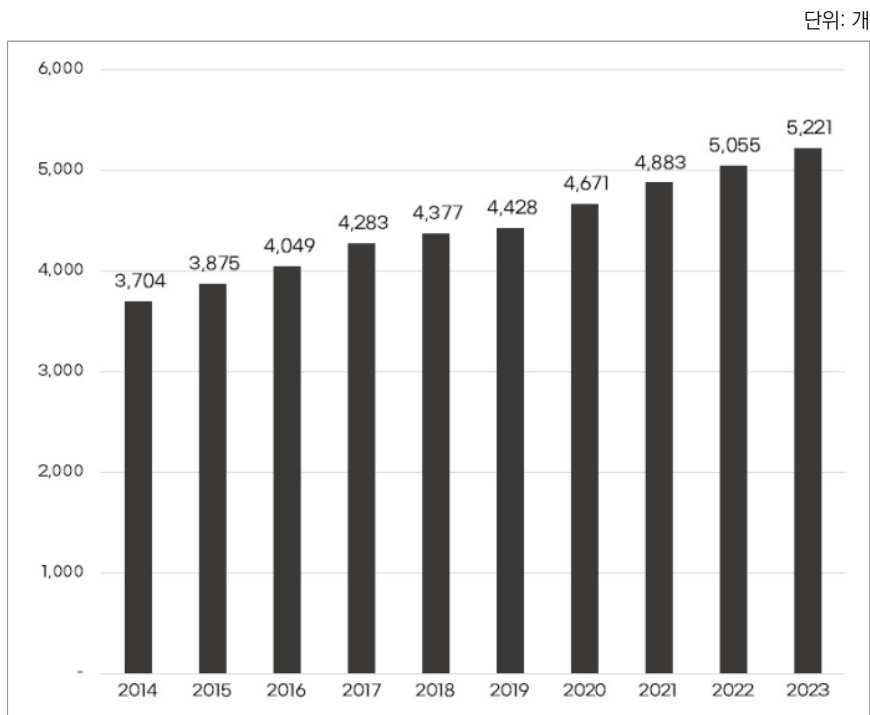
자료: 통계청(2022) 자료를 토대로 저자 재구성

(2) 국제물류주선업 등록 현황

앞서 운수업 및 물류산업 조사를 통해 국제물류산업과 연관성이 높은 기업체 수를 살펴보았으며, 국제물류산업과 직접적으로 관련 있는 기업체 수를 추려보기 위해 국제물류주선업 등록 현황 자료를 통해 국제물류기업 규모를 파악했다.

현재 국제물류주선업의 등록은 「물류정책기본법」 제43조(국제물류주선업의 등록)에 따라 관한 시·도지사에게 등록하도록 규정되어 있다. 이에 전국 17개 시·도별 국제물류주선업 등록 현황 자료를 활용해 국제물류주선업의 규모를 살펴보면 다음과 같다.

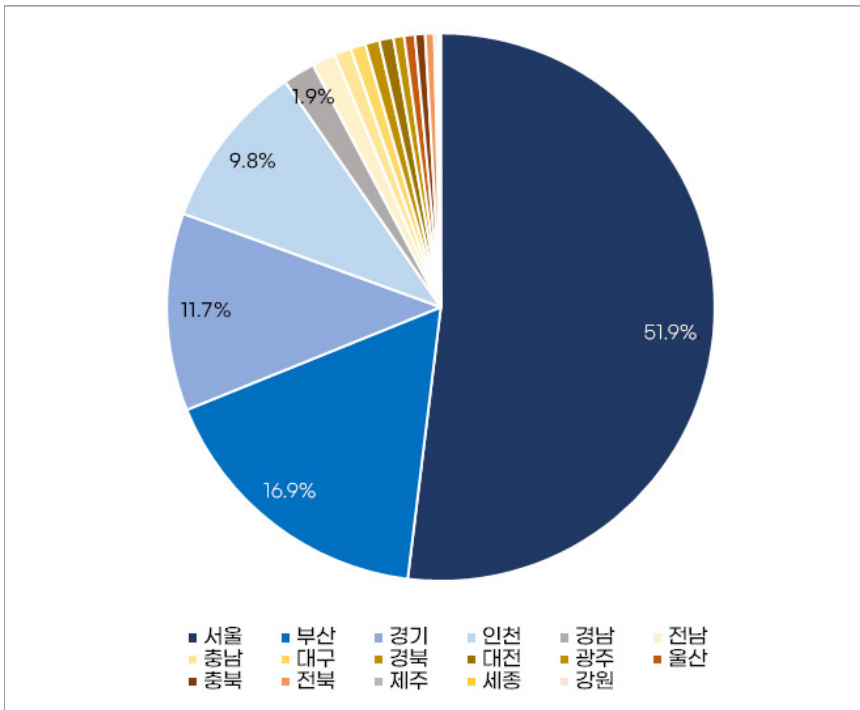
〈그림 2-5〉 국제물류주선업 등록 현황(2014-2023)



자료: 시·도별 국제물류주선업 등록 현황을 토대로 저자 작성

최근 10년간 국제물류주선업 등록 현황을 살펴보면 결과 2014년(약 3,700개) 이후 매년 꾸준히 늘어나고 있는 것으로 나타났으며, 2022년 처음으로 5천 개를 돌파했으며, 지난해 기준 우리나라 국제물류주선업 등록 현황은 약 5,200개에 달했다.

〈그림 2-6〉 지역별 국제물류주선업 등록 비중(2023)



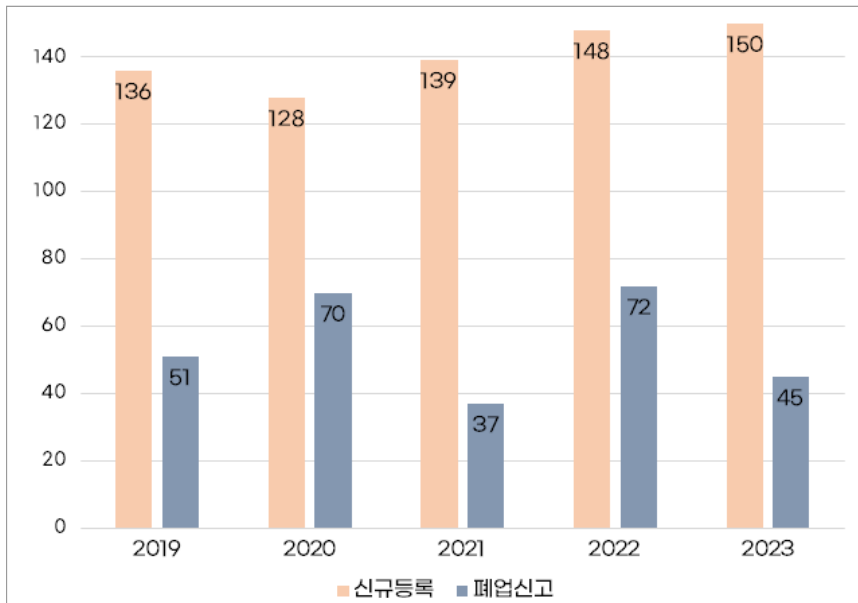
자료: 시·도별 국제물류주선업 등록 현황을 토대로 저자 작성

시·도별 국제물류주선업 등록 현황을 살펴보면 서울시가 전체 국제물류주선업 등록의 50% 이상을 차지하고 있으며, 이어서 부산(17%), 경기(12%), 인천(10%), 경남(2%) 순으로 나타났다. 즉, 국제물류주선업 대부분이 서울 및 경기도 등 수도권에 본사를 두고 운영하고 있으며, 공항과 항만이 위치한 인천과 부산·경남 지역을 중심으로 국제물류주선기업이 분포되어 있다고 볼 수 있다.

국내 가장 많은 국제물류주선업 등록 기업을 보유한 서울시를 대상으로 최근 5개년 신규등록과 폐업 신고를 살펴본 결과 매년 평균 130건의 신규등록이 발생하고 있으나, 이와 반대로 50~60건의 폐업 신고 또한 함께 발생하고 있어 등록제로 운영되고 있는 국제물류주선업의 진입장벽이 낮으며, 소규모 영세업체가 난립해 있다고 볼 수 있다.

〈그림 2-7〉 서울시 국제물류주선업 신규등록 및 폐업신고 현황(2019-2023)

단위: 개



자료: 서울시 국제물류주선업 등록 현황을 토대로 저자 작성

(3) 물류기업의 해외진출 현황

국제물류산업은 대표적인 네트워크 산업이라 할 수 있다. 따라서 글로벌 네트워크의 물류서비스 수준도 중요하나, 해외에 다수의 기업이 진출해 춤춘한 물류망을 구축하는 것도 핵심적인 요인이 될 수 있다. 2023년 9월 기준 우리나라의 해외진출 법인 누적 개수는 전체 부문에서 90,288건이다. 그 중 제조·유통업종의 해외진출 법인 수는 54,979건으로 전체의 61%를 차지하고 있으나, 물류기업(운수창고업)은 2,208건으로 2.2%수준에 불과하다. 그리고 물류기업 중 창고·터미널 등 물류 인프라를 운영하는 법인 수는 269건으로 전체의 0.3%에 불과한 실정²⁷⁾이다.

2) 국제물류기업 재무성과 분석²⁸⁾

(1) 분석개요

국제물류기업의 재무성과 분석을 위해 국제물류주선업을 영위하고 있는 물류기업 500개 사를 선정했으며 기업별 재무성과 데이터를 활용해 재무분석을 실시했다. 기업별 재무 데이터는 NICE평가정보(주)에서 제공하는 물류기업 재무 관련 정보를 수집 및 분석했다. 대상 기간은 코로나-19 이전인 2019년부터 2022년까지로 설정했다. 글로벌 경제악화 시기인 2023년을 포함하는 것이 중요하나, 2023년의 경우 기업별 재무 데이터의 미확정 자료가 많아 제외했다.

재무분석을 위해 안정성, 수익성, 활동성 및 성장성 등을 중점적으로 살펴보았으며, 특히 국제물류산업의 매출액 규모와 매출구조 등을 살펴보기 위해 매출원가를 활용해 분석했다. 다만, 앞서 국제물류주선업을 영위하고 있는 500개 사를 대상으로 재무 데이터를 추출했으나, 일부 대기업 및 중

27) 한국수출입은행(검색일: 2024.3.2.)

28) 기초데이터는 부록 2. 국제물류기업 재무 기초자료 분석을 참조

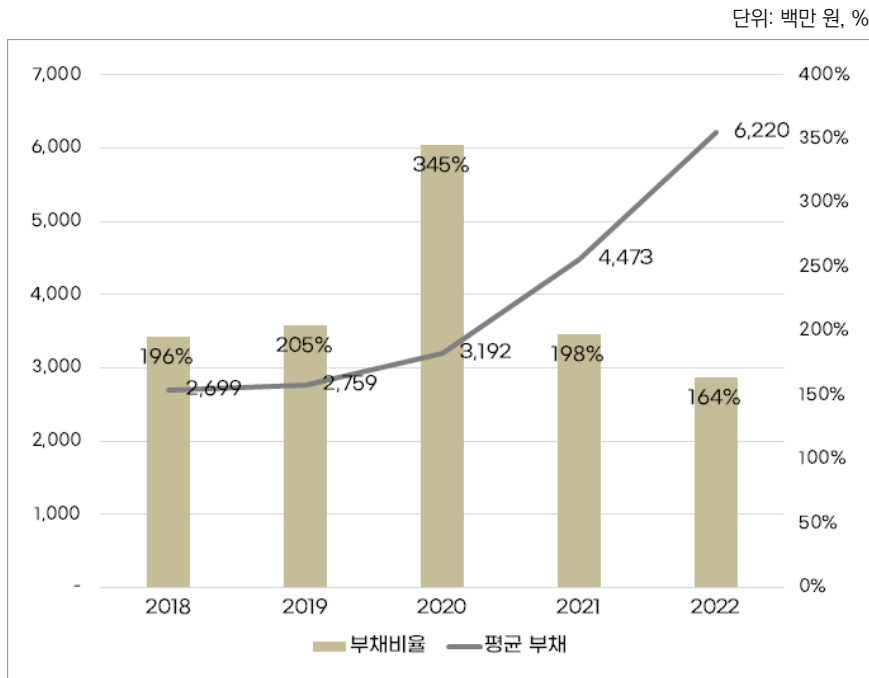
전기업을 제외하면 5개년에 대한 연속데이터가 존재하지 않는 기업이 다수 확인됐으며, 일부 누락된 년도 혹은 재무 정보가 존재하지 않은 기업 등이 있어 기업 규모(매출액, 자산 등)가 작을수록 데이터의 신뢰성 또한 낮아진다고 볼 수 있다.

(2) 국제물류기업 재무분석

가. 안정성

① 부채비율

〈그림 2-8〉 국제물류기업 부채 규모 및 부채비율(2018-2022)



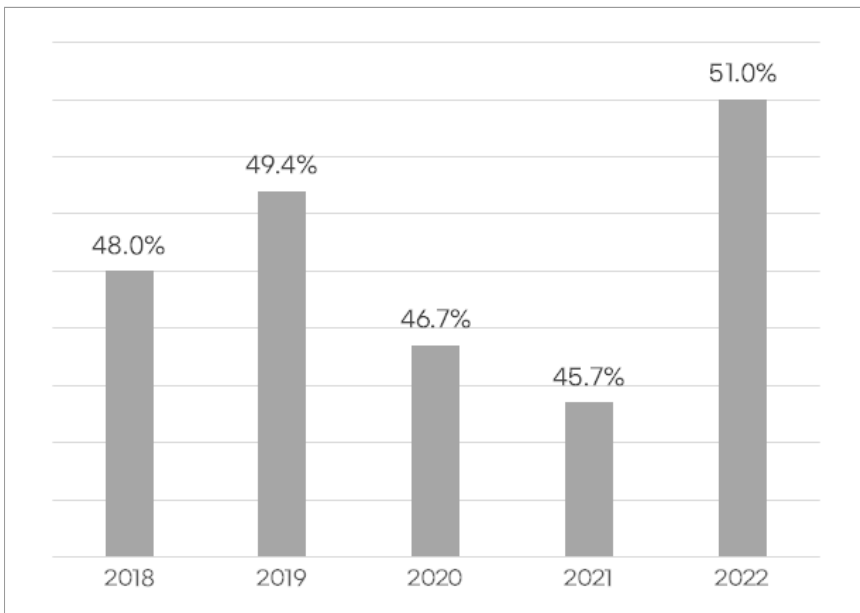
주: 평균 부채는 중앙값 활용

자료: 기업별 재무 데이터를 토대로 저자 작성

부채비율은 안정성 측면에서 부채를 자기자본으로 나눈 비율을 의미하며, 부채비율이 높을수록 안정성이 낮다고 볼 수 있다. 최근 5개년 부채비율을 살펴보면 2020년 코로나-19의 영향으로 큰 폭으로(약1.5배) 상승했다. 이로 인해 국제물류기업의 유동성 문제 및 장기 차입금에 대한 부담이 커진 것으로 알 수 있다.

② 자기자본비율

〈그림 2-9〉 국제물류기업 자기자본 평균 비율(2018-2022)



자료: 기업별 재무 데이터를 토대로 저자 작성

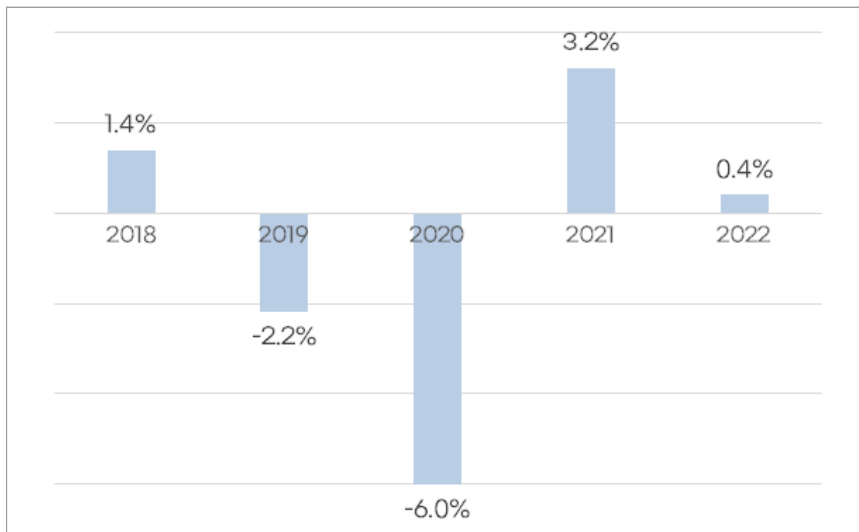
자기자본비율은 총자본(부채+자본) 가운데 자기자본이 차지하는 비중을 나타내며, 금융비용(대출 등)을 부담하지 않고 기업이 장기적으로 사용할 수 있는 안정적인 자본으로 자기자본비율이 높을수록 재무안정성이 높다고 판단한다.

2018년 이후 자기자본비율의 변화를 살펴보면 증가와 감소가 지속되는 가운데 약 50% 수준을 유지하고 있는 것으로 나타났으며, 2020년 및 2021년은 각각 46.7%, 45.7%로 자기자본비율이 낮아진 것으로 나타났다.

나. 수익성

① 매출액 영업이익률

〈그림 2-10〉 국제물류기업 매출액 영업이익률(2018-2022)

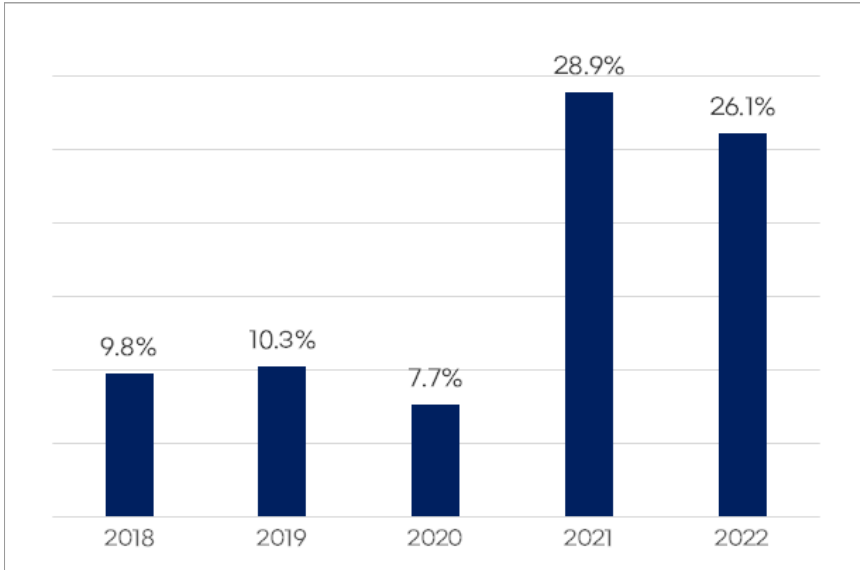


자료: 기업별 재무 데이터를 토대로 저자 작성

영업이익률은 매출액 대비 영업이익의 비중을 나타낸 것으로 영업활동을 통해서 벌어들인 수익의 비중을 의미한다. 즉, 전체 매출액에서 매출원가와 판매비/관리비를 제외한 금액으로 물류기업이 화물운송 혹은 물류서비스 제공을 통해 발생한 금액에서 실제 운송비, 판매비 등을 뺀 금액의 비중이라 할 수 있다. 코로나-19에 의해 2020년 영업이익이 악화했으며, 2021년에는 수요 증가에 따른 영업이익률 3.2%로 개선되었으나, 2022년에는 운임하락 등의 영향으로 전년 대비 3% 하락한 0.2%였다.

② 자기자본 순이익률

〈그림 2-11〉 국제물류기업 자기자본 순이익률(2018-2022)

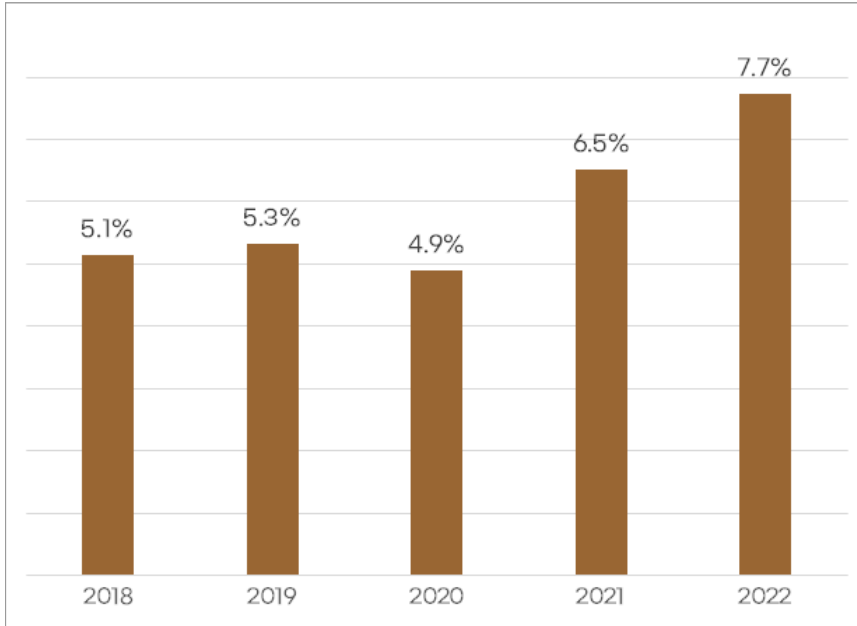


자료: 기업별 재무 데이터를 토대로 저자 작성

자기자본 순이익률은 물류기업이 자기자본을 활용해 얼마만큼의 수익을 창출했는지 이를 나타내는 지표로 당기순이익을 자기자본으로 나누어 산출한다. 즉, 기업이 1년간 얼마나 벌어들였는가를 파악하는 수치로 기업경영의 효율성을 나타내기도 한다. 2018년 이후 자기자본 순이익률을 살펴보면 2020년까지 10% 내외의 수치를 기록했으나, 2021년과 2022년 각각 28.9%, 26.1%로 개선된 것을 알 수 있다.

③ 총자산 순이익률

〈그림 2-12〉 국제물류기업 총자산 순이익률(2018-2022)



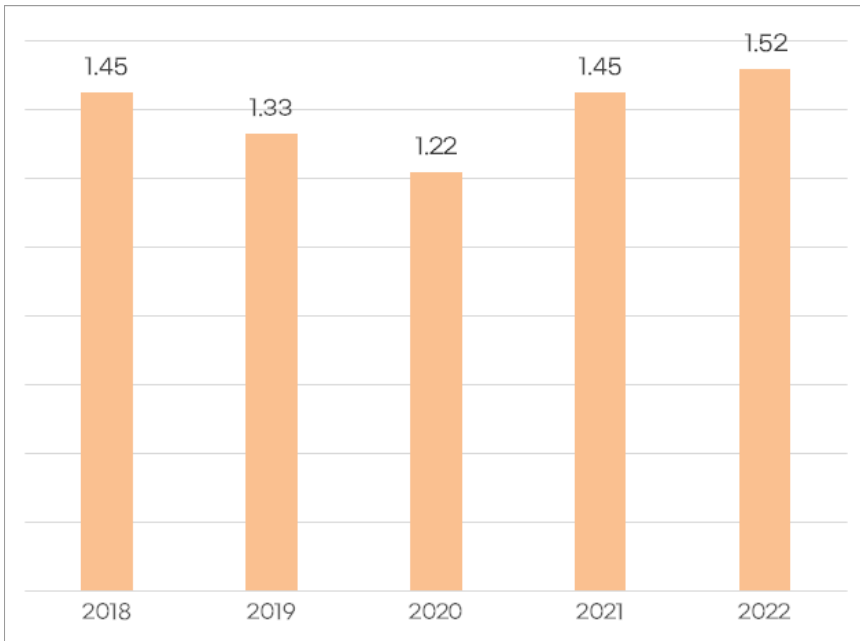
자료: 기업별 재무 데이터를 토대로 저자 작성

총자산 순이익률은 기업이 보유한 총자산으로 얼마만큼의 수익을 달성했는지 파악하는 지표로 자산을 얼마나 효율적으로 운영했는지 살펴보는 데 활용된다. 기업의 수익성뿐만 아니라 경영 효율성을 나타내는 지표로 우리 물류기업의 총자산 순이익률은 2020년까지 평균 5% 수준을 유지한 가운데 2021년(6.5%), 2022년(7.7%) 등 매년 소폭 증가하고 있다. 총자산 순이익률의 증가는 자산을 활용해 높은 영업이익률을 기록하고 있는 것으로 자산을 효율적으로 활용했다고 볼 수 있다.

다. 활동성

① 총자산 회전율

〈그림 2-13〉 국제물류기업 총자산 회전율(2018-2022)



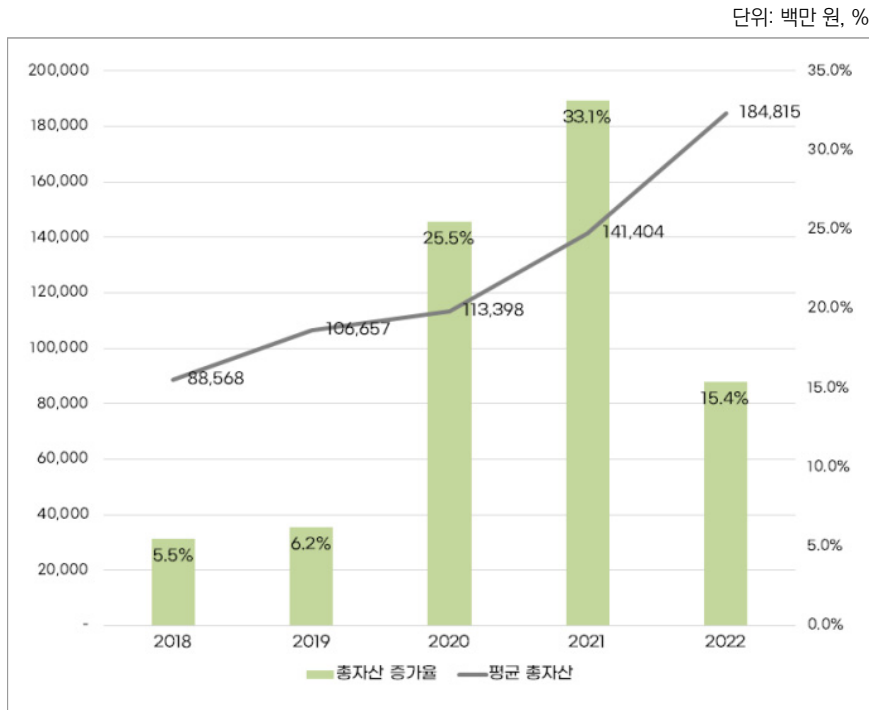
자료: 기업별 재무 데이터를 토대로 저자 작성

총자산 회전율은 매출액을 총자산으로 나눈 수치로 자본과 부채를 합한 자산 대비 매출을 얼마나 달성하고 있는지 파악하는 지표이다. 우리 물류기업의 총자산 회전율을 살펴본 결과 1.0을 상회하고 있으며, 총자산 대비 매출액의 규모가 약 50% 높다고 할 수 있다. 즉, 물류기업의 유동자산 및 고정자산 등이 매출 달성에 효율적으로 활용되고 있다고 볼 수 있으며, 비효율적인 투자는 없는 것으로 판단된다.

라. 성장성

① 총자산 증가율

〈그림 2-14〉 국제물류기업 총자산 규모 및 증가율(2018-2022)

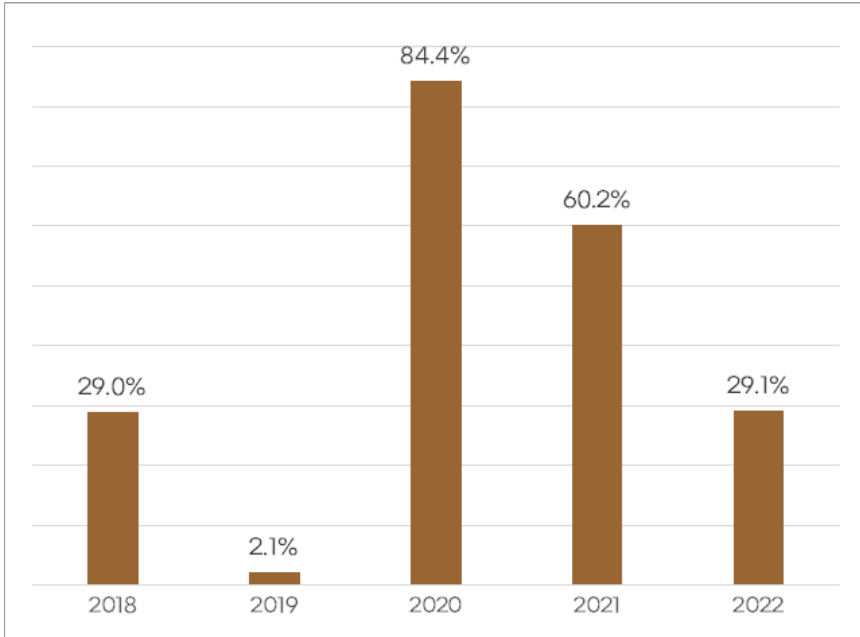


자료: 기업별 재무 데이터를 토대로 저자 작성

총자산 증가율은 기업의 자산이 얼마나 증가했는지 나타내는 지표로 기업의 성장 규모를 파악할 수 있다. 총자산 증가율은 20%를 기준으로 판단하고 있으며, 20%를 초과할 경우 기업의 성장률이 높다고 볼 수 있다. 우리 물류기업의 총자산 증가율은 2018년 이후 매년 꾸준히 증가하고 있으며, 특히 2020년 이후 약 25%, 약 33% 등 총자산 증가율의 증가로 기업의 규모가 빠른 속도로 증가하고 있다고 볼 수 있다. 그러나 2022년에는 총자산 증가율이 15.4%로 증가세가 둔화되고 있다.

② 매출액 증가율

〈그림 2-15〉 국제물류기업 매출액 증가율(2018-2022)

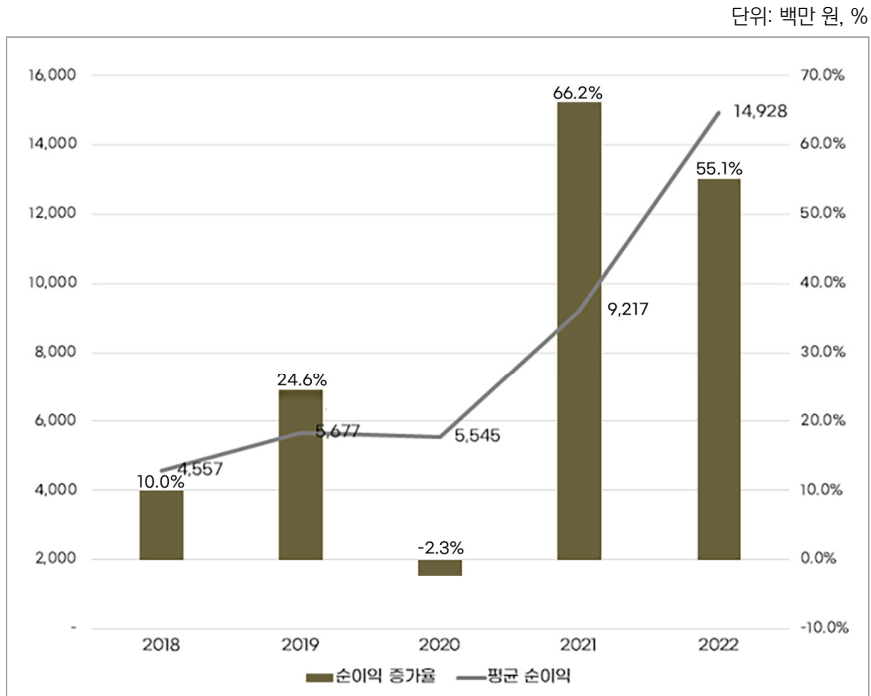


자료: 기업별 재무 데이터를 토대로 저자 작성

매출액 증가율은 1년 동안 달성한 매출이 전년대비 어느 정도 증가했는지를 나타내는 비율로 기업의 외적인 성장을 보여준다. 우리 물류기업의 평균 매출액 증가율을 살펴보면 2020년 코로나 팬데믹 시즌을 맞아 80% 이상 높은 수치를 기록한 이후 약 60%, 약 29% 등 매출액 증가율이 점차 하락하고 있다.

③ 순이익 증가율

〈그림 2-16〉 국제물류기업 순이익 규모 및 증가율(2018-2022)



자료: 기업별 재무 데이터를 토대로 저자 작성

순이익 증가율은 전년 대비 당해연도 순이익의 성장률을 보여주는 지표로 우리 물류기업의 최근 5개년 순이익 증가율을 살펴보면 매출액 증가율과 유사한 형태를 나타내고 있다. 순이익 증가율은 2021년 큰 폭으로 증가했으나, 2022년 증가 수준이 감소한 것으로 나타났다.

제2절 국제물류기업 실태 조사

1. 조사 개요

국제물류기업의 육성 한계점과 업계의 법적 측면에서의 애로사항을 조사하기 위해 업계 관계자 인터뷰와 간담회를 개최했다. 업계 간담회의 경우 한국국제물류협회 및 국제물류기업의 임원진을 대상으로 총 2회에 걸쳐 개최했다.

제1차 간담회에서는 현재의 국제물류기업의 정책 및 제도상의 문제점 및 애로사항과 이를 해소하기 위한 요청 및 건의 사항을 논의했다. 그리고 물류정책기본법이 국제물류기업의 경영활동에 있어 법률적인 문제점을 조사했다.

제2차 간담회에서는 1차 간담회 등의 의견을 수렴한 신법 제정(안) 수정본을 종합적으로 검토했으며, 추가적인 애로사항 및 법률 개선방향성을 논의했다.

〈표 2-8〉 정책간담회 개요

구분	주요 논의 사항
제1차 정책간담회(서울)	• 국제물류기업의 정책 및 제도상의 애로사항 • 정책, 제도상의 문제점 및 애로사항 해소를 위한 요청/건의 및 방향성 • 물류정책기본법상 법적 문제점 • (가칭)국제물류기업 육성을 위한 법률 제정 1차 초안 검토
제2차 정책간담회(부산)	• 국제물류기업의 정책 및 제도상 애로사항 • 정책, 제도상의 문제점 및 애로사항 해소를 위한 요청/건의 및 방향성 • (가칭)국제물류기업 육성을 위한 법률 제정 2차 검토 • 신법 제정에 따른 타법과의 관계 및 기대효과

자료: 저자 작성

2. 조사 결과

1) 법·제도적 개선 과제

(1) 국제물류주선업의 등록 기준 강화 필요

국제물류주선업은 1992년 허가제에서 등록제로 변경된 이후, 등록 기준 완화로 인한 영세업체 난립에 따라 다양한 문제점이 제기되어 왔다. 현재 등록 기준은 3억 원 이상 자본금, 1억 원 이상 보증보험이 가입된 경우 신고를 통해 등록이 가능²⁹⁾하다. 자본금 기준만 충족하게 되면 등록이 가능하므로 진입장벽이 낮아 지속적으로 등록 업체 수가 증가하고 있다.

또한 국제물류주선업은 2023년 기준 등록된 약 5,200여개사 중 자본금 5억원 이하 영세업체는 전체 사의 약 90%로³⁰⁾ 이러한 현실이 국내 국제물류시장 내 불필요한 과당 경쟁을 유도하고, 물류서비스 질을 저하해 국내 물류기업들의 국제경쟁력을 약화시키는 주요 요인으로 업계에서는 인식하고 있다. 업계 내에서는 일정 수준의 물류서비스 품질 확보 및 건전한 경쟁 유도를 위해 등록제 외 복합운송주선업의 허가제 요건 강화, 기존업체의 재등록 시 등록 기준 강화를 위한 체계적인 검증 요건 추가, 등록 기준 중 금액 및 실적충족 등 현재 등록 기준 강화가 필요하다고 인식되고 있다.

(2) 관세법상 추가등록 필요 등에 따른 이중 행정 문제

관세법 제222조 「보세운송업자 등록」 및 관세법 시행령 제231조 「보세운송업자 등의 등록」에 의해 보세운송업자는 등록여건을 갖추고, 관세청장이나 세관장에 등록하도록 되어 있으며, 국제물류주선업 등록의 경우 물류정책기본법 제43조 「국제물류주선업의 등록」 조항에 따라 국토교통부령에

29) 물류정책기본법 제43조 국제물류주선업의 등록

30) KMI의 2023년 전국 국제물류주선업 조사 결과

의해 시·도지사에게 등록하도록 되어 있다. 또한, 국제물류주선업의 변경등록 역시 관세청, 시·도지사에게 개별적으로 변경신청을 진행해야 하고, 폐업 시에는 물류정책기본법 제47조 「등록의 취소」에 따라 시·도지사 및 법인세법 제7조 「사업연도의 변경」에 의해 사업 종료에 따른 납세지 관할 세무서장에 개별적으로 신고해야 한다.

이러한 사업의 등록, 변경, 폐업 등의 절차가 행정적으로 비효율적으로 진행되고 있어 업계에서는 이러한 절차에 대한 이중 행정을 완화하기 위한 제도적 보완이 필요하다고 인식하고 있다.

(3) 주무부처 이원화에 따른 소관 업무 일원화 필요

물류정책기본법상 국제물류주선업에 대한 관리감독 등은 국토교통부 소관이나 국제물류 대부분이 해상운송을 통해 이뤄지고 있어 해운, 항만 및 해상물류는 해양수산부에서 관할하고 있다. 또한 물류적 기능에 따라 유통은 산업통상자원부, 통관은 관세청, 농산물 수출입은 농림축산식품부, 의료 관련 물류는 보건복지부 등에서 관할하고 있어 다부처 간 물류기능에 따른 소관이 분산되어 있다.

글로벌 공급망 위기, 물류 대란 등의 여러 상황에서 주도적으로 국제물류주선업에 대한 지원 대책을 마련하는 주무부서가 부재했으며, 위기 시점의 주요 제조업, 항공업, 해운업 등의 지원정책들에 비해 국제물류주선업을 지원하는 정책은 미비하다고 업계는 인식하고 있다.

각 부처의 ‘국’ 단위 분절로 인해 이러한 위기 시점의 국제물류주선업 지원을 위한 대응 및 체계적·종합적 정책 실현이 미흡하기에 업계에서는 국제물류를 전담하는 기능을 일원화해 체계적이고, 실효성 있는 국제물류 지원 정책 발굴 및 마련이 필요하다고 인식하고 있다.

(4) 국제물류 지원 법률 부재

국제물류 및 국제물류주선업을 지원하는 법률은 현재 물류정책기본법에 일부 포함되어 있다. 그러나 물류정책기본법의 입법 취지가 물류체계 효율화 및 국내외 물류정책 수립·시행·지원 및 물류산업 경쟁력 강화로 모든 물류산업에 광범위하게 적용됨에 따라 국제물류를 지원하는 진흥법, 육성법과 같은 법제적 성격과는 차이가 있다. 국내물류 및 국제물류의 사업범위, 기능, 법적 수혜대상이 다르며, 최근 생활물류서비스의 높은 성장으로 인해 택배서비스, 소화물배송서비스, 생환물류 기반 조성 및 활성화를 위한 체계적인 생활물류서비스 발전을 위한 「생활물류서비스산업발전법」 시행처럼 국제물류업의 경쟁력 강화를 위해 육성기능을 담당하는 신법 제법의 필요성이 대두되고 있다.

신법을 통해 「물류정책기본법」 상 명시되지 않은 국제물류 자원을 위한 인력, 자금, 육성정책, 기본계획 수립 등이 포함되어 체계적인 국제물류 지원을 위한 법적 근거 마련이 필요하다고 인식하고 있다.

2) 산업지원 측면의 개선 과제

(1) 불공정거래, 선화주 교섭력 약화

최근 해상운임 상승 및 물류대란에 따른 선화주의 협상력이 강화됨에 따라 상대적으로 국제물류주선업의 교섭력이 약화될 수밖에 없었다. 대형 화주들을 중심으로 기업 내 물류전담기능을 확충하거나 자회사 혹은 수직적 거래관계를 통해 특정 기업과의 거래만을 활용함에 따라 불공정거래가 더욱 심화되고 있다는 것이 업계의 인식이다. 특히, 대형 화주 간 거래에서 국내 국제물류업체의 과당경쟁 및 협상력 부족에 따른 비효율적인 물류비용 부과 등은 업계의 수익성을 악화시키고, 업계 특성상 글로벌 기업들과

경쟁해야 하는 구도 속에서 기업의 경쟁력을 지속적으로 악화시키는 요인으로 작용한다고 인식되고 있다.

물류정책기본법 제37조 상 「제3자 물류의 촉진」 조항이 있으나 실질적으로 화주기업의 물류시설 매각 등에 따른 제3자 물류기업의 인수, 물류컨설팅 등 지원기능만을 담당하고 있어, 이러한 불공정거래를 제어할 법적 제도 마련 또한 필요하다고 인식하고 있다.

(2) 중소기업 지원체계 부재

중소기업 지원은 현행법상 「중소기업기본법」, 「중소기업진흥에 관한 법률」, 「중소기업제품 구매촉진 및 판로지원에 관한 법률」, 「중소기업 인력지원 특별법」 등 다양한 법률에 의해 중소기업의 자금, 수출, 해외 이전 등 다양한 사업필요성에 의해 지원하고 있다. 하지만, 대부분 이와 관련된 법률은 제조업, 기술창업 등에 대한 지원을 목적으로 운영되고 있으며, 대부분이 중소기업 수준의 영세업체가 주류인 국제물류주선업의 경우, 실질적으로 관련 법률 지원 대상에 포함되기 어려운 실정이다. 따라서, 업계에서는 국제물류 관련 중소기업에 대한 법률적 규정 및 실질적인 지원이 가능한 법적 근거를 수립해 체계적인 육성이 가능한 법적 지원이 필요하다고 인식한다.

(3) 지원사업 및 금융지원 미비

국제물류주선업의 지원 및 금융지원은 물류정책기본법 제49조인 「자금의 지원」 및 제61조인 「국제물류기업의 촉진 및 지원」에 명시되어 있으나, 해외진출 등 사업에 대한 지원사업 발굴 및 금융지원 등에 대한 법적 조항이 없으며, 이를 위한 지원정책 역시 해양수산부의 해외물류시장 개척지원사업, 해외항만개발시장 진출 지원 사업 및 국토부의 제3자 물류컨설팅사업 외에는 전무한 실정이다. 타 부서의 펀드, 이차보존, 인증사업 역시 국

제물류주선업이 주요 대상이 아니기에 국제물류 주선업의 체계적인 지원을 위한 지원사업 발굴과 금융지원을 위한 법적, 정책적 근거 역시 필요하다.

(4) 국제물류 인력양성, 교육 지원 미흡

물류정책기본법 내 물류인력 양성 관련한 제도는 크게 물류관리사 자격 시험, 물류인력 양성, 물류관리사 고용사업자 우선 지원 등을 들 수 있다. 물류관리사 자격시험의 경우, 국제물류관리론이 한 과목으로만 지정되어 있으며 국제물류 관련 무역론, 관련 법률 및 국제 규약, 국제거래 등 체계적인 국제물류 관리사 양성 기능이 부족하며, 최근 스마트물류 시장의 활성화에 따른 환경적 변화에 따른 보완 역시 부족한 것으로 업계에서는 판단하고 있다. 또한, 국제물류업계에 대한 이해도가 높은 교육 인력을 통한 국제물류 관련 교육 및 전문지식 습득이 필요하다고 인식하나, 현재 정책상 업계 수요에 비해 지원책 마련은 미비하다고 인식하고 있다.

따라서 국제물류 전문자격증 신설 및 공인화, 국제물류 전문인력 양성을 위한 교육 개발 및 지정 등에 대한 필요성을 역설했다.

(5) 디지털, 플랫폼 산업 반영 필요

국제물류 관련 플랫폼 산업이 활성화되고 있으며, 기존의 국내 국제물류 주선업의 디지털화가 아닌 IT 기업, 플랫폼 기업 중심으로 국제물류 관련 플랫폼 산업이 활성화됨에 따라 전통적인 국제물류주선업의 위기감이 고조되고 있다고 인식되며, 전통적인 국제물류주선업의 디지털 전환 및 플랫폼 사업 참여를 위한 정책적인 기술적 지원체계, 자금 지원, 기술지원 등 전방위적인 지원정책 마련이 필요한 것으로 판단하고 있다.

또한, 물류산업 내 플랫폼화가 가속화되고 있는 시점에서 이러한 환경변화에 대응하기 위한 국제물류 관련 플랫폼에 대한 법제화 및 지원을 위한 법률 마련이 장기적으로 필요하다고 업계에서는 인식하고 있다.

제3절 시사점

제2장은 우리나라의 국제물류산업 현황과 한계점을 분석하기 위해 국제물류산업 현황 및 국제물류기업 실태조사를 실시했다. 이를 통해 아래의 시사점을 도출했다.

첫째, 국제물류주선업체의 등록 증가에 따른 과당경쟁의 우려가 있다. 국제물류산업 관련 기업체 수를 조사한 결과 2022년 기준 전년도 대비 3.9% 증가했다. 세부 업종에서는 해운/항공운송업은 전년 대비 1.3% 감소했으나 물류 관련 서비스업은 13.5%가 증가³¹⁾했다. 국제물류주선업체의 등록 현황은 매년 지속적으로 증가해 2022년 기준 5,221개사를 기록했다. 이는 최근 10년 동안 42.1%가 증가한 것으로 대기업 중심의 자가 물류, 영세기업의 증가에 따른 과당경쟁의 우려가 있다. 따라서 국제물류주선업 등록제도 개선의 필요성이 제기된다.

둘째, 코로나-19 이후 국제물류기업 경영성과의 높은 변동성을 기록하고 있다. 국제물류산업은 파생산업으로 글로벌 경기에 영향을 받는 대표적인 산업이다. 이로 인해 2018년부터 2022년까지의 자기자본 비율, 영업이익률, 매출액 증가율 등의 연도별 지표 변동성이 큰 것으로 확인되었다.

코로나-19 이후 2020년 하반기부터 주요 국가의 경기부양 정책으로 인해 글로벌 무역량이 급증했다. 이에 따라 국제물류기업의 매출액이 비약적으로 증가했다. 주요 재무적 성과를 살펴보면 안정성 지표인 부채비율은 2020년 345% 대비 2022년 164%로 개선되었고, 자기자본비율도 2020년 46.7% 대비 2022년 51%로 증가했다. 수익성 지표인 매출액 영업이익률은 2020년 -6% 대비 2022년 0.4%로 증가했고, 자기자본 순이익률도

31) 통계청(2022)

2020년 7.7%에서 2022년 26.1%로 향상되었다. 그러나 2022년 인플레이션 억제를 위한 미준금리 인상, 우크라이나 전쟁 등으로 인해 국제물류기업의 수익성 악화와 성장성이 저하³²⁾되는 것으로 분석되었다.

셋째, 국제물류기업의 전문가 인터뷰, 간담회 등의 실태조사를 실행한 결과 법·제도와 산업지원 측면에서의 개선 과제를 도출했다. 법·제도 개선 과제로는 국제물류주선업의 등록 기준 정비, 물류정책기본법 및 관세법의 국제물류주선업 등록에 따른 이중 행정 발생, 주무부처 이원화에 따른 소관 업무 일원화 필요, 국제물류기업 지원을 위한 신법 제정 필요 등이 제기되었다. 산업지원 측면에서의 개선 과제는 대형화주와의 불공정 거래 및 선화주 교섭력 약화, 국제물류중소기업 지원체계 부재, 지원사업 및 금융지원 미비, 인력양성 및 교육 지원 미흡, 국제물류산업의 디지털 및 플랫폼 산업 반영 필요 등이 제기되었다.

32) 수익성 부문에서 매출액 영업이익률은 2021년 3.2%에서 2022년 0.4%로 하락, 성장성 부문에서 매출액 증가율이 2021년 60.2%에서 2022년 29.1%로 하락함

03

주요국 국제물류 관련 법률 사례 조사

제1절 미국

1. 국제물류 관련 법

1) 해운법³³⁾³⁴⁾

(1) 배경 및 목적

미국의 「해운법(Shipping Act)」은 미국 항로에 있어 정기선 해운 활동을 규제하는 법률로 1916년에 우드로 윌슨(Woodrow Wilson) 대통령이 서명하며 제정되었다. 동 법은 독점행위를 규제하기 위해 개정되었는데 통상적으로 해운동맹, 선사 간 카르텔, 운임담합 등을 포함하고 있다. 동 법이 제정된 이후 미비점에 대한 지적이 이어져 왔고, 1984년 레이건(Ronald Reagan) 대통령의 서명을 거쳐 「1984 해운법(Shipping Act of 1984)」이 탄생하게 되었다.³⁵⁾³⁶⁾

33) Shipping Act of 1984 (West Supp. 1985

34) Reagan, Ronald W. (April 13, 1984), p. 524.

35) FMC, (검색일: 2024.08.10.)

36) 세계 정기선 화물의 양 60%를 차지하고 있는 미국은 1970년대 이후 급변하는 세계 정기선 화물의 환경

1984 해운법의 목적은 미국 내 해상운송 산업의 경쟁력 강화와 외국 선박에 대한 불공정 행위를 규제하기 위함이다. 이 법의 목적은 다음 각호에 해당하는 내용과 같다.

〈표 3-1〉 1984 해운법의 목적

목적
• 최소한의 정부 개입 및 규제 비용으로 미국의 해외 상거래에서 해상을 통한 화물의 일반적인 운송에 대한 비차별적인 규제 프로세스 확립 • 국제해상운송관행과의 조화 및 국제해상운송관행의 영향이 미치는 범위 내에서 미국의 해상 통상에서의 효율적이고 경제적인 운송시스템의 규정 • 국가 안보 요구를 충족할 수 있는 경제적으로 안정적이고 효율적인 미국 정기선의 개발 장려 • 경쟁력 있고 효율적인 해상운송을 통합과 동시에 시장에 대한 의존도를 높여 미국 수출의 성장과 발전 촉진

자료: 국회도서관, 세계법제정보센터(2009), 해상운송법, pp. 2-45.

미국은 해운법을 통해 외국 정기 선사가 협정을 체결한 후 이를 사전에 미국 FMC(연방해사위원회): Federal Maritime Commission에 보고하도록 하고 있다. 이런 절차를 통해 정기 선사의 공동행위를 허용해 왔다.

(2) 주요 내용

1984년 미국의 신 해운법은 독점 관련 조항의 전면적인 폐지와 더불어 경쟁을 조장하는 조항들이 삽입되었다. 이로 인해 해운동맹의 기능 약화는 불가피한 현실이 되었다. 동 법은 해운의 기술 발달과 더불어 미국 상선대 약화 등의 주요 원인으로 인해 추진되었고, 주요 입법 내용에는 동맹 가입 선사의 독자 행사권 도입, 동맹 내 서비스 계약제도 도입, 이중운임제 폐지, 공동운항 협정 승인 등이 포함되어 있다.

변화에 적절히 대응하기 위해 1916년 해운법을 개정, 1984년 6월 18일 신 해운법을 발효시킴, FMC(검색일 2024.8.10.)

〈표 3-2〉 1984 해운법 입법 주요 배경 및 주요 내용

입법 배경	주요 내용
• 국제 해운의 기술 발달	• 동맹 가입 선사의 독자 행사권 도입
• 신생 개발도상국의 해운 진출	• 동맹 내 서비스계약 제도 도입
• 미국상선대의 악화	• 이중운임제 폐지
• 1916년 해운법으로 인한 미국 선사의 영업활동 방해	• 공동운항 협정 승인
• 미국 국내운송업계의 자율화	

자료: Cargo news(검색일: 2024.4.12.)

2) 외항해운개혁법(OSRA)

(1) 배경 및 목적

미국의 「OSRA(신해운법): Ocean Shipping Reform Act」은 「1984년 해운법(Shipping Act, 1984)」을 개정한 법률이다. 1999년부터 발효되었다. 동 법은 미국 정부가 해상운송에 대한 비차별적 규제에 대한 절차를 확립하기 위해 발효되었으며, 효율적인 해상운송을 통해 미국 수출의 성장과 발전을 증진하기 위함에 그 목적을 두고 있다.

최근 해운에서의 공동행위를 규제하는 해운법을 개정할 목적으로 하원이 발의한 법안인 「외항해운개혁법 2022(OSRA 2022)」이 하원과 상원을 모두 통과했다. 해당 법안은 인플레이션과 항만 혼잡을 완화시키기 위한 일환으로 선사들의 과도한 운임 상승을 막기 위함이라고 볼 수 있다. 미국은 자국의 화주 주도로 해당 법안을 개정해 자국시장의 보호와 수출 강화를 위해 해상 운임의 폭등에 대응하고 있다. 즉 지속적으로 증가하는 국제 해상운송 비용을 제한함과 동시에 미국의 농산물 수출 시장의 공급망 적체를 완화하기 위함이라 볼 수 있다. 코로나-19로 시작된 항만의 혼잡으로 인해 미국 농민을 포함한 수출업자들은 글로벌 시장으로의 진출에 어려움을 겪은 바 있다.

최초 하원 버전은 선사가 미국발 수출품 선적을 전적으로 보장한다는 내용을 담고 있었으나 상원을 통과하면서 FMC가 해당 상황을 판단하고, 필요에 근거해 규제할 수 있다는 점을 부각시키고 있다. FMC는 1998년 내 마지막으로 개정된 「해운법」에 따라 해상운송에 의존하는 미국 기업의 이익을 보호하는 임무를 맡고 있다.

(2) 주요 내용

2022년 통과된 동 법은 미국 수출업자들의 경쟁의 장을 공정하게 만드는 것을 주된 목표로 하고 있다. 국제 해상운송업체에 대한 감독과 소비자가 직면하는 운송비 인상을 단속한다는 것이다.

〈표 3-3〉 외항해운개혁법 2022 입법 주요 내용

구분	입법 주요 내용
1	미국 수출업자의 부당한 선적 제한 금지 타 운송사 이용에 따른 보복, 차별 금지
2	연방법에 근거한 초과보관료/반환연체료 부과 명시
3	규정 위반자 제재 수단으로 환불 명령 추가
4	법 제정 이후 240일부터 2026년까지 한시적 화물 컨테이너 운송 트레일러 현황 파악 및 분석결과 공개
5	FMC 권한 강화

자료: 해양한국(검색일: 2024.4.12.)

가. FMC 권한 강화

이를 위해 FMC의 권한을 대폭 확대했으며, 선사가 화주에게 부과하는 Demmorage/Detention의 규제를 강화한 것이 주요 골자라 볼 수 있다.

〈표 3-4〉 FMC 권한 강화 주요 내용

목적
• FMC가 해상운송업체의 사업 관행에 대한 조사를 자체적으로 시작하고 필요한 경우 집행 조치를 적용할 수 있는 권한을 부여 • 새로운 필수 규칙 제정에서 FMC가 결정한 대로 해상운송업체가 미국 수출 기회를 부당하게 감소시키는 것을 금지 • '체선료 및 유치(demurrage and detention)' 비용의 합리성에 관한 입증 책임을 송장 당사자(invoice party)로부터 비용을 발행하는 해상운송업체(ocean carrier)로 전환 • 해상운송업체 또는 해상 터미널 운영업체에 연체료(demurrage and detention)가 연방 규정을 준수하지 않으면 벌금이 부과된다는 송장 정보를 포함하도록 요구 • 해상운송업체가 FMC에 얼마나 많은 공 컨테이너를 운송하고 있는지 보고하도록 요구해 미국 농산물 및 기타 수출에 대한 투명성을 향상 • 화주에 대한 보복이나 화물 거부 위협을 금지 • FMC 소비자 문제 및 분쟁 해결 서비스 사무국을 성문화(codification) • 새시 관리 시간에 대한 데이터를 수집하고 새시 관리 모범 사례에 대한 미국 국립과학원(National Academy of Sciences)의 연구를 포함해 교통통계국(Bureau of Transportation Statistics)에 권한을 부여해 새시 관리를 개선 • 기타 개선 사항 중에서 긴급 혼잡 상황이 발생하는 동안 데이터를 수집할 수 있는 임시 긴급 권한을 FMC에 부여

자료: S. 3580 Ocean Shipping Reform Act of 2022(검색일: 2024.4.12.)

나. 무선박운송사업자(NVOCC)

1998년 OSRA는 1984년 법률을 개정해 NVOCC(무선박운송사업자): Non-Vessel -Operating Common Carrier의 역할을 재정립하고, 규제를 완화했다. 본 개정안은 NVOCC들이 특정 요건을 충족할 경우 면허를 받도록 요구하고, 이들이 해상운송사들과 동일한 방식으로 화주들과 서비스 계약을 체결할 수 있도록 허용해 시장에서의 경쟁력을 강화하는 데 중점을 두었다.³⁷⁾

NVOCC 역할 확대 및 규제 완화 조항의 경우 1998년 OSRA는 NVOCC의

37) United States Congress(검색일: 2024. 8. 26)

면허 요구를 신설하고, 이들의 활동을 더욱 체계적으로 관리할 수 있도록 했다. 이로 인해 NVOCC들은 "Ocean Transportation Intermediaries"로 분류되었고, 해당 범주에 NVOCC와 해상 화물 운송업체(OFFs)가 포함되었다.

NVOCC 서비스 계약 체결 권한 부여에 있어 1998년 OSRA는 1984년 법의 8(c)조항을 광범위하게 수정해 NVOCC가 해상운송사들과 동일하게 화주와 서비스 계약을 체결할 수 있도록 허용했다.

2022년 외항해운개혁법에서는 NVOCC의 운영을 명확하고 공정하게 규제하기 위해 관련 조항들을 도입했다. 주요 사항은 다음과 같다.

‘46 U.S.C. 41104(a)(3)’은 해상운송업체가 부당하게 화물 공간 배정을 거부하는 것을 금지하는 규정이다. WSC(세계 선사 협의회): World Shipping Council)는 NVOCC를 이 규정에서 제외하는 것이 NVOCC에게 부당한 경쟁 우위를 줄 수 있다고 주장했고, 이에 대해 FMC는 NVOCC가 41104(a)(3) 규정에 따라 화물 공간 배정 관련 법적 책임을 진다고 규정했다. 그러나 2022년 OSRA에서 새롭게 추가된 41104(a)(10) 규정은 ‘선박운영사업자에게만 적용되고 NVOCC는 해당되지 않는다’고 범위를 제한했다.³⁸⁾

OSRA 2022는 NVOCC가 청구서 발행 시 요금의 성격을 명확히 표시하고, 요금 발생 후 30일 이내에 발행해야 하며 청구서를 받은 당사자가 30일 이내에 이의를 제기할 수 있는 기간을 제공하도록 규정했다.³⁹⁾

38) FMC(검색일: 2024. 8. 26)

39) Squire Patton Boggs(검색일: 2024. 8. 26)

3) 외항해운개혁법(OSRA) 2.0

(1) 배경 및 목적

미국의 「외항해운개혁법 2.0⁴⁰⁾」은 2022년 통과된 「외항해운개혁법 2022(OSRA 2022)」를 기반으로 추가적으로 개정된 법안으로 2023년 3월에 발의되었고, 2024년 3월에는 미국 하원을 통과해 상원의 심의를 기다리고 있다.⁴¹⁾

최근 미·중 간 갈등 양상 속에서 OSRA 2.0은 미국 해운 시장에서 중국의 영향력을 줄이고, 해운업체에 대한 규제를 강화하여 미국의 수출업자와 소비자들을 보호하기 위해 마련되었다고 볼 수 있다. 동 법안은 해운업체의 불공정 관행을 규제하고, 미국의 경제적 이익과 국가 안보를 보호하며 국제 무역에서 공정한 경쟁 환경을 조성하는 데 목적을 두고 있다. 특히 중국 해운 시장에서의 영향력을 제한함으로써, 미국의 수출업자와 소비자들을 보호하고, 글로벌 공급망의 안정성을 강화하는 것을 목표로 하고 있다.

(2) 주요 내용

OSRA 2.0의 주요 내용은 미국 해운 시장에서 중국의 영향력을 줄이고, 해운업체의 불공정 관행을 규제하며 국제 무역에서의 공정성을 강화하는 것으로 볼 수 있다. 이를 통해 미국의 수출업자와 소비자들을 보호하고, 글로벌 공급망의 효율성과 안정성을 높이는 것을 목표로 한다.

40) Ocean Shipping Reform 2.0 또는 OSRA 2.0: The Ocean Shipping Reform Implementation Act of 2023

41) United States House of Representatives(검색일: 2024. 8. 20)

〈표 3-5〉 외항해운개혁법 2.0(2023) 주요 목표

주요 목표
• (중국의 영향력 제한) 미국 항만에서 중국 정부가 지원하는 소프트웨어(LOGINK) 사용을 금지하고, FMC가 상하이해운거래소와 같은 중국의 해운거래소를 조사할 권한 부여 • (데이터 표준화 및 물류 효율성 향상) FMC가 해상물류에 대한 새로운 데이터 표준을 설정하고, 필요에 따라 전문가를 고용해 연방 데이터 표준을 개발할 수 있는 권한을 부여 • (규제 강화) 해운업체들이 미국 수출업자들에게 불리한 조건을 제시하지 못하도록 규제를 강화하고, 이를 통한 미국 경제 안정성 유지

자료: Dusy Johnson(검색일: 2024.8.20.)

이를 위해 FMC의 권한을 대폭 강화했으며 특히 중국의 영향력을 억제하고, 해운업체들의 불공정한 관행을 차단하는 것이 법안의 핵심이라 볼 수 있다.

〈표 3-6〉 외항해운개혁법 2.0(2023) 주요 내용

구분	주요 내용
중국에 대한 강경 조치 (Tough on China)	• 상하이 해운거래소 등 해운거래소에 대한 불만을 FMC에 공식적으로 보고하고 조사할 수 있는 절차 마련 • 미국 항만 당국이 중국 정부가 지원하는 소프트웨어(LOGINK)와 유사한 시스템을 사용하는 것 금지 • 미국 교통부(DOT)가 독립 감사인을 통해 상하이 해운거래소의 비즈니스 관행에 대한 중국 정부의 영향을 조사하고, 그 결과를 의회에 보고하도록 지시 • "통제된 운송인"의 정의를 확대하여, 비시장 경제에서 국가가 통제하는 기업들까지 포함하도록 규정
데이터 표준화 및 항만 성과 통계 강화(Data Streamlining & Port Performance Statistics)	• FMC가 해상물류 데이터 표준을 정비하고, 필요시 전문가를 고용하여 새로운 연방 데이터 표준을 개발할 수 있는 권한 부여 • 교통통계국(Bureau of Transportation Statistics)이 항만 운영에 대한 정보를 더욱 광범위하게 수집할 수 있도록 권한을 강화해 입출항 컨테이너 수와 야드 용량 등을 포함한 데이터를 수집하도록 권한 부여
OSRA 2.0의 공정한 행정 구현(OSRA Good Government)	• FMC가 해운 계약에 대해 최소 요건을 설정할 수 있는 권한 명확화 • 해운법의 목적을 현행 연방 정책에 맞게 수정해 국제 해운에서 상호 무역을 FMC의 역할에 포함 • 해운업체가 행정적 부담을 줄이기 위해, FMC가 이미 다른 연방 기관에 보고된 정보를 해운사로부터 중복해서 요구하지 않도록 권한 제한

자료: Dusy Johnson(검색일: 2024.8.20.)

2. 공급망 관련 법률

1) 반도체 및 과학법

(1) 배경 및 목적

지난 2022년 미국 의회는 자국의 반도체 제조, 설계 및 연구와 더불어 경제와 국가 안보를 강화하며 미국의 반도체 공급망을 강화하기 위한 일환으로 「CHIPS(반도체 및 과학법): CHIPS and Science Act)」 법안을 통과시켰다. CHIPS 법은 미국의 반도체 제조를 강화하기 위한 법안이다. 이는 기술, 자동차, 의료, 국방 등 광범위한 산업의 필수 구성 요소인 중요한 반도체 칩을 해외 소스에 의존하는 국가에 대한 우려를 해결하기 위해 도입되었다.

(2) 주요 내용

동 법의 주요 내용은 반도체 관련 연구와 제조를 위한 자금 지원을 중심으로 미국 내 반도체 생산에 대한 인센티브, 정부-업계 간 협력 방안, 국가 안보 고려 사항 등을 포함하고 있다.

〈표 3-7〉 반도체 및 과학법 주요 내용

구분	주요 내용
반도체 연구 및 제조를 위한 자금 지원	• 반도체 연구 및 개발 활동을 지원하고, 미국 자국의 반도체 제조 시설에 대한 투자를 지원하기 위한 자금을 승인
미국 국내 반도체 생산에 대한 인센티브	• 기업이 미국에서 반도체 제조 시설을 건설하거나 확장하도록 장려하기 위해 보조금, 세금 공제 및 기타 형태의 지원과 같은 재정적 인센티브 제공
정부와 업계 간의 협력	• 연방 정부, 업계 이해관계자 및 연구 기관 간의 협력을 촉진
국가 안보 고려 사항	• 국가 안보, 회복력 제고, 미국 국내 반도체 공급망 강화 필요성을 강조하고, 이를 위해 미국은 제조, 인력양성, R&D 등에 예산 투입

자료: SIA (검색일: 2024.4.5.)

2) 인플레이션 감축법⁴²⁾

(1) 배경 및 목적

탄소중립을 실현하기 위해 미국은 2022년 8월 「IRA(인플레이션 감소법): Inflation Reduction Act)」을 통과시켰다. 미국 역사상 청정에너지와 기후 변화에 대해 가장 중요한 조치를 취했다. 앞으로 IRA 법은 국가의 탄소 배출량을 크게 낮추는 것을 목표로 약 4,000억 달러에 달하는 연방 자금을 청정에너지에 투입할 예정⁴³⁾이다.

동 법은 2021년 11월 이후 통과되었고, 바이든 대통령은 기후 위기의 실존적 위협에 맞서기 위해 미국의 리더십을 제정의하고, 소비자 비용을 낮추고 동시에 글로벌 청정에너지 경제를 발전시키기 위한 미국의 혁신과 독창성의 새로운 시대를 열었다고 할 수 있다.⁴⁴⁾

(2) 주요 내용⁴⁵⁾

「IRA 법」은 기후 위기에 대처할 뿐만 아니라 모두가 포용하는 청정에너지 경제를 구축하기 위한 경제적 기회를 핵심으로 삼는다는 점에서 의미가 크다.

〈표 3-8〉 인플레이션 감축법 주요 내용

구분	주요 내용
1	소비자의 에너지 비용 감소
2	중국 의존도 완화를 위해 미국의 에너지 안보 강화
3	경제 전 분야의 탈탄소화에 투자
4	소외된 지역사회가 깨끗한 경제로의 전환 혜택 공유를 위한 투자
5	빠르게 변화하는 기후 적응을 위한 농림 및 산림업에 대한 지원

자료: <https://www.kimeng.com>(검색일: 2024.4.13.)

42) 기후변화 대응을 위한 투자와 법인세 인상 등의 내용을 담은 'Energy Security and Climate Change Investments in the Inflation Reduction Act of 2022 (Public Law No. 117-169)'에 서명함

43) Impact On(검색일: 2024.3.26.)

44) White House(검색일: 2024.3.26.)

45) U.S. Department of the Treasury, (검색일: 2024.04.02.)

3) 미국 공급망 보안 검토법

(1) 배경 및 목적

2023년 제정된 「미국 공급망 보안 검토법(U.S. Supply Chain Security Review Act of 2023)」은 미국의 주요 항만이 외국에 의해 소유 될 경우 국가 경제와 안보에 미칠 수 있는 잠재적 위험을 평가하기 위해 마련되었다. 특히 외국 적대국이 미국 항만의 운영에 관여할 경우 발생할 수 있는 공급망의 취약성을 파악하고, 이를 해결하기 위한 대응 방안 마련을 주요 목적으로 한다.

(2) 주요 내용

동 법안은 FMC에 특정 연구를 의뢰하도록 하고, 그 결과를 의회에 보고하도록 규정하고 있다. 미국에서 주요 15개의 컨테이너 항만에 대한 외국 소유권이 경제 보안에 미치는 잠재적 위험을 평가하고, 이러한 위험을 해결하기 위한 방안을 제시하는 내용을 포함한다.

〈표 3-9〉 공급망 보안 검토법 주요 내용

구분	주요 내용
외국 소유권이 미국의 경제적 안전에 미치는 영향	• 외국 소유권이 미국 주요 항만 터미널에 미치는 경제적 위험을 평가하도록 명시 • 외국의 적대적 국가가 미국 항만을 소유하게 되면 미국의 경제적 안정성을 위협하거나 항만을 통해 중요한 자원을 통제할 수 있음
미국 고유 운영 기술 및 정보에 대한 잠재적 위험	• 외국 소유권이 미국 고유의 운영 기술 및 정보에 미치는 잠재적 위험을 평가하도록 규정 • 미국이 보유한 기술적 우위와 관련된 정보를 외국이 악용할 가능성 검토
미국 공급망에 미치는 영향	• 외국 소유권이 미국의 공급망에 미치는 영향 평가 • 주요 항만에 대한 외국의 통제가 미국 전체 공급망에 미칠 수 있는 위험과 취약성을 평가

자료: Congress.GOV(검색일: 2024.8.10.)

3. 기업/산업 지원·육성 관련 법

미국에는 다양한 기업과 산업 관련 지원법이 있으나, 본 연구에서는 연구의 목적과 가장 부합하는 중소기업법⁴⁶⁾을 검토하고자 한다.

1) 배경 및 목적

미국의 「중소기업법 (Small Business Act)」은 1953년 7월 30일 제정되었다. 중소기업법은 최근 2020년 코로나-19 동안 중소기업을 지원하기 위한 다양한 금융 프로그램들이 추가되었다. 동 법안은 중소기업의 지원과 육성을 통해 미국 경제의 균형 잡힌 성장을 도모하고, 경제적 기회를 확대하기 위해 마련되었다.

2) 주요 내용

미국 중소기업법은 중소기업이 공정한 경쟁 환경에서 운영될 수 있도록 지원하며, 중소기업의 경제적 기회를 확대하고 자립을 도모한다. 법안은 SBA(중소기업청): Small Business Administration의 설립과 조직을 규정하며, 중소기업에 대한 자금 지원, 컨설팅 서비스, 보증 제공 등을 통해 경제적 자립을 지원하고 있다.

〈표 3-10〉 중소기업법 주요 내용

구분	주요 내용
중소기업청(SBA)의 설립 및 기능	• SBA는 중소기업을 보호하고 이들의 경제적 발전을 지원하기 위해 설립되었고, 주요 역할로는 자금 지원, 컨설팅, 교육 및 기술 지원 등이 포함

46) 1953년 드와이트 D. 아이젠하워 대통령이 서명하며 법률로 확정

구분	주요 내용
자금 지원 및 대출 보증	- 중소기업을 위한 주요 대출 프로그램인 7(a) Loan Program을 규정 - 해당 프로그램은 중소기업이 사업 확장, 운영 자금 조달, 시설 및 장비 구입 등에 필요한 자금을 받을 수 있도록 보증
경영 컨설팅 및 교육	- SBA가 중소기업에 제공하는 다양한 경영 컨설팅 및 교육 프로그램으로 중소기업이 시장에서 경쟁력을 유지하고 성장할 수 있도록 지원 - SCORE(Service Corps of Retired Executives)는 은퇴한 경영 전문가들이 중소기업에 무료 상담과 교육을 제공
재해 대응	- 재해 대출 프로그램(Disaster Loan Program)을 운영, 중소기업이 자연재해 또는 경제적 위기에 처했을 때, 복구를 위한 자금을 지원 - Disaster Assistance Loans - COVID-19 동안 SBA는 해당 프로그램을 통해 많은 중소기업에 긴급 자금을 지원
미국 공급망에 미치는 영향	- 외국 소유권이 미국의 공급망에 미치는 영향을 평가 - 주요 항만에 대한 외국의 통제가 미국 전체 공급망에 미칠 수 있는 위험과 취약성을 평가

자료: U.S. SBA(검색일: 2024. 8. 22)

특히 자금 지원 및 대출 프로그램인 7(a) Loan Program은 가장 일반적인 SBA 대출 프로그램으로, 최대 500만 달러까지 지원해 주고, 대출은 은행에서 직접 이루어지며, SBA가 최대 85%까지 보증해 준다.⁴⁷⁾

〈표 3-11〉 SBA 7(a) 대출 프로그램 유형

구분	주요 내용
1	Standard 7(a) Loans - 일반적인 사업 자금 조달을 위한 대출
2	SBA Express Loans - 신속한 처리와 승인 과정을 제공하는 대출
3	Export Express Loans - 해외 수출을 지원하는 대출
4	Veterans Advantage Loan - 재향군인과 그 가족을 위한 대출

자료: U.S. SBA (검색일: 2024. 8. 22)

47) U.S. SBA(검색일: 2024. 8. 22)

제2절 유럽

1. 국제물류 관련 법률

1) DG MOVE(Directorate General for Mobility and Transport)

DG MOVE는 유럽연합(EU) 내 운송 및 교통과 관련된 정책을 개발하고 시행하는 유럽 위원회 산하 부서인 유럽연합 교통당국(Directorate-General for Mobility and Transport)을 의미한다.

DG MOVE의 주요 기능과 역할은 교통 정책 개발(Transport Policy Development), 유럽 횡단 운송 네트워크(Trans-European Transport Networks ·TEN-T), 지속 가능한 이동성(Sustainable Mobility), 국제 관계(International Relations), 연구 및 혁신(Research and Innovation), 입법 및 규제(Legislation and Regulation) 등을 포함하고 있다.

〈표 3-12〉 DG MOVE의 주요 기능

구분	입법 주요 내용
교통 정책 개발(Transport Policy Development)	• 도로, 철도, 항공, 해상운송 등 다양한 교통수단 관련 정책을 수립하고 시행 • EU 내에서 지속 가능하고 효율적인 운송 시스템을 장려함과 동시에 안전, 보안, 환경 영향, 승객 권리 등의 문제를 해결
유럽 횡단 운송 네트워크 (Trans-European Transport Networks ·TEN-T)	• EU 전역의 도로, 철도, 내륙 수로, 해상운송 경로, 항만, 공항 및 철도 터미널의 네트워크인 TEN-T를 개발하고 유지 관리 • TEN-T 인프라 프로젝트의 조정 및 자금 조달 촉진 역할
지속 가능한 이동성 (Sustainable Mobility)	• 깨끗하고 에너지 효율적인 운송 수단 사용을 장려 • 대체 연료 및 저공해 차량의 개발 및 보급을 지원함과 동시에 보다 지속 가능한 도시 모빌리티 솔루션으로의 전환 장려

구분	입법 주요 내용
국제 관계(International Relations)	- 국제민간항공기구(ICAO), 국제해사기구(IMO) 등 운송 관련 국제 기구 및 포럼에서 EU를 대표 - 국제 운송 협정 및 규정을 협상하고 시행
연구 및 혁신(Research and Innovation)	- Horizon Europe과 같은 자금 지원 프로그램을 통해 운송 부문의 연구 및 혁신 활동을 지원 - 운송 및 이동성을 위한 새로운 기술과 솔루션의 개발 및 채택을 촉진
입법 및 규제(Legislation and Regulation)	- 표준, 안전 규칙, 환경 요구 사항 등 EU 운송 관련 법률 및 규정을 제안하고 실행 - EU 운송 법률 및 규정 준수를 모니터링하고 시행

자료: European Commission(검색일: 2024.3.5.)

DG MOVE는 EU 내 운송 서비스를 위한 내부 시장의 원활한 기능을 보장하고, 지속 가능하고 효율적인 이동성 솔루션을 촉진하며, 회원국 전체의 운송 네트워크 통합을 촉진하는 데 중요한 역할을 수행하고 있다.

위에 언급된 주요 기능 이행을 위해 이사회 및 유럽의회에서는 현재 약 357개의 법률을 지니고 있으며, 회원국에서는 해당 법률을 근거로 각 분야에서 활동하고 있다.

2) 물류 및 운송 관련 주요 법률

유럽연합의 DG MOVE이 정한 정책 외에도 물류 및 운송 관련 몇 가지 중요한 법률 및 규정이 있다.

〈표 3-13〉 물류 및 운송 관련 주요 법률 내용

구분	주요 내용
국가 운송 법률 및 규정 (National transportation laws and regulations)	• 각 국가에는 국경 내 다양한 운송 방식(도로, 철도, 항공, 해상)을 관리하는 자체 법률 및 규정이 있음 • 여기에는 라이선스, 안전 표준, 노동 규칙, 세금/수수료 등의 영역이 포함된다.
유럽 횡단 운송 네트워크 (Trans-European Transport Networks ·TEN-T)	• EU 전역의 도로, 철도, 내륙 수로, 해상운송 경로, 항만, 공항 및 철도 터미널의 네트워크인 TEN-T를 개발하고 유지 관리 • TEN-T 인프라 프로젝트의 조정 및 자금 조달 촉진 역할
국제 협약 및 협약 (International conventions and agreements)	• 국제 민간 항공 협약(시카고 협약), 해상 생명 안전을 위한 국제 협약(SOLAS), 국제 운송 계약 협약 등 국경 간 운송을 촉진하는 다자 협약
관세 규정(Customs regulations)	• 국경을 넘는 상품 이동은 개별 국가의 관세법은 물론 통일 상품 설명 및 코딩 시스템에 관한 국제 협정에 의해 규제
보안 규정(Security regulations)	• 테러, 밀수 등과 같은 위협으로부터 물류/운송 공급망을 보호하기 위한 법률 규정 • 미국 컨테이너 보안 이니셔티브(U.S. Container Security Initiative) 및 세계관세기구(World Customs Organization)의 SAFE Framework of Standards 등
환경 규제(Environmental regulations)	• 배출 기준, 소음 공해 제한, 위험 물질 운송 규정 등은 물류 운영에 큰 영향을 미치는 만큼 이와 관련된 환경 규제
노동법(Labor laws)	• 근로 조건, 최저 임금, 운전 시간 제한 등과 관련된 법률은 운송 및 창고업 근로자를 중심으로 규제

자료: European Commission(검색일: 2024.3.5.)

2. 공급망 관련 법률

1) 공급망 실사 지침

(1) 배경 및 목적

지난 2022년 유럽연합의 기업의 공급망 내 인권 및 환경보호 강화를 위한 일환으로 ‘기업 지속가능성 실사 지침(Directive on Corporate Sustainability Due Diligence)’을 발표했다. 동 지침의 목적은 지속 가능하고 책임 있는 기업 행동을 육성하고 기업 운영 및 기업 지배구조에서 인권과 환경에 대한 고려를 강화하는 것이다.⁴⁸⁾

(2) 주요 내용

가. 실사 의무

동 지침은 기업의 실사 의무를 규정하고 있다. 해당 의무의 핵심 요소는 회사 자체 운영, 자회사 및 가치사슬에서 부정적인 인권 및 환경 영향을 최소화하는 것이다. 또한 일부 대기업은 비즈니스 전략이 파리 협약에 따라 지구 온난화를 1.5°C로 제한하는 것과 호환되도록 계획을 세워야 한다. 또한 기업들은 실사를 기업전략에 통합시키는 것이 포함된다.

나. 적용 범위

유럽연합의 실사 지침은 특정 직원 및 매출액 기준을 충족하는 EU 내 EU 회사 및 비EU 회사에 직접 적용된다.

또한 기업의 분야에 대한 정의는 명확하지 않지만 섬유, 농업, 추출 및 제조 분야에서 운영되고 전 세계 순 매출액이 4천만 유로 이상인 동시에

48) European Commission(검색일: 2024.3.5.)

직원이 250명 이상인 EU 회사는 지침을 준수⁴⁹⁾해야 한다. 이는 섬유, 농업, 추출 및 제조 부문에서 운영되고 EU 전체 순매출액이 4천만 유로가 넘는 비EU 기업에도 적용된다.

3) 핵심원자재법

(1) 목적 및 배경

지난 2023년 EU는 「CRMA(핵심원자재법): Critical Raw Materials Act」를 발표했다. 동 법은 그린 및 디지털 전환 산업을 선도하기 위해 유럽 연합이 수립된 것으로 해당 법안을 통해 관련 산업에 필요한 원자재를 안정적으로 공급하고자 함에 목표를 두고 있다. 동 법을 통해 EU 차원에서 체계적인 원자재 관리 및 대응 정책을 펼칠 수 있게 된다.

(2) 주요 내용

동 법의 주요 내용에는 향후 유럽연합 내에서 주요 산업에 필요한 핵심 원자재의 공급망을 구축하기 위한 방법과 목표가 포함되어 있다. 궁극적으로 「CRMA 법」은 2030년까지 제3국산 전략적 원자재 의존도를 역내 전체 소비량의 65% 미만으로 낮추기 위해 설립된 법안이다.

〈표 3-14〉 CRMA법 주요 내용

구분	주요 내용
목표	• 2030년까지 EU의 연간 전략원자재 수요량 대비 채굴 10% • 제련 및 정제 40%, 재활용 15%까지 역내 생산 역량을 확대 • 역외 특정국에 대한 전략원자재 수입의존도가 65%를 넘지 않도록 공급원 다변화
핵심 및 전략	• 핵심 원자재 중에서도 디지털 및 친환경 전환, 우주, 방산 등 네 개의 전략 분야에 필수불가결한 원자재 16종으로, EU 차원에서 전략적으로 비축하고 공동구매

49) 중소기업벤처부(검색일: 2024. 8. 22)

구분	주요 내용
원자재	• 역내 원자재 확보에 기여하는 프로젝트를 전략 프로젝트로 지정하고, 인허가 기간 단축, 행정절차 간소화를 통해 신속하게 추진
의무	• 전략원자재를 사용해 전략적 기술을 제조하는 EU 역내 대기업은 공급망 자체 감사 수행 후 사내 이사회에 보고 • 영구자석이 포함된 제품을 현지 생산·판매 및 EU 시장으로 수출하는 기업에 대해서는 관련 정보를 공개할 의무 부과

자료: 무역협회(검색일: 2024.4.13.)

유럽연합의 「CRMA 법」은 미국의 「IRA 법」과는 상이하다. 자국산 사용이나 조달 요건 외 외국산에 대한 명시적 차별조항을 담지 않았기 때문이다. 다만 동 법안에서는 원자재 생산 시 환경이나 노동 규제 등 지속가능성 요건을 준수할 것을 지속적으로 강조하고 있다.

3. 기업/산업 지원·육성 관련 법

EU도 기업과 산업 관련 지원 및 육성에 관련된 법률을 시행 중이고, 대표적인 법률이 유럽 중소기업법⁵⁰⁾이다.

1) 배경 및 목적

EU는 중소기업(SMEs)을 지원하기 위해 유럽 중소기업법을 2008년에 도입했다. 유럽의 중소기업들이 자금 조달, 기술 혁신, 글로벌 시장 접근 등의 문제에 직면하며, 이러한 문제를 해결하고자 유럽 중소기업법이 도입되었다.

⁵⁰⁾ European Commission, (검색일: 2024. 8. 22)

2) 주요 내용

동 법의 목적은 중소기업의 규제 부담을 줄이고, 그들이 유럽 시장에서 보다 쉽게 성장할 수 있도록 하는 데 있다. 특히, 중소기업이 정책 수립에서 우선 고려되도록 하는 “Think Small First” 원칙을 핵심⁵¹⁾으로 한다.

〈표 3-15〉 유럽 중소기업법 주요 내용

구분	주요 내용
중소기업 친화적 정책 환경 조성	• 유럽 연합은 회원국들이 행정적 부담을 줄이고, 특히 국경 간 사업 활동에 필요한 규제를 간소화할 것을 촉구 • SBA는 중소기업이 성장하고 일자리를 창출할 수 있도록 장애물을 제거하는 데 초점을 맞추고, 이 과정에서 각 회원국의 정책 결정자들이 중소기업을 우선 고려할 것을 요구 • 일부 국가(벨기에, 덴마크, 핀란드, 독일 등)에서는 “SME Test” 도입 영향을 사전에 평가하는데, 본 평가 도구는 중소기업에 대한 정책 영향을 사전에 분석해 중소기업에 유리한 정책 환경 조성에 기여
자금 지원 및 금융 접근성 확대	• 중소기업이 자금 조달의 어려움을 해결할 수 있도록 다양한 금융 도구와 프로그램을 통해 지원 • 경쟁력 및 혁신 프레임워크 프로그램의 금융 도구를 통해 벤처 캐피탈 투자와 대출 보증 제공
혁신 및 디지털화 지원	• SBA는 유럽 2020 전략의 일환으로 중소기업이 디지털화와 혁신을 통해 글로벌 경쟁력을 강화할 수 있도록 지원 • 중소기업의 혁신을 촉진하기 위해 유럽 연합은 SME 금융 포럼을 설립해 중소기업 대표, 은행, 시장 운영자 및 기타 금융 기관 간의 협력을 촉진
글로벌 시장 접근 지원	• 중소기업이 글로벌 시장에 진출할 수 있도록 다양한 국제화 지원 프로그램 제공 • 중소기업의 글로벌 시장 접근성을 개선하기 위해, 특히 공공 조달 분야에서 중소기업의 참여 증대

자료: European Commission(검색일: 2024. 8. 22)

51) KDI 경제교육정보센터(검색일: 2024. 8. 22)

제3절 싱가포르

싱가포르 법률상 특정산업과 관련해 공공성이 높은 산업에 대한 외국인의 지분획득 금지 제한 등이 아닌 주요 제조업과 관광업을 제외한 육성과 투자에 관한 별도의 법은 제정하지 않았으나 「경제 확장 인센티브법(Economic Expansion Incentives Act)」과 「소득세법(Income Tax Act)」상 기업의 세금우대 정책 등을 통해 사실상 물류기업의 해외진출을 지원하고 있다. 법률 이외에도 싱가포르 경제개발청의 국제거래회사(Global Trading Company) 승인에 따른 세율 혜택 적용, MPA(싱가포르 항만청): Maritime & Port Authority의 승인된 선박 소유주 및 선박 운영업체에 대한 세금 혜택 인센티브인 'MSI-AIS Awards' 및 해운 관련 서비스⁵²⁾를 대상으로 한 'MSI-SSS Awards' 등을 운영한다.

1. 경제 확장 인센티브법⁵³⁾

1) 배경 및 목적

싱가포르 경제 확장을 위해 싱가포르 내 투자를 유치하고, 싱가포르 기반 기업들의 해외 투자를 촉진하며 싱가포르의 공공이익에 부합하는 특정 산업과 물품 등에 한해서는 협상을 통해 조세 감면 혜택을 부여하는 것을 골자로 1967년 동 법이 발효되었다. 또한, 이러한 인센티브 정도에 대해서는 싱가포르경제개발청(EDB)과 협상을 통해 결정이 가능하다.

52) 화물선도계약거래, 선박 관리, 선박대리점, 화물 운송 및 물류서비스, 운송 관련 활동을 수행하는 승인된 적격 특수관계자에게 제공되는 기업 서비스 등이 포함

53) 주요 조문은 부록 3. 주요국 국제물류 관련 법률 조항을 참조

〈표 3-16〉 경제확장인센티브 법률상 주요 혜택

주요 내용	주요 혜택
선도적 산업 및 서비스 도입 기업	• 최장 15년까지 세금 면제
개발 및 확장 ⁵⁴⁾ 기업	• 20년 미만 기간에 대한 5% 이상 세율 할인
생산장비용 외채	• 세금 면제 또는 세율 할인
기업 투자 우대	• 손실에 대한 세금 공제
R&D, 지식재산권	• 소득세 면제
해외 투자 우대	• 해외 손실로 인한 세금 납부 연기

자료: Singapore Statutes Online(검색일: 2024.05.11.)를 바탕으로 저작 작성

2) 주요 내용

동 법의 주요 내용은 싱가포르의 경제적 필요와 공공이익에 적합한 기업과 제품을 대상으로 ①선도적 산업(Pioneer Industries) 지정 및 선도 제품에 대한 세금 면제, ②선도적 기업 승인 조건, ③개발 및 확장 기업에 대한 세율 할인 및 손실 공제, ④보상 양도, ⑤외채에 따른 생산장부 도입에 의한 이자 감면 및 세금 혜택, ⑥ 해외 로열티, 수수료 및 기부금 지불 관련 싱가포르 거주자의 세금 면제, ⑦투자 공제 관련 사항으로 규정⁵⁵⁾되어 있다.

동 법의 적용 대상 중 싱가포르 공공이익에 부합하고, 기업의 기술 수준이 자국 국내산업보다 월등히 높다고 판단하는 산업에 대해 제조업의 경우 선도적 기업(Pioneer Company)으로 허가하고 있으며 서비스업의 경우 선도 서비스 기업(Pioneer Service Company)의 요건을 충족하는 서비스 대상은 무역산업부 장관이 정한 분야에 적용된다. 현재는 직접적인 세법 적용 산업에 대한 조세 혜택을 축소하고 있으나, 산업 육성 필요성이 인정되는 산업과 물품에 대해 기간 내 세금 면제, 세금 할인 및 공제 혜택 등을 제공하고 있다.

54) 개발 및 확장이란 동 법 21조 3항에 따라 장관에 의해 인증서를 발급받은 회사(Development and Expansion company)가 공공이익에 준하는 개발 및 확장에 대한 기업활동을 수행하는 것을 의미함

55) Singapore Statutes Online, <https://sso.agc.gov.sg/Act/EEIRITA1967> (검색일: 2024. 4. 22)

2. 소득세법

싱가포르 소득세법상 적용되는 세금은 기업소득세, 개인소득세, 인지세, 재산세 등이 포함되며 자본을 통한 이익에 대한 세금은 없다. 해외 투자를 통해 발생하는 이자소득에 대한 자국 본사 배당 등에 대한 세금이 발생하지 않는다. 동 법률의 소득세법상 13조 12항의 '소득세 면제 조항에 따른 해외 지사 혹은 자회사에 대한 이자소득(Interest income) 면제'에 의하면 싱가포르 외부 영토에서 파생된 배상금 및 수행되는 거래 또는 사업에서 파생되는 이익에 대한 세금을 면제하는 것으로 조항 내 포함된 조건은 다음과 같다.

〈표 3-17〉 소득세법 제13조 12항 적용 대상

- (a) 싱가포르 외부 영토에서 파생된 배당금,
- (b) 싱가포르에 거주하는 회사의 싱가포르 외부 영토에 있는 지점이 수행하는 거래 또는 사업에서 파생된 이익; 그리고
- (c) 소득이 싱가포르 외부에서 발생하고 싱가포르에서 수령되었다고 감사관이 확인하는 경우에만 싱가포르 외부 지역에서 제공되는 전문, 컨설팅 및 기타 서비스에서 파생된 소득

자료: Singapore Statutes Online(검색일: 2024.05.11.)

이를 통해 싱가포르 물류회사의 해외 물류 자산 및 지분투자 등에 따른 이자소득이 면제되는 경우가 있으며 이는 제정부 장관의 행정 명령에 의해 부과된다.

〈표 3-18〉 소득세법 제13조 12항에 의거한 세금 면제 행정 명령 예시

exercise of the powers conferred by section 13(12) of the Income Tax Act, the Minister for Finance makes the following Order:

Citation

1. This Order is the Income Tax (Fraser's Logistics & Industrial Trust — Section 13(12) Exemption) Order 2020.

Exemption

2.—(1) Interest income received in Singapore by FLT Europe Treasury Pte Ltd (a company incorporated in Singapore) from FPE Logistics B.V. (a company incorporated in the Netherlands) on or after 14 December 2018 is exempt from tax, subject to the conditions specified in the letter of approval dated 14 December 2018 addressed to Ernst & Young Solutions LLP.

(2) Interest income received in Singapore by FLT Europe 2 Pte Ltd (a company incorporated in Singapore) from FLT Europe B.V. (a company incorporated in the Netherlands) on or after 6 April 2020 is exempt from tax, subject to the conditions specified in the letter of approval dated 6 April 2020 addressed to EY Corporate Advisors Pte. Ltd.

(3) Interest income received in Singapore by FLT Europe 3 Pte Ltd (a company incorporated in Singapore) from FLT Europe B.V. (a company incorporated in the Netherlands) on or after 6 April 2020 is exempt from tax, subject to the conditions specified in the letter of approval dated 6 April 2020 addressed to EY Corporate Advisors Pte. Ltd.

(4) Interest income received in Singapore by FLT Europe 1 Pte Ltd (a company incorporated in Singapore) from FPE Logistics B.V. (a company incorporated in the Netherlands) on or after 12 April 2019 is exempt from tax, subject to the conditions specified in the letter of approval dated 12 April 2019 addressed to Ernst & Young Solutions LLP.

자료: Singapore Statutes Online(검색일: 2024.05.11.)

또한 동 법 14(B)는 ‘승인된 무역 박람회, 전시회, 무역 업무 또는 해외 무역 사무소 유지와 관련된 비용에 대한 공제⁵⁶⁾’를 담고 있으며, 이중의 소득공제는 기능하나 경제 확장 인센티브법상 다른 조세특례 규정은 따로 적용받지 않는다.

56) Further deduction for expenses relating to approved trade fairs, exhibitions or trade missions or to maintenance of overseas trade office

제4절 일본

일본에서는 국제물류와 관련되어 있는 법률은 「물류종합효율화법(유통업무의 종합화 및 효율화 촉진에 관한 법률): 流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律」과 「화물이용운송사업법(貨物利用運送事業法)」이 있다.

1. 물류종합효율화법⁵⁷⁾

1) 배경 및 목적

물류종합효율화법은 물류업무(수송, 보관, 하역 및 물류가공)를 종합적으로 관할하고, ‘수송망 집약’, ‘모달 시프트(Modal Shift)’, ‘수배송 공동화’ 등의 물류 합리화 및 효율화를 도모하는 사업에 대한 계획의 인정이나 지원 조치 등을 정한 법률이다.

동 법 제1장 총칙 제1조 목적에 의하면 ‘동 법은 최근 물류를 둘러싼 경제·사회적 여건 변화에 따라 일본 산업의 국제경쟁력 강화, 소비자 수요의 고도화 및 다양화에 따른 물류의 환경부하 저감을 도모하는 것의 중요성이 증대되고 있다. 그리고 물류 업무에 필요한 노동력의 확보에 지장이 발생하고 있어 물류 업무의 종합·효율화 사업에 대해 계획 인정 및 실시에 필요한 관계 법률 규정에 의한 허가 등의 특례, 중소기업자 자금 조달의 원활화에 관한 조치 등에 대해 규정함으로써 물류 업무의 종합화 및 효율화의 촉진을 통해 국민경제의 건전한 발전에 기여하는 것’으로 규정하고 있다.

57) 주요 조문은 부록 3. 주요국 국제물류 관련 법률 조항을 참조

2) 주요 내용

물류종합효율화법의 기본방침은 ①물류 업무의 종합화 및 효율화의 의의 및 목표에 관한 사항, ②물류 종합효율화 사업의 내용에 관한 사항, ③물류 업무 종합 효율화 사업의 실시 방법에 관한 사항, ④항만물류거점지구에 관한 사항, ⑤ 중소기업자가 실시하는 물류 업무 종합효율화 사업에 관한 사항으로 규정되어 있다.

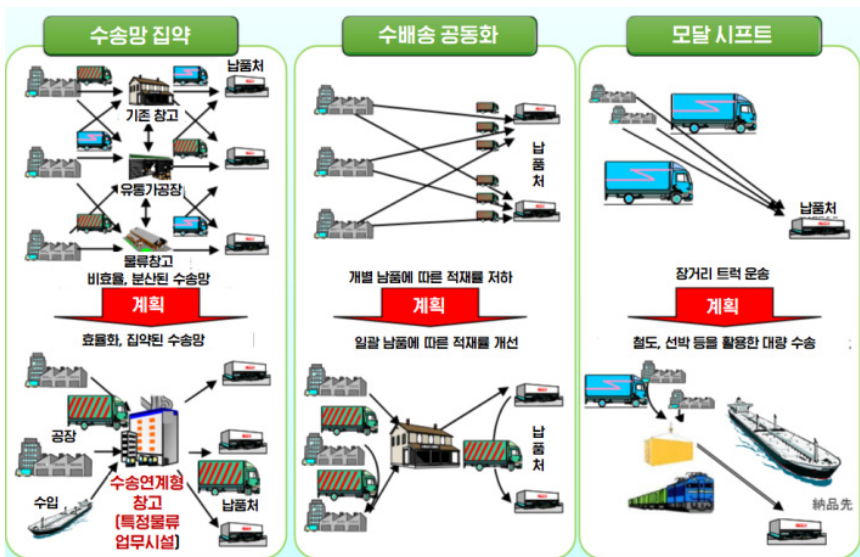
종합효율화 계획의 경우 물류 업무 종합효율화 사업을 실시하고자 하는 종합효율화 사업자는 물류 업무 종합효율화 사업계획을 작성하고, 이를 주무장관에게 제출해 계획의 적정성 및 실행 취지를 인정을 받을 수 있다. 종합효율화 계획에는 ①종합효율화사업의 목적, ②종합효율화사업의 내용, ③종합효율화사업의 시행시기, ④종합효율화사업의 실시에 필요한 자금의 금액 및 조달방법, ⑤종합 효율화 사업에 관련된 화물이용운송사업법 제11조 또는 철도사업법 제18조에 규정하는 운수에 관한 협정 체결 시 그 내용, ⑥종합효율화사업 중 화객운송효율화 사업 실행 시의 관계 지방 공공단체 등이 포함⁵⁸⁾되어야 한다.

동 법의 지원 적용 대상은 ①수송망 집약, ②수배송 공동화, ③모달 시프트가 있다. 수송망 집약은 분산되어 있는 물류거점을 집약해 수송 루트 줄이는 방법이다. 즉 수송 루트의 중심에 수송 연계형 창고를 설치하고, 화물을 집화해서 배송처로 수송하는 형태이다. 이를 통해 물류창고 및 수송 트럭, 운전자 수를 줄일 수 있다. 수배송 공동화는 복수의 기업이 창고 등의 설비나 트럭을 공동으로 이용해 수배송을 실시하는 방법이다. 통상 계약한 짐을 각 기업이 자사의 창고나 트럭을 사용해 독자적인 루트에서 수배송을 실시한다. 이러한 방식은 적재 화물이 적더라도 수배송을 실시하기 때문에

58) 유통업무의 종합화 및 효율화 촉진에 관한 법률(流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律)을 참조해 작성」

그에 상응하는 인건비, 연료비 등의 비용이 발생한다. 창고나 트럭을 여러 기업에서 공동 사용함으로써 수송 효율화를 실현하고, 물류비 절감 및 이산화탄소 배출량 저감도 가능하다. 모달 시프트는 도로운송(트럭)에서 철도나 선박 등으로 운송수단을 전환하는 방식이다. 철도나 선박으로 전환하는 것으로 환경 부하를 저감하는 데 있어서 유효한 대처가 될 수 있다.

〈그림 3-1〉 물류종합효율화법 적용 사례 예시



자료: 国土交通省

동 법의 유통 업무 종합 효율화 사업의 촉진부분에서 특례에 국제물류 분야의 지원 대상은 ①화물이용운송사업자(제8조, 제9조), ②해상운송사업자(제12조), ③창고업자(제16조), ④항만사업자(제17조)이다. 상기 사업자는 사업 개시 및 실시 촉진에 따른 경비 보조, 필요시설·설비 구축시 법인세, 고정자산세 특례, 신용보험·장기 저리 또는 무이자(중소기업) 대출 등의 지원을 받을 수 있다. 그리고 동 법 제23조 자금확보에 따라 국가 및 지자체는 종합효율화사업에 필요한 자금을 확보하고, 사업자 융통에 노력

해야 하며, 특히 중소기업에 대해서는 특별한 배려를 실행해야 한다. 또한 제25조 국가 및 지방 공공단체의 조치에 따라 국가 및 지방 공공단체는 물류 업무의 종합화 및 효율화를 촉진하기 위해 정보 제공, 인력 양성 등의 필요한 조치를 실시해야 한다.

〈그림 3-2〉 물류종합효율화법 지원조치

① 사업 개시·실시 촉진

- 계획 책정 경비·운영 경비 보조
- 사업 개시 시 창고업, 화물자동차운송 사업 등의 허가

② 필요한 시설·설비 등 지원

- 수송 연계형 창고에의 세제 특례
 - 법인세 : 할증상각 8%(5년간)
 - 고정자산세 : 과세표준 1/2(5년간) 등
- 시설의 입지 규제에 관한 배려
 - 시가화 조정 구역의 개발 허가 배려

③ 금융지원

- 신용보험제도의 한도액 확충
- 장기 저이자 대출 제도
- 장기 무이자 대출 제도 [중소기업용]

④ 철도·수송기구 지원

- 사업실시를 위한 자금 대출 등

자료: 국토교통省

2. 화물이용운송사업법⁵⁹⁾

1) 배경 및 목적

화물이용운송사업법에서 화물이용운송사업은 화물 실운송 사업자(스스로 운송을 실시하는 자)가 실시하는 운송을 이용해 화물을 운송하는 사업을 말한다. 동 법의 목적은 제1조에 따라 화물이용운송사업의 운영을 적정하고, 합리적으로 수행하면서 화물이용운송사업의 건전한 발달을 도모함과 동시에 화물의 물류 분야에 있어서 이용자의 수요 고도화 및 다양화에 대응한 화물 운송서비스의 원활한 제공, 이용자의 이익 보호 및 편리 증진에 기여하는 것이다.

〈표 3-19〉 관련 법률 구분

수송 수단	실운송	이용운송
트럭	화물자동차운송사업법	화물이용운송사업법
선박	해상운송법 내항해운법	
항공	항공법	
철도	철도사업법	

자료: 国土交通省

2) 화물이용운송사업의 개념 및 구분

동 법 제2조에 따라 '실운송'은 선박운항사업자, 항공운송사업자, 철도운송사업자, 화물자동차운송사업자가 화물을 직접적으로 운송하는 것을 말한다. 반면 '이용운송'이란, 실운송 사업자가 실시하는 운송을 이용해 화물을 운송하는 사업자를 말한다.

59) 주요 조문은 부록 3. 주요국 국제물류 관련 법률 조항을 참조

〈그림 3-3〉 화물이용운송사업 구분



자료: 国土交通省(검색일: 2020.7.15.)

화물이용운송사업은 업무 영역과 범위에 의해 제1종과 제2종으로 구분된다. 제2종 화물이용운송사업의 경우 철도운송, 항공운송, 해상운송, 트럭 등을 통해 일관수송을 실행하는 것이다. 외항 운송 관련 제2종 화물이용운송사업은 국내 출발지 화물을 육상 운송(트럭) 후 외항해운을 이용한 해상 수송을 실시한 후 도착지에서 배송(door to door)까지 실시하게 된다. 이러한 제2종 화물이용운송사업은 국토교통성의 허가를 통해 사업을 영위할 수 있다.

반면, 제1종 화물이용운송사업은 제2종 이외의 사업으로 선박, 트럭, 항공, 철도의 사업으로 규정한다. 외항운송의 제1종 화물이용운송사업은 Port to Port 수송으로 한정되고, 항만운송사업 및 일본 국내·외국에서의 육상운송 부분은 대상이 되지 않는다. 이러한 제1종 화물이용운송사업은 등록제로 운영되고 있다.

3) 주요 내용

동 법의 주요 내용은 화물이용운송사업의 구분과 각 화물이용사업의 등

록, 변경, 승계, 말소 등의 사항 등을 규정했다. 동 법은 국제물류기업에 직접적으로 적용되는 법률이나 지원에 관한 사항보다는 행정 및 벌칙에 관한 사항이 주를 이루고 있다.

다만 화물이용운송사업자를 사업 영역과 범위에 따라 1종 사업자는 등록제, 2종 사업자는 허가제로 구분해 업계의 안정적인 생태계를 구축하기 위해 노력하고 있는 것으로 평가된다. 그리고 지원에 관한 사항을 제52조 화물이용운송사업의 건전한 발달 등을 위해 하는 시책에서 규정하고 있다. 동 조항에 의하면 '국토교통성장은 물류의 원활화에 기여하기 위해 다양한 화물 운송 서비스에 대한 이용자의 선호 동향, 이에 대응하는 물류에 관한 사업활동 동향 등을 고려해 화물이용운송사업의 건전한 발달 및 이용자에 대한 화물 운송서비스 개선 및 향상을 도모하기 위한 필요한 시책을 종합적으로 실시하도록 노력해야 한다.'라고 규정하고 있다.

제5절 시사점

제3장에서는 주요국을 중심으로 국제물류 및 공급망과 관련된 법률, 지침 등을 검토했으며, 다음과 같은 주요 특징을 나타내는 것을 알 수 있다.

미국은 자국 화주 보호 및 공급망 중심의 법률을 구성하고 있다. 국제물류 산업육성과 관련 법률이 존재하지 않는 것으로 나타났다. 다만 미국의 경우 자국시장 보호 중심의 법률 개정이 주되게 자리 잡고 있는 것을 알 수 있다. 해운 관련 법을 살펴보면 2022년 이전까지는 자유무역주의에 근거한 시장개방 기조를 지니고 있었으나, 「2022 외항해운개혁법(OSRA)」을 통해 자국시장 보호 기조 조치를 취하고 있는 것을 알 수 있다. 또한, 자국의 복합물류 증가에 따른 무선 선박 운송인(NVOCC)에 대한 규제 제한을 완화하기 위해 1998년 OSRA를 재개정하는 등 국제 물류 환경 변화 속에서 자국의 물류 경쟁력 확보를 위한 논의 및 노력이 지속되고 있다.

유럽의 경우에는 현재 물류를 중심으로 한 법률은 주되게 공급망과 연계되어 있다고 볼 수 있으며, 해당 공급망 관련 법률들은 기후변화 대응과 더불어 인권 보호에 중점을 두고 있다. 유럽의 공급망 관련 법률을 살펴보면 코로나 팬데믹과 러시아-우크라이나 전쟁을 지나면서 공급망 실사법과 실사 지침 등 신규 법규 도입 움직임이 발 빠르게 일어나고 있는 것을 알 수 있다. 유럽 내에서는 공급망 실사 강화가 불가피해진 상황이 왔기 때문인데 이는 친환경 경제 전환 추진과 더불어 녹색금융이 부각되면서 나타났다고 볼 수 있다. 즉 이런 추세로 인해 기업과 투자자들은 공급망에 대한 보다 정확한 정보 파악이 불가피해졌고 결국은 공급망 리스크에 적절히 대응하기 위해서는 탄소발자국, 생물다양성에 대한 영향과 더불어 근무 환경 등에 대한 공급업체들의 정보가 필요하게 된 것이다.

싱가포르는 자국 내 물류산업의 경쟁력 강화를 위해 외국자본의 유입을 위한 인센티브 및 세제 혜택을 적극화하고, 공공성이 높은 항공사, 해운회사에 대한 외국인 지분 소유를 통제하는 등 국제물류시장 내 경쟁력 확보를 위한 다변적인 정책을 추진하고 있다. 싱가포르는 국제물류기업, 물류산업 등 특정산업 육성을 위한 법률체계가 아닌 ‘물류 증진 및 응용계획(Logistics Enhancement and Applications Program)’, ‘산업 디지털 플랜(Industries Digital Plan)’ 등과 같은 육성 정책을 통해 자국시장 내 물류산업의 국제경쟁력 확보 방안을 마련해 왔으며 물류기업을 포함한 자국기업의 적극적인 해외진출을 위해 해외투자 자산에 대한 세제 혜택, 비용공제 등을 통해 해외투자를 장려했다.

일본은 물류종합효율법을 통해 물류산업의 ‘수송망 집약’, ‘모달 시프트(Modal Shift)’, ‘수배송 공동화’ 등을 지원하고 있다. 그리고 국제물류주선업(1종 및 2종 화물이용운송사업자) 특례도 적용된다. 한편 화물이용운송사업법에서는 1종 및 2종 화물이용운송사업자의 등록 및 허가에 대한 명확한 법적 근거가 존재한다. 그러나 동 법에서는 업계 육성보다는 화물이용운송사업자의 업무 영역과 의무 조항이 주를 이루고 있다.

일본 사례를 통해 수출입 물류의 효율화 및 합리화를 위한 사업 발굴 및 지원정책 기반을 마련할 수 있다. 그리고 현재 등록제로 진행되고 있는 국제물류주선업의 업무 영역 및 책임 의무 정도에 따른 등록제와 허가제를 구분해서 시행하는 방안도 검토할 수 있다.

〈표 3-20〉 국제물류 관련 일본 법률 종합

구분	목적	정의	기본 이념	책무	타법 관계	실태 조사	기본 계획	위원 회	정보 시스 템	시설 개발	시설 관리
(일본) 유통사업의 종합화 및 효율화 촉진에 관한 법률	✓	✓	✓	✓	·	·	✓	·	·	·	·
(일본) 화물이용운송 사업법	✓	✓	·	·	·	·	·	·	·	·	·
구분	시설 지정	표준 화	정보 화	감독	산업 육성	기금 조성	조세 감면	특례	인증	등록 허가	
(일본) 유통사업의 종합화 및 효율화 촉진에 관한 법률	·	·	·	·	✓	·	·	✓	·	·	
(일본) 화물이용운송 사업법	·	·	·	·	✓	·	·	·	·	✓	

자료: 각 법률을 바탕으로 저자 작성

자국의 물류산업 육성을 위한 정책적 접근은 각 국가의 물류산업 비중과 화주-물류기업 간 협상력 차이로 인해 규제법 혹은 육성법으로 법률적 특성을 보인다. 미국과 유럽의 경우, 자국시장 및 화주를 보호하고 자국 내경쟁력 확보를 위해 보호기조에 따른 규제법적 성격이 두드러지는 특징을 나타내고 있다. 특히, 미국은 해운법 및 외항해운법은 선박운송인 및 무선박운송인에 대한 규제강화를 통해 미국 수출업자와 소비자 보호를 위한 규제법적 성격을 가지고 있다. 유럽 역시 역내 물류 촉진을 위한 EU 내 도로, 철도, 내륙 수로, 해상운송, 항만, 공항 및 철도 터미널 등 물류인프라 정비와 핵심 원자재의 역내 생산, 운송, 관련 제조업 육성 등을 통해 역량을 높이기 위한 법률을 제정하고 있다.

싱가포르 역시 해외자본의 국내 투자 확대 및 국내기업의 해외투자 지원을 위한 경제 확장 인센티브법을 통해 직접적인 지원이 아닌 세금 우대 등 간접적 지원을 허용하는 성격을 가진다. 자국 물류기업의 사무소 개설

등의 투자에 따른 비용 보존 및 해외 물류 자산 및 지분투자 등에 따른
이자소득 면제 등을 통해 지원하고 있다.

일본은 물류종합효율화법을 통해 일본 내 물류산업의 국제경쟁력 강화
를 위해 경비 보조, 법인세, 고정자산세 특례, 신용보험·장기 저리 또는 무
이자(중소기업) 대출 등 국제물류주선업 특례 지원을 포함한 지원법 성격을
가지고 있다. 기본법적 성격을 가지는 화물이용운송사업법은 등록제·허가제
를 통해 운송 사업자 등록에 대한 규제적 법적 성격을 가지고 있어 물류산업
지원을 위한 근거 법률을 담기에는 법적 한계가 뚜렷하다.

〈표 3-21〉 주요 해외 관련 법률 사례 및 시사점

국가	법률	주요 법률 내용	시사점
미국	해운법	• 해상운송 연계 산업경쟁력 강화 및 선사 간 불공정거래 규제 목적	• 안보 차원의 해상운송 중요성을 인식하고 자국 및 자국산업 이익 보호를 위한 규제 근거 마련
	외항해운법	• 미국 수출업자의 부당한 선적 제한 금지, 타운송사 이용에 대한 보복 금지 등 국제 해상운송업체에 대한 감독 강화 • 무선박운송사업 역할 재정립 및 규제 완화를 통한 경쟁력 확보	
EU	중소기업법	• 중소기업 대상 규제 완화 • 중소기업의 자금조달, 기술혁신, 글로벌 시장 접근 등을 위한 법률 체계 구성	• 중소기업의 자립을 위한 자금 지원, 디지털화 및 글로벌 시장 접근 지원 등 법적 체계 구축
싱가포르	경제 확장 인센티브법	• 싱가포르 내 투자 유치를 위한 세금 면제, 세율 할인, 손실에 대한 공제, 세금 납부 연기 등의 인센티브 제공	• 공공이익에 부합하고, 산업 육성 필요성이 인정되는 산업 및 물품 등에 대한 기간 이내 세금 면제, 할인 및 공제 혜택 등 제공
	소득세법	• 자본을 통한 이익에 대한 세금 면제 • 승인된 무역 박람회, 전시회, 무역 업무 또는 해외 무역 사무소 유지와 관련된 비용 공제	• 해외 물류 자산 투자 장려를 위한 비용 보전, 세제 혜택 등 간접적 형태의 지원 근거 마련
일본	화물이용 운송사업법	• 화물이용운송사업 1·2종 분류를 통해 업무 영역 및 범위를 지정하고 각각 등록제·허가제로 등록 기준 차등화	• 안정적인 산업 생태계 구축을 위해 시장 수요를 고려한 차등적인 인허가 제도 수립 • 복합운송체계를 고려한 법률 체계 마련
	물류종합 효율화법	• 수송망 집약, 수배송 공동화, 모달 시프트 관련 사업인 물류 효율화 사업에 대한 계획 수립 및 지원 조치 마련 • 종합효율화사업 실시에 필요한 자금 조달 방법 마련을 위한 법률적 근거 제시 • 국제물류 사업자에 대한 세제 혜택, 특례 및 대출 지원 등 구체적 조치 마련	• 국제물류 산업에 대한 경비보조, 세제 특례, 저금리 대출 등 구체적인 자금 지원 방법 제시 • 국가 물류 정책 목표에 부합하는 물류사업을 영위하는 지원 대상에 대한 구체적 지원책 제시

자료: 저자 작성

국내 역시 물류정책기본법을 통해 국제물류주선업에 대한 지원법적 성격을 가지고 있으나, 기본법 특성상 정책의 추진을 위한 기본 방향과 골격을 제시하는 규범적 성격이 강하므로 이를 구체화로 유도하기 위한 개별적인 지원법·촉진법 성격의 분법화가 고려되어야 할 것이다.

특히 국제물류기업의 경우 국내시장 내 영세성과 더불어 국내 제조업 생산기지 이전과 더불어 해외물류시설 투자에 대한 수요가 지속적으로 증가하는 현실을 기존 법률이 반영하지 못하는 것이 현실이다. 기존 물류정책기본법상 국내시장 중심의 투자지원 체계와 중소기업 지원을 위한 타 법률과 국내물류 업계 간 법률 지원 범위의 모호성으로 인한 한계를 극복하기 위해서는 구체적인 법률적 지원 근거 마련이 필요하며, 이를 위해 해외 법률 사례와 같이 기업 규모에 따른 지원정책 수립 근거 마련, 물류산업 내 개별 사업에 대한 육성정책 제시, 해외투자 등에 대한 비용 보전 및 세금우대를 통한 투자 장려 등 육성을 위한 구체적이면서 업계의 이해도를 높이기 위한 별도의 지원법률 마련이 필수적일 것으로 판단된다.

04

우리나라 물류 관련 법률 검토 및 한계점

제1절 국내물류 관련 법률 검토⁶⁰⁾

국내 법률에서 물류라는 단어가 사용되기 시작한 것은 「화물유통촉진법」이 전부개정을 통해 2007년 「물류정책기본법」으로 바뀌면서부터이다. 본 절에서는 「물류정책기본법」의 모태가 되는 「화물유통촉진법」과 「물류정책기본법」의 물류 관련 주요 법률을 살펴보고 「물류정책기본법」의 국제물류 기업 육성 한계점을 도출하고자 한다.

1. 화물유통촉진법

1) 화물유통촉진법 제정 배경

「화물유통촉진법」은 1991년 제정, 1992년 시행되었으며, 2007년 「물류정책기본법」으로 전부 개정되었다. 「화물유통촉진법」은 물류의 표준화·정보화와 복합운송주선업·화물터미널사업 및 창고업 등에 관한 사항을 규

60) 주요 조문 및 세부 사항은 4. 우리나라 물류 관련 법률 조항 참조

정해 물류체계를 합리화하고, 화물 유통 관련 사업의 건전한 발전을 도모함으로써 화물유통의 촉진과 물류비의 절감에 의해 국민경제의 발전에 이바지함을 목적⁶¹⁾으로 제정된 법이다. 동 법의 제정을 통해 물류의 개념을 정의, 화물유통 시설, 장비, 포장 규격 표준화와 관련된 사항을 규정했다. 또한 선박·항공기·철도차량 또는 자동차 등 두가지 이상의 운송수단을 이용해 화물 운송을 주선해 자기 명의로 계산으로 행하는 복합운송주선업⁶²⁾을 정의하고, 복합운송주선제도를 도입했다.

동 법의 개정으로 물류표준장비에 대한 소요자금 융자 등의 제정지원 근거 마련, 화물터미널 사업자 면허제도와 전용화물터미널 인가제에서 등록제로 전환하는 근거를 마련했다. 또한 복합운송주선업, 화물터미널사업, 창고업의 약관인가제, 요금 신고제를 폐지했다. 물류 관련 전문인력 양성을 위해 물류관리사 제도를 도입, 물류사업 종사자 교육훈련도 실시하도록 했다. 그리고 물류기술발전을 위한 물류기술진흥과 물류정보화 등을 지원 및 표준근거를 마련했다.

2) 화물유통촉진법 주요 내용

「화물유통촉진법」에서 물류 관련 정의, 국가물류기본계획, 위원회, 산업육성, 정보시스템, 인력양성에 관한 내용을 중점적으로 살펴보고자 한다. 이와 더불어 국제물류업을 수행하는 국제물류주선업(「화물유통촉진법」에서는 복합운송주선업)에 대한 규정도 함께 살펴본다.

「화물유통촉진법」에서 물류 관련 사업에 관한 법은 제3장 복합운송주선업, 제4장 화물터미널 사업에서 사업의 등록·취소, 사업 지원 등을 규정하고 있다. 물류 산업 진흥을 위해 제5장, 제7장에서 사업 경쟁력 강화를 위

61) 법률 제8014호, 2006. 9. 27., 「화물유통촉진법」 제1조(목적)

62) 법률 제8014호, 2006. 9. 27., 「화물유통촉진법」 제2조(정의)

한 지원 및 육성, 기술 진흥을 위한 연구기관 육성, 과제 지정, 연구개발 투자 등과 전문인력 양성을 위한 국제협력 촉진, 물류관리사 자격기준 및 직무범위, 지원 등을 규정하고 있다. 그리고 제6장에서 물류정보의 수집·분석·가공 및 유통 등을 위해 필요한 관련 정보를 수집하기 위한 종합물류정보망 구축, 이용, 개발 등에 관한 것을 규정하고 있다.

물류 관련 정의, 국가물류기본계획, 위원회는 제1장 총칙에 규정되어 있으며, 산업육성은 제5장 물류사업의 경쟁력 강화, 제7장 물류기술의 진흥에서 다루고 있으며, 정보시스템은 제6장 물류정보화, 인력양성은 제8장 물류 전문인력에서 규정하고 있다.

2. 물류정책기본법

1) 물류정책기본법 제정 배경

「물류정책기본법」의 모태는 1991년 제정된 「화물유통촉진법」으로 2007년 전부개정을 통해 「물류정책기본법」으로 법령명이 변경되었다. 전부개정 당시 물류산업의 중요성이 증가하고 있었으나, 물류와 관련된 정책기능은 여러 부처에 분산되어 정책 추진에 있어 효율적이지 않다는 문제점이 제기되었다. 이에 물류정책의 종합 조정기능을 보강, 국내물류기업의 해외진출 촉진, 물류 관련 국제경쟁력 강화 등 국제물류 활성화 기반을 구축하기 위해 「물류정책기본법」을 제정했다.⁶³⁾ 이때 종전의 물류 정의는 운송·보관·하역에 한정되어 있었으나 확대를 통해 재화의 조달에서 생산·전달·소비 그리고 회수·폐기까지의 전체 과정을 포괄했다. 이와 더불어 활동에서 부가되는 가치를 창출하는 가공·조립·분류, 포장 등을 포함하는 개념으로 정의

63) 법률 제8617호, 2007. 8. 3., 전부개정, 「물류정책기본법」 제정·개정이유

했다. 그리고 물류현황조사, 국가물류기본계획의 종합·조정기능 강화, 국가물류정책위원회의 설치·운영, 국가물류통합데이터베이스의 구축·운영, 제3자 물류의 촉진 및 지원근거 마련, 국제물류의 촉진 및 지원, 제3자 물류의 촉진 및 지원, 친환경적 물류체계의 구축 등의 내용을 담았으며 물류의 촉진 및 지원에 대한 법률적 근거를 마련했다.

2) 물류정책기본법 주요 내용

2024년 개정, 2025년 시행될 「물류정책기본법」을 기준으로 주요내용을 살펴보고자 한다. 중점적으로 살펴볼 내용은 물류 관련 정의, 국가물류기본계획, 위원회, 산업육성, 정보시스템, 인력양성, 국제물류주선업에 관한 내용을 중점적으로 살펴보고자 한다.

먼저 「물류정책기본법」의 목적은 제1장 제1조(목적)에서 물류체계의 효율화, 물류산업의 경쟁력 강화 및 물류의 선진화·국제화를 위해 국내외 물류정책·계획 수립·시행 및 지원에 관한 기본적인 사항을 정함으로써 국민경제의 발전에 이바지하는 것이다.

「물류정책기본법」은 총 제7장으로 구성되어 있으며, 총칙, 물류정책의 종합·조정, 물류체계의 효율화, 물류국가산업의 경쟁력 강화, 물류의 선진화 및 국제화, 보칙, 벌칙으로 구성되어 있다.

3. 국내물류 관련 법률 한계점 및 시사점

「화물유통촉진법」과 「물류정책기본법」의 제정 배경 및 주요 내용을 살펴 보았다. 「물류정책기본법」에서는 물류를 「화물유통촉진법」에 비해 넓은 범위로 확대해 그 개념을 정립했다. 그리고 물류산업 육성을 위한 인력양성

지원, 물류정보시스템 구축·운영, 국제물류 촉진 지원 등과 같은 사항을 규정하고 있다. 「물류정책기본법」의 국제물류 주요 내용은 <표 3-1>과 같다. 주요 내용을 살펴보면 국제물류 촉진·지원에 관한 사항이 기본계획에 수립되어야 하며, 국제물류 관련 업무의 효율을 위한 국제물류분과위원 설치, 국제물류 산업육성을 위한 국내물류기업의 해외진출과 투자지원, 국제물류 인력양성 지원, 국제물류주산업 지원 근거가 마련되어 있다.

그러나 동 법에서는 국제물류기업의 육성보다는 국내에서의 물류 활성화와 국내에서 발생하는 환적화물 유치, 국내에서 설치되는 물류시설과 같은 부분에 대한 지원과 육성에 관해 규정이 주를 이루고 있으며, 일부에서 국제물류 관련 지원 근거를 마련하고 있음을 확인 할 수 있다. 그러나 국제물류기업 육성을 위해 보다 체계적인 국제물류기업 육성 관련 법이 마련되어야 할 것으로 평가된다. 또한 기업의 규모적인 측면에서도 대기업과 중소기업으로 구분해 세부적인 정책이 시행될 수 있는 법적 근거를 마련할 필요가 있다.

〈표 4-1〉 물류정책기본법의 국제물류 주요 내용

구분	물류정책기본법 내 조항	국제물류 관련 주요 내용
국가물류 기본계획	• 제1장 제2절 물류계획의 수립·시행	• 제11조 국가물류기본계획의 수립 ② 국가물류기본계획에는 다음 각호의 사항이 포함되어야 한다. 9. 국제물류의 촉진·지원에 관한 사항
위원회	• 제2장 제3절 물류정책위원 회	• 제17조(국가물류정책위원회의 설치 및 기능) ② 국가물류정책위원회는 다음 각호의 사항을 심의·조정한다. 4. 국제물류의 촉진·지원에 관한 중요 정책 사항 • 제19조(분과위원회) ① 국가물류정책위원회의 업무를 효율적으로 추진하기 위해 다음 각호의 분과위원회를 둘 수 있다. 3. 국제물류분과위원회
산업육성	• 제4장 제1절 물류산업의 육성	

구분	물류정책기본법 내 조항	국제물류 관련 주요 내용
산업육성	• 제5장 제3절 국제물류의 촉진 및 지원	• 제61조(국제물류사업의 촉진 및 지원) ① 국토교통부장관 · 해양수산부장관 또는 시 · 도지사는 국제물류협력체계 구축, 국내물류기업의 해외진출, 해외 물류기업의 유치 및 환적(換積)화물의 유치 등 국제물류 촉진을 위한 시책을 마련해야 한다. ② 국토교통부장관 · 해양수산부장관 또는 시 · 도지사는 대통령령으로 정하는 물류기업 또는 관련 전문기관 · 단체가 추진하는 다음 각호의 국제물류사업에 대해 행정적인 지원을 하거나 예산의 범위에서 필요한 경비의 전부나 일부를 지원할 수 있다. 2. 물류 관련 국제 표준화, 공동조사, 연구 및 기술협력 3. 물류 관련 국제학술대회, 국제박람회 등 개최 4. 해외 물류시장의 조사 · 분석 및 수집정보의 체계적인 배분 5. 국가 간 물류 활동을 촉진하기 위한 지원기구 설립 6. 외국 물류기업 유치 7. 국내물류기업의 해외 물류기업 인수 및 해외 물류 인프라 구축 8. 그 밖에 국제물류사업의 촉진 및 지원을 위해 필요하다고 인정되는 사항
정보 시스템	• 제3장 제3절 물류정보화	• 제35조의3(물류보안 관련 국제협력 증진) ① 국토교통부장관은 관계 중앙행정기관의 장과 협의해 물류보안 관련 국제협력의 증진을 위한 시책을 수립 · 시행해야 한다. ② 물류보안 관련 국제협력을 위한 외국 및 국제기구와의 물류보안 관련 공동연구, 전문인력의 상호파견, 물류보안 기술개발 정보의 공유 등 물류보안 관련 국제협력을 위해 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.
인력양성	• 제4장 제4절 물류인력의 양성	• 제50조(물류인력의 양성) ① 국토교통부장관 · 해양수산부장관 또는 시 · 도지사는 대통령령으로 정하는 물류 분야의 기능인력 및 전문인력을 양성하기 위해 다음 각호의 사업을 할 수 있다. 2. 물류체계 효율화 및 국제물류 활성화를 위한 선진기법, 교육프로그램 및 교육교재의 개발 · 보급 3. 외국 물류대학의 국내유치활동 지원 및 국내대학과 외국대학 간 물류교육 프로그램 공동 개발활동 지원 5. 그 밖에 신규 물류인력 양성, 물류관리사 재교육 또는 외국인 물류인력 교육을 위해 필요한 사업
국제물류 주산업	• 제4장 제3절 국제물류주산업	• 제49조(자금의 지원) 국가는 국제물류주산업 육성을 위해 필요하다고 인정하는 경우에는 국제물류주산업자에게 그 사업에 필요한 소요자금 융자 등 필요한 지원을 할 수 있다.

자료: 법률 제20231호, 2024. 2. 6., 「물류정책기본법」을 바탕으로 저자 작성

제2절 국제물류 관련 법률 검토⁶⁴⁾

본 절에서는 국제물류 관련 법률을 검토하고자 한다. 이를 위해 「해운법」, 「항만법」, 「물류시설의 개발 및 운영에 관한 법률」, 「생활물류서비스 산업발전법」, 「경제안보를 위한 공급망 안정화 지원 기본법」을 살펴본다.

1. 해운법

1963년 해상운송의 질서를 유지하고 해상운송사업의 건전한 발전을 도모해 공공의 복리를 증진하기 위해 해상운송사업법을 제정했다.⁶⁵⁾ 이 후 1983년 해상운송사업법을 「해운법」으로 전부 개정했다. 「해운법」은 총 55번 제정·개정했다.

「해운법」은 현재 7장으로 구성되어 있으며, 해상운송의 질서 유지와 공정한 경쟁이 이루어지도록 하기 위해 제정된 법으로 해운업의 건전한 발전과 여객·화물의 원활하고 안전한 운송을 도모함으로써 이용자 편의 향상, 국민 경제 발전과 공공복리 증진에 이바지하는 것을 목적으로 하는 법이다.⁶⁶⁾

2. 항만법

「항만법」은 1967년 항만의 지정·사용 및 보전과 비용에 관한 사항을 규정함으로써 항만의 개발을 촉진하고 그 이용과 관리의 적정을 기하기 위해

64) 주요 조문 및 세부 사항은 4. 우리나라 물류 관련 법률 조항 참조

65) 법률 제1472호, 1963. 12. 5., 해상운송사업법 제정·개정이유

66) 법률 제19573호, 2023. 7. 25., 「해운법」 제1조(목적)

제정되었다. 이후 74번 제정·개정되었다.

「항만법」은 10장으로 구성되어 있으며, 항만기본계획, 항만의 개발, 항만의 관리와 사용, 항만배후단지, 항만에 관한 비용 등, 감독, 공용부담, 및 손실보상, 보칙, 벌칙으로 구성되어 있다.

3. 물류시설의 개발 및 운영에 관한 법률

「물류시설의 개발 및 운영에 관한 법률」은 2007년 유통단지개발촉진법이 전면 개정되면서 법률명이 변경되었으며, 물류시설 관련 법체계를 일원화 하기 위해 「화물유통촉진법」의 화물터미널 및 창고 관련 규정을 동 법으로 이관했다. 또한 동 법을 통해 물류시설개발종합계획수립을 5년 단위로 수립 하게 했다.

4. 생활물류서비스산업발전법

「생활물류서비스산업발전법」은 2021년 전자상거래가 발전함에 따라 택배 등 배송시장 규모가 성장해 기존 기업 간 물류거래를 하는 전통물류방식과 다른 다양한 생활물류 수요가 늘어남에 따라 생활물류서비스 질적 제고와 산업의 육성·발전을 위해 제정된 법이다. 이에 따라 동 법은 생활물류산업 발전을 위한 기반 조성, 생활물류서비스종사자 및 소비자 권익 증진을 통해 국민 삶의 질 향상 및 국민경제 발전에 이바지함을 목적으로 하고 있다.⁶⁷⁾

본법은 제9장까지 구성되어 있으며, 「생활물류서비스산업발전법」은 국내 생활물류와 관련된 법으로 국제물류와 관련된 규정은 찾아보기 어렵다.

67) 법률 제19986호, 2024. 1. 9., 「생활물류서비스산업발전법」 제1조(목적)

5. 국제물류 관련 법률 한계점 및 시사점

「해운법」, 「항만법」, 「물류시설의 개발 및 운영에 관한 법률」, 「생활물류 서비스산업발전법」, 「경제안보를 위한 공급망 안정화 지원 기본법」에서 국제물류기업 육성을 위한 법률 현황을 살펴보았다. 국제물류와 관련된 법률에서는 각 물류의 특성에 맞는 법률로 구성되어 있다.

「항만법」은 주로 국내 항만물류와 관련된 법률로써 국제물류 관련 부분은 규정하고 있지 않으나 제103조(항만 관련 국제협력 등의 지원)에서 국내 항만 및 항만 산업과 관련한 국제협력의 증진 및 국내기업의 해외 시장 진출을 지원하기 위한 업무를 수행할 수 있음을 규정하고 있으나 이 부분으로는 국제물류기업 육성에 이바지하기는 어렵다.

「해운법」은 화주를 해상여객운송사업, 해상화물운송사업에 종사하는 자와 화물의 운송계약을 체결한 당사자(국제물류종사자 포함)로 정의하고 있으며 이를 통해 행정적·재정적 지원을 할 수 있는 근거를 마련해 두었다. 그러나 이 경우 우수 선화주기업의 인증을 받아야 하며, 재정적 지원 및 지원 요건의 개선이 필요한 것으로 평가된다.

「물류시설의 개발 및 운영에 관한 법률」은 국내물류시설 개발 및 운영에 관한 법률로 국제물류 육성 관련 법률은 찾아보기 어렵다. 그러나 국제물류 산업 육성을 위한 법 제정에서 「물류시설의 개발 및 운영에 관한 법률」 제21조의7(제정지원 등) 부분을 활용할 수 있을 것으로 보인다.

「생활물류서비스산업발전법」은 국내 「생활물류서비스산업발전법」으로 국제물류 육성에 관련된 규정은 찾아보기 어렵다.

제3절 중소기업 육성 및 해외진출 지원 관련 법률 검토⁶⁸⁾ —

본 절에서는 기업의 해외진출 지원 관련 법을 살펴보고자 한다. 특히 중소기업의 해외진출 육성 및 지원에 관련된 법을 살펴보고자 한다.

1. 중소기업 육성 및 해외진출 지원 관련 법률 현황

중소기업의 해외진출 지원과 관련된 법률을 살펴보고, 해외진출 관련 법률 현황과 해외진출 촉진 법률 조항을 검토한다.

국내기업의 해외진출 지원과 관련된 정책으로 중소벤처기업부, 산업통상자원부 소관 법률을 살펴보고자 한다. 중소벤처기업부는 중소·중견 기업의 해외진출 지원은 대부분 유관기관에서 지원하고 있다. 중소벤처기업부 소관 법률은 총 28개로 <표 3-2>와 같다. 그중 해외진출 관련 법은 「중소기업기본법」, 「중소기업창업 지원법」, 「중소기업제품 구매촉진 및 판로지원에 관한 법률」, 「대·중소기업 상생협력 촉진」이다.

<표 4-2> 중소벤처기업부 소관 법률

연번	법률명	연번	법률명
1	중소기업기본법	15	소상공인 생계형 적합 업종 지정에 관한 특별법
2	중소기업협동조합법	16	규제자유특구 및 지역특화발전특구에 관한 규제특례법
3	중소기업 인력지원 특별법	17	산업기술단지 지원에 관한 특례법
4	중소기업 기술보호 지원에 관한 법률	18	지역신용보증재단법
5	중소기업 사업전환 촉진에 관한 특별법	19	전통시장 및 상점가 육성을 위한 특별법
6	중소기업제품 구매촉진 및 판로지원에 관한 법률	20	여성기업지원에 관한 법률

68) 주요 조문 및 세부 사항은 4. 우리나라 물류 관련 법률 조항 참조

연번	법률명	연번	법률명
7	중소기업 기술혁신 촉진법	21	장애인기업활동 촉진법
8	중소기업진흥에 관한 법률	22	기술보증기금법
9	중소기업창업 지원법	23	소상공인기본법
10	대·중소기업 상생협력 촉진에 관한 법률	24	벤처투자 촉진에 관한 법률
11	1인 창조기업 육성에 관한 법률	25	지역상권 상생 및 활성화에 관한 법률
12	벤처기업육성에 관한 특별조치법	26	지역중소기업 육성 및 혁신 촉진 등에 관한 법률
13	소상공인 보호 및 지원에 관한 법률	27	경영지도사 및 기술지도사에 관한 법률
14	도시형 소공인 지원에 관한 특별법	28	중소기업 스마트제조혁신 촉진에 관한 법률

자료: 중소벤처기업부(검색일: 2024 5. 10.) 자료를 바탕으로 저자 작성

「중소기업기본법」은 1996년 중소기업 생산성 향상, 고용 증대를 통해 국민경제의 균형 있는 발전을 위해 중소기업이 나갈 방향과 시책의 기본을 규정하기 위해 제정되었다. 동 법 제1조(목적)에서 중소기업 육성을 위한 기본적인 사항을 규정, 창의적이고 자주적인 중소기업 성장 지원으로 산업 구조를 고도화하고 국민경제를 균형 있게 발전시키는 것을 목적으로 한다고 밝히고 있다.⁶⁹⁾ 「중소기업기본법」은 제28조로 구성되어 있으며, 제14조(국제화의 촉진)에서 중소기업의 국제화 촉진을 위해 필요한 시책을 실시해야 한다고 규정하고 있다.

「중소기업창업지원법」은 1986년 중소기업의 경쟁력 있는 창출을 촉진시키기 위해 창업 관련 절차를 간소화할 수 있는 제도적 장치 마련과 창업 지원기금의 설치, 중소기업창업투자회사의 육성 등 창업과 관련한 정부의 각종 지원책 강화를 위해 제정된 법률이다. 동 법은 제1조(목적)에서 누구나 창의적인 아이디어와 혁신적인 기술을 바탕으로 기업가정신을 발휘, 창업에 도전하고 글로벌 선도기업으로 성장할 수 있는 창업생태계를 조성해,

69) 법률 제19992호, 2024. 1. 9., 「중소기업기본법」

디지털경제 시대에 새로운 국가경제의 성장동력과 일자리를 창출하는 창업 국가 건설을 목적으로 한다고 밝히고 있다.⁷⁰⁾ 동 법은 총 9장으로 구성되어 있다. 제3조(정부와 지방자치단체의 책무) 1항에서 국제화 역량 강화에 필요한 시책을 세우고 추진해야 한다고 규정하고 있다.

「중소기업제품 구매 촉진 및 판로지원에 관한 법률」은 2009년 계약이행 능력심사 등 다양한 방법으로 계약자를 결정할 수 있도록 하고, 시중 시장 가격이 형성되어 있지 않아 공공기관이 구매하기에 부담이 되는 기술개발 제품의 원가계산 비용 일부를 예산 범위 내에서 지원하며, 공공구매제도 이행력을 확보하고 중소기업의 수주 기회를 확대하기 위해 공공구매지원관 제도를 도입하는 등 현행 중소기업 지원제도의 미비점을 보완하기 위해 제정되었다. 동 법은 제1조(목적)에서 중소기업제품의 구매를 촉진하고 판로를 지원함으로써 중소기업의 경쟁력 향상과 경영안정에 이바지함을 목적으로 한다고 밝히고 있다. 동 법은 총 7장으로 구성되어 있다. 동 법 제26조(판로지원사업)을 통해 중소기업의 국내외 시장 개척과 판로 거점 확보를 위한 사업을 지원할 수 있는 근거를 마련해 두었다.

「대·중소기업 상생협력 촉진에 관한 법률」은 2006년 대기업과 중소기업 간 자율적인 상생협력의 제도적 지원 기반 마련을 위해 「중소기업의 사업 영역보호 및 기업 간 협력증진에 관한 법률」 폐지하고 「대·중소기업 상생협력 촉진에 관한 법률」을 제정했다. 동 법 제1조(목적)에서 대기업과 중소기업 간 상생협력(相生協力) 관계를 공고히 해 대기업과 중소기업의 경쟁력을 높이고 대기업과 중소기업의 양극화를 해소해 동반성장을 달성함으로써 국민경제의 지속 성장 기반 마련을 목적으로 한다고 밝히고 있다. 동 법 제12조(대기업과 중소기업 간의 환경경영협력 촉진 등)에 의해 정부는 대·중소기업 간 협력을 촉진하기 위해, 필요한 지원을 할 수 있도록 근거를

70) 법률 제19732호, 2023. 9. 14., 중소기업창업 지원법

마련해 두었다.

산업통상자원부에서 해외지원과 관련된 정책으로는 무역·투자에서 중소기업의 물류·금융 지원 강화와 위험 대응 역량 제고, 시장·품목 다변화를 통한 지속 성장 가능한 무역 구조로의 개편이 있다. 산업통상자원부 소관 법률 중 국제물류와 관련된 법은 「대외무역법」, 「무역거래기반 조성에 관한 법률」, 「소재·부품·장비산업 경쟁력 강화 및 공급망 안정화를 위한 특별조치법」이다.

「대외무역법」은 1986년 대외개방정책과 경제 및 무역의 국제화에 부응하는 체제로 전환하기 위해 제정된 법이다. 동 법은 제1조(목적)에서 대외 무역을 진흥하고 공정한 거래 질서 확립으로 국제 수지 균형과 통상 확대를 도모함으로써 국민 경제 발전에 이바지함을 목적으로 한다고 밝히고 있다. 동 법은 제7장으로 구성되어 있다. 제7조(통상진흥 시책의 수립)에서 통상진흥 시책에 기업의 해외진출 지원방안이 포함되어야 함을 규정하고 있다.

「무역거래기반 조성에 관한 법률」은 2000년 무역거래기반 체계적 조성 지원으로 세계시장에서 우리 기업의 경쟁력을 높이기 위해 제정된 법이다. 동 법 제1조(목적)에서는 무역거래의 기반을 효율적·체계적으로 조성해 균형 있는 무역거래 확대와 국민경제 발전에 이바지함을 목적으로 한다고 밝히고 있으며, 동 법에서는 무역 전문인력 양성, 전자무역거래기반 확충, 국제협력 촉진 등에 대한 기반을 마련해 두었다.

「경제안보를 위한 공급망 안정화 지원 기본법」은 2023년 각종 국내외 공급망 위험에 효과적으로 대응함으로써 국가의 안전보장과 국가 및 국민의 경제활동과 관련한 안전을 유지하기 위해 제정되었으며 2024년 6월 시행 예정이다. 동 법에서는 공급망, 공급망 위험, 공급망 위기상황, 공급망 안정화, 경제안보, 경제안보서비스, 위기품목 등에 관한 정의의 규정을 마련했다. 국제물류 관련 조항은 제1조(목적)에서 국내외 요인에 따라 발생할 우

려가 있는 공급망 위험 예방, 공급망 교란 발생 시 효과적 대응으로 국가 안정 보장, 국가와 국민 경제활동과 관련한 안전유지, 국민경제 발전에 이바지함을 목적으로 한다고 밝히고 있다. 그러므로 동 법은 국내외 공급망에 관한 현황조사, 위기대응을 위한 지원, 안정화기금 등과 같은 부분을 규정하고 있다.

「소재·부품·장비산업 경쟁력 강화 및 공급망 안정화를 위한 특별조치법」 2001년 「부품·소재전문기업등의육성에관한특별조치법」으로 제정되어 2015년 「소재·부품전문기업 등의 육성에 관한 특별조치법」으로 2019년 「소재·부품·장비산업 경쟁력 강화를 위한 특별조치법」으로 재제정되었으며 2023년 기업의 공급망 안정화 지원, 공급망 기본계획, 긴급수급 안정화 조정 등 공급망 안정화 정책의 추진체계를 마련하기 위해 「소재·부품·장비산업 경쟁력 강화를 위한 특별조치법」으로 개정되었다. 동 법 제1조(목적)에서는 소재·부품·장비산업의 발전기반 조성, 소재·부품·장비산업의 경쟁력 강화와 공급망 안정화 그리고 건전한 생태계 구축을 목적으로 한다고 밝히고 있다. 동 법을 통해 공급망 안정화를 위한 물류 관련 시설 개선 및 확충, 물류·보관을 위한 공동기반 구축 등에 대한 근거를 마련했다.

2. 중소기업 육성 및 해외진출 지원 법률 관련 한계점 및 시사점

앞서 해외진출 관련 법률 검토 결과, 중소벤처기업부, 산업통상자원부의 경우 생산업에 기초를 둔 법으로 물류 기업 관련 지원법은 찾아보기 힘들었다. 해외진출에서는 판로 확대에 관한 지원이 주를 이루었으나 판로에서 중요한 물류에 관한 지원은 찾기 어렵다. 그러나 기금조성, 조세감면, 특례, 전담기관 설립, 공정거래, 규제 개선 등의 조항은 국제물류기업 육성 법률에 적용 가능한 부분을 판단된다.

국내 기업의 해외진출 시 판로 개척, 거점 확보, 공급망 안정화 등을 도모하기 위해서는 국내물류기업이 글로벌 거점을 확보함으로써 글로벌 네트워크 확보가 필수적으로 필요한 사항이다. 그러므로 해외진출 관련 법률에서 부족한 국제물류 산업 육성을 위한 관련 법률 제정을 통해 국내 기업의 해외진출에 시너지 효과를 줄 수 있을 것으로 판단된다.

각 법률에서의 중소기업 육성 및 해외진출 지원 관련 법률 조항은 <표 3-3>에서 볼 수 있다. 법률에서는 자금 지원, 인력양성, 해외 판로거점·개척 지원, 인프라 구축 지원에 관한 부분이 주를 이루고 있다. 「대·중소기업 상생협력 촉진에 관한 법률」 제12조와 「중소기업제품 구매촉진 및 판로 지원에 관한 법률」 제26조 근거를 바탕으로 대·중소기업 동반 진출 지원사업 운영지침을 마련 대·중소기업 동반 진출 지원사업을 운영하고 있다.

<표 4-3> 해외진출 지원 관련 법률 조항

구분	조항	비고
「중소기업창업 지원법」	- 제26조(신산업·기술 창업촉진사업의 추진 등) 정부는 신산업·기술 창업을 촉진하고 신산업·기술 창업기업의 혁신역량을 강화하기 위해 다음 각호의 사항을 추진할 수 있다. 1. 신산업·기술 창업 분야 창업기업 등의 발굴·육성 2. 신산업·기술 창업기업의 기술개발 및 기술혁신 성과의 사업화 지원 3. 신산업·기술 창업기업의 기술 및 사업모델 혁신을 위한 기술·경영 지도 4. 대학, 연구기관, 기업 등과 신산업·기술 창업기업 간 공동기술개발, 기술이전 및 이전받는 기술의 사업화 지원 5. 국내외 기업과 신산업·기술 창업기업 간 기술, 정보, 인력 등의 교류·협력 및 인프라 등의 공동활용 촉진 6. 신산업·기술 창업기업의 국내외 판로개척 지원 7. 신산업·기술 창업기업의 지식재산권 출원, 등록, 이전 및 활용 지원 8. 신산업·기술 창업 활성화에 필요한 전문인력의 양성 9. 그 밖에 신산업·기술 창업 촉진 및 창업기업의 혁신역량 제고 등을 위해 중앙행정기관의 장이 필요하다고 인정하는 사항	판로 개척 지원, 전문인력양성
	- 제34조(창업기업의 성장촉진 지원 강화) ① 정부는 창업기업이 국제 경쟁력을 갖춘 기업으로 신속하게 성장할 수 있도록 자금 및 인력 등의 원활한 공급, 기술혁신 촉진, 판로 확대 및 해외진출 지원 등 성장촉진을 위한 제도를 마련해야 한다.	자금 및 인력 지원, 해외판로 확대 및 진출 지원 제도 마련

구분	조항	비고
	• 제41조(창업기업 및 생태계의 국제화 촉진) ① 정부는 예비청년창업자 및 청년창업기업을 포함한 국내 창업기업 등의 국제 경쟁력을 강화하고 창업생태계를 국제화하기 위해 노력해야 한다. ② 정부는 예비창업자 또는 창업기업에 대해 다음 각호의 사항에 관한 지원을 할 수 있다. 1. 예비창업자 또는 창업기업의 해외진출에 대한 교육, 컨설팅 및 사업화 지원 2. 예비창업자 또는 창업기업의 국제교류 촉진 3. 예비창업자 또는 창업기업의 해외 홍보 · 마케팅 지원 및 해외투자 유치 4. 해외 창업 관련 기관과의 협력관계 구축 5. 창업지원을 위한 해외 시설 · 공간 구축, 운영 및 서비스 제공 6. 창업기업의 해외 전시회 참가 지원 및 전시회 기획 · 운영 7. 그 밖에 예비창업자 또는 창업기업의 국제화를 촉진하기 위해 중앙행정기관의 장이 필요하다고 인정하는 사항	인력양성 지원, 홍보 및 마케팅 지원, 인프라 서비스 제공
「중소기업제품 구매촉진 및 판로지원에 관한 법률」	• 제26조(판로지원사업) ① 중소기업부장관은 중소기업의 국내외 시장 개척과 판로 거점 확보를 지원하기 위해 다음 각호의 사업을 실시할 수 있다. 1. 중소기업 제품의 국내 유통망 구축과 홍보 · 판매 또는 사후관리 지원에 관한 사업 2. 중소기업의 국내외 전시 · 박람회 개최 또는 참가 지원에 관한 사업 3. 국내외의 거래알선과 상품홍보를 위한 정보망 구축 및 운영에 관한 사업 4. 중소기업의 국내외 마케팅 능력 향상 지원에 관한 사업 5. 중소기업의 국외 조달 및 유통시장 진출지원에 관한 사업 6. 중소기업의 국외 시장개척단 파견과 국외진출거점 확보 지원에 관한 사업 7. 중소기업의 국외진출을 위한 통 · 번역 및 컨설팅 지원에 관한 사업 8. 그 밖에 중소기업의 무역 진흥을 위한 기반 확충과 판로 개척을 위해 필요하다고 인정하는 사업	판로거점 확보 지원, 정보망 구축, 해외시장 진출 지원
「대 · 중소기업 상생협력 촉진에 관한 법률」	• 제12조(대기업과 중소기업 간의 환경경영협력 촉진 등) ① 정부는 「환경친화적 산업구조로의 전환촉진에 관한 법률」 제2조 제5호에 따른 환경경영을 중소기업에 확산하고 국제환경규제에 대한 대응력을 높이기 위해 대기업과 중소기업 간 기술 · 정보 등의 교류와 협력을 촉진하기 위한 방안을 수립해 시행할 수 있다. ② 정부는 정보화 관련 대 · 중소기업 간의 협업화, 기술 및 정보의 교류 등 대 · 중소기업 간 정보화 협력을 촉진하기 위한 방안을 마련하고 필요한 지원을 할 수 있다. ③ 정부는 대기업과 중소기업 간의 공동마케팅 등 중소기업제품의 판로 확대를 위한 대 · 중소기업 간 협력을 촉진하기 위해 필요한 지원을 할 수 있다.	판로 확대 지원

105

구분	조항	비고
	2. 공동기반구축 및 물류·보관 3. 기술이전 및 연구개발·생산 등을 위한 투자 4. 신뢰성평가, 성능검증 등 적합성 평가 5. 시험제품 제작 및 설비확충 6. 신뢰성 보증 7. 제51조에 따른 규제개선 8. 그 밖에 제1호부터 제7호까지와 유사한 사업으로 대통령령이 정하는 사업	
경제안보를 위한 공급망 안정화 지원 기본법	• 제7조(기본계획의 수립·시행) ① 정부는 국가 및 국민의 안정적 경제활동을 보장하기 위한 공급망 경제정책의 기본 방향을 제시하고 경제안보의 관점에서 공급망의 원활한 작동을 보장하기 위해 3년마다 경제안보를 위한 공급망 안정화 기본계획(이하 “기본계획”이라 한다)을 수립·시행해야 한다. ④ 기본계획은 다음 각호의 사항을 포함해야 한다. 1. 경제안보를 위한 경제정책의 기본 방향 2. 공급망 안정화에 관한 기본 사항 3. 공급망 안정화에 관한 중·장기 목표 및 추진 방향 4. 물류·유통·금융 등 공급망 전반에 영향을 미치는 분야에 관한 사항 5. 공급망 관련 국제정세, 국제교역, 외국정부의 정책 변화 등 동향 6. 제13조에 따른 경제안보품목 및 경제안보서비스(이하 “경제안보 품목 등”이라 한다)의 지정 및 관리에 관한 사항 7. 경제안보품목 등의 국내외 수급 동향 8. 제15조에 따른 조기경보시스템의 운영·관리에 관한 사항 9. 공급망 위기에 대비한 대책 10. 국내외 생산시설 투자 확대 등 생산기반 조성, 구입처 등 다변화, 비축, 기술의 도입·개량·개발 등 공급망 안정화를 위한 지원에 관한 사항(자원조달 및 운영에 관한 사항을 포함한다) 11. 공급망 안정화에 관한 국제협력 12. 그 밖에 경제안보 및 공급망 안정화를 위해 필요한 사항	인프라 투자 기금운영
	• 제11조(공급망 현황조사) ① 정부는 경제안보품목 등에 관한 정책 또는 계획의 수립 또는 변경을 위해 필요한 경우 물자와 원재료 등의 수급 및 가격 현황과 수출입 동향, 재고 현황, 국내외 사업자 간 거래관계, 물류 체계, 물류비 등에 관해 조사할 수 있다. ③ 정부는 공급망 현황조사를 효율적으로 수행하기 위해 필요한 경우 공급망 현황조사의 전부 또는 일부를 대통령령으로 정하는 전문기관으로 해금 수행하게 할 수 있다.	실태조사
	• 제15조(조기경보시스템 운영) ① 관계 중앙행정기관의 장 및 국가정보원장은 공급망 위험을 미리 파악하고 선제적으로 대응하기 위해 다음 각호의 어느 하나에 해당되는 물자 및 원재료 등의 국내외 수급 동향 및 가격, 생산량의 변화, 외국정부 또는 기업의 정책 변경, 물류 또는 지급·결제의 장애 가능성 등을 점검하는 조기경보시스템을 운영·관리할 수 있다.	모니터링 시스템

자료: 관련 법률을 바탕으로 저자 작성

제4절 시사점

우리나라의 물류 및 해외진출 관련 법률을 분석한 결과 총 32개의 조항으로 구분할 수 있다. 주요 상위 항목(절)의 경우 총칙, 주요 계획 및 위원회 구성, 주요 사업 규정, 시설 및 장비 규정, 각 부문 육성 등으로 구성되어 있다. 대부분의 법률에서 실태조사, 기본계획, 위원회, 정보시스템, 산업육성, 특례, 등록·허가 등의 조항을 포함하고 있다. 그리고 기업 육성 측면에서 기금조성, 조세감면, 인력양성, 협회 육성, 전담기관 설립, 연구개발, 국제협력, 시범사업 등은 적용할 수 있는 조항으로 판단된다.

〈표 4-4〉 우리나라 물류 및 해외진출 관련 법률 세부 조항 종합

구분	목적	정의	기본 이념	책무	타법 관계	실태 조사	기본 계획	위원 회	정보 시스 템	시설 개발	시설 관리
물류정책기본법	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	·
항만법	✓	✓	·	·	·	·	✓	✓	✓	✓	✓
해운법	✓	✓	·	·	·	·	✓	✓	·	·	·
물류시설의 개발 및 운영에 관한 법률	✓	✓	·	·	✓	·	✓	·	·	·	·
생활물류서비스산업 발전법	✓	✓	·	✓	✓	✓	✓	·	·	✓	·
경제안보를 위한 공급망 안정화 지원 기본법	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	·	·
중소기업기본법	✓	✓	·	✓	✓	✓	✓	✓	✓	·	·
중소기업창업 지원법	✓	✓	·	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	·
중소기업제품 구매 촉진 및 판로지원에 관한 법률	✓	✓	·	✓	✓	✓	·	·	·	·	·
대·중소기업 상생협 력 촉진에 관한 법률	✓	✓	✓	·	·	✓	✓	✓	·	·	·

대외무역법	√	√	√	·	·	·	√	√	√	·	·
무역거래기반 조성에 관한 법률	√	√	·	·	·	√	√	·	·	·	·
소재·부품·장비 산업 경쟁력 강화 및 공급망 안정화를 위한 특별조치법	√	√	·	√	√	√	√	√	√	·	·
구분	시설 지정	표준 화	정보 화	감독	산업 육성	기금 조성	조세 감면	특례	인증	등록 허가	인력 양성
물류정책기본법	·	√	√	·	√	·	·	·	√	√	√
항만법	√	·	√	√	·	·	√	√	·	√	·
해운법	·	·	·	√	√	√	·	√	√	√	·
물류시설의 개발 및 운영에 관한 법률	√	·	·	·	√	·	√	√	√	√	·
생활물류서비스산업 발전법	·	√	·	√	√	·	√	√	√	√	√
경제안보를 위한 공급망 안정화 지원 기본법	·	·	·	·	√	√	√	√	·	√	·
중소기업기본법	·	·	·	·	√	·	√	·	·	·	√
중소기업창업 지원법	·	·	·	·	√	·	·	√	·	√	√
중소기업제품 구매 촉진 및 판로지원에 관한 법률	·	·	·	·	√	·	·	√	·	·	·
대·중소기업 상생협 력 촉진에 관한 법률	·	·	·	·	√	√	·	√	√	√	·
대외무역법	·	·	·	·	·	·	·	·	·	√	·
무역거래기반 조성에 관한 법률	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	√
소재·부품·장비산 업 경쟁력 강화 및 공 급망 안정화를 위한 특별조치법	√	√	·	·	√	√	√	√	√	√	√

구분	자격 증	협회 육성	전담 기관 설립	연구 개발	친환 경	국제 협력	시범 사업	공정 거래	공제 제도	규제 개선
물류정책기본법	✓	✓	✓	✓	✓	·	·	·	·	·
항만법	·	✓	·	·	✓	✓	·	·	·	·
해운법	·	✓	·	·	·	✓	·	·	✓	·
물류시설의 개발 및 운영에 관한 법률	·	✓	·	·	·	·	·	·	·	·
생활물류서비스산업 발전법	·	✓	·	·	·	·	✓	·	·	·
경제안보를 위한 공급망 안정화 지원 기본법	·	·	·	✓	·	✓	·	·	·	·
중소기업기본법	·	·	✓	·	·	✓	·	✓	✓	·
중소기업창업 지원법	·	·	✓	✓	·	✓	·	·	·	✓
중소기업제품 구매 촉진 및 판로지원에 관한 법률	·	·	✓	·	·	·	·	·	·	·
대·중소기업 상생협 력 촉진에 관한 법률	·	·	✓	·	·	·	·	·	·	✓
대외무역법	·	·	✓	·	·	·	·	·	·	·
무역거래기반 조성에 관한 법률	·	·	✓	·	·	·	·	·	·	·
소재·부품·장비 산업 경쟁력 강화 및 공급망 안정화를 위 한 특별조치법	·	·	✓	✓	·	✓	·	·	·	·

자료: 각 법률을 바탕으로 저자 작성

물류정책기본법, 항만법, 해운법, 중소기업기본법 등 기본법적 성격을 지닌 주요 법률의 법제적 성격에 의해 해당 법적대상이 되는 산업·분야 등에 대한 제도·정책에 관한 기본 방향과 주요 골격을 제시하며, 이를 통해 개별

법으로 구체화하기 위해 유도하는 구조를 가진다. 물류정책기본법은 각 부처에 분산되어 있는 물류정책 조정기능을 강화하기 위한 정책 수단의 총괄 규범으로서의 기본법적 방향이 강하다.

타 기본법 역시 기본법을 통해 기본계획 수립, 위원회 구성, 산업 육성의 기본 방향, 등록허가, 국제 협력 등에 대해서 주요 법적 내용을 담고 있으나 특정 산업·분야 육성 및 진흥을 위한 자금 지원, 규제개선, 연구개발 등의 법률 조항을 마련하기 위해서 기본법과 독립된 개별법을 제정해 입법 목적에 맞는 법적 체계를 구축한다. 예를 들어 생활물류서비스발전기본법 역시 법률 취지에 부합하기 위해 기존 물류정책기본법의 법적인계로 인해 포함되지 못한 관련 산업표준화, 조세감면, 특례, 시범사업 등이 포함되어 있다. 이러한 법률적 성격에 따라서 국제물류기업 육성을 위한 법률을 제정하기 위해서는 기존 물류정책기본법상 국제물류기업 육성을 위한 기금조성, 조세특례, 시범사업, 협회육성, 규제개선 등에 대한 개별 법률제정이 필요하다.

〈표 4-5〉와 같이 분법화 기준에 따라 분법화 타당성을 검토할 경우, 국제물류기업의 법적 기준 및 적용 대상이 명확해져 법률적 근거에 의해 관련 기업의 법률적 이해도를 높일 수 있다. 또한, 국제물류기업 관련 법률은 물류정책기본법을 포함해 규모에 따라 중소기업기본법 등의 영향을 받고 있으며, 법률의 목적에 맞게 기업 지원에 관한 규정을 포함하고 있다.

업계 의견 및 법적 검토를 종합해 보면 코로나 이후 변화되는 글로벌 환경 대응과 물류정책기본법의 법률적 성격 한계에 대처해야 하고, 정책 실효성 및 산업 육성을 위한 분법은 필수적으로 검토되어야 한다.

〈표 4-5〉 분법화 기준

기준	적용 여부
① 법령의 정비를 통한 수범자 이해 가능성 증대	○
② 하나의 법령에 내용 및 성질이 다른 규범이 적용되는 경우	×
③ 사회 상황의 변화에 의한 종래 동일 법령 제도 영역의 분화	◎
④ 특정 산업 분야의 정책적 집중 및 육성에 대한 법제적 지원 필요	◎
⑤ 사회 일정 분야의 중요도 증가에 의한 집중 관리 필요시	○

자료: 박광동(2020), pp. 66-67.

05

국제물류기업 육성을 위한 법제 개선방안

제1절 국제물류기업 육성 입법수요 및 제정 방향

1. 입법수요

입법수요는 환경변화, 업계의 의견, 법률 검토 등을 바탕으로 제시한다.

환경변화 부분에서는 최근 코로나-19, 미·중 무역분쟁, 우크라이나·홍해 사태, 친환경 정책 확대 등 글로벌 공급망 위기와 불확실성이 확대되고 있다. 이러한 공급망 환경변화에 따라 산업 전반의 패러다임이 변화하고 있고, 국제물류 분야에서도 효율화에서 안정화가 중요한 과제가 되었다.

업계 의견 측면에서는 국제물류기업의 업계 의견수렴 결과 대기업의 자가 물류 편중 및 협력 부족, 진입장벽이 낮은 등록 기준으로 인한 과당경쟁 발생, 거버넌스 문제로 인한 지원정책 미흡, 등록 등의 중복 행정절차 발생, 선주·화주 등과 협상력 저하 등의 문제점을 제기하고 있다. 그리고 최근 디지털 기술의 발전과 플랫폼 산업의 진전에 따른 국제물류 분야 플랫폼 산업 반영 등의 의견도 제시되었다. 이러한 산재되어 있는 문제점을 해결하기 위해서는 기업 차원에서의 역량 강화도 중요하나, 법률·제도적 기

반 마련이 가장 선행되어야 하는 과제이다.

법률 검토 사항으로는 현재 국제물류기업 관련 법률은 「물류정책기본법」을 비롯해 다양한 법이 있으나, 국내물류, 해운, 항만, 항공, 물류시설 등 특정 분야에 집중되어 있어 개별 법률 개정으로 한계점이 존재한다. 가장 기본이 되는 「물류정책기본법」은 법률적 특성에 따른 규범적 성격이 강해 기업 육성에는 한계가 있으며, 물류 부문별 관련 사항 등을 모두 수용할 경우 법률이 방대함과 기존 분법화 되어 있는 법률의 통폐합과정을 거쳐야 한다. 따라서 국제물류기업 육성을 위한 법률은 기존 법률 개정이 아닌 신법 제정으로 추진하는 것이 바람직하다.

2. 입법 목적 및 기본 방향

입법 목적과 기본 방향을 설정하기 위해 업계 간담회, 전문가 자문, 법률 검토 등을 통해 도출된 과제에 대한 개선 방향을 제시하고자 한다.

법·제도 및 행정적인 측면에서의 국제물류주선업의 등록 기준 미흡에 대해서는 인·허가제 전환 또는 등록 기준을 강화하는 방안이 있다. 그러나 인·허가제 전환을 위해서는 장기적인 준비과정이 필요하고, 추가적인 조사와 업계의 의견수렴과정이 필요하다. 따라서 법률 제정 시에는 등록 기준 강화를 한 이후 인·허가제로의 전환을 검토하는 것이 바람직하다. 다음으로 국제물류주선업 등록과 관세청의 보세운송사업자 등록의 행정중복을 해결하기 위해서는 관세법의 일부 개정이 필요하다. 국제물류에 대한 주무부처 이원화의 문제는 법률 제정 시 해양수산부로 주무부처를 지정해 정책의 실효성을 확보한다. 국제물류의 경우 관련 법률이 거의 전무한 상황에서 다른 법률의 개정으로는 적용하기 어렵다는 과제에는 다른 법률 개정이 아닌 국제물류기업의 법률 제정으로 방향성을 설정한다.

산업지원의 경우 불공정거래 및 선화주 교섭력 약화 등의 과제를 해결하기 위해 국제운송약관을 규정화해야 한다. 중소기업 지원이 미흡한 부분은 법률에서 국제물류중소기업의 지원 조항을 명확히 한다. 지원사업 및 금융 지원이 미흡한 과제는 국제물류기업의 조세특례 및 지원사업, 촉진기금 등의 세제·금융지원 체계를 마련한다. 인력양성 및 교육 체계 미흡에 대한 과제는 국제물류전문인력 양성, 국제물류와 스마트 기술을 접목한 별도의 자격을 신설한다. 그리고 최근 국제물류 분야에 디지털, 플랫폼 산업의 확대에 대응하기 위해 법률 내에 관련 사항을 반영한다.

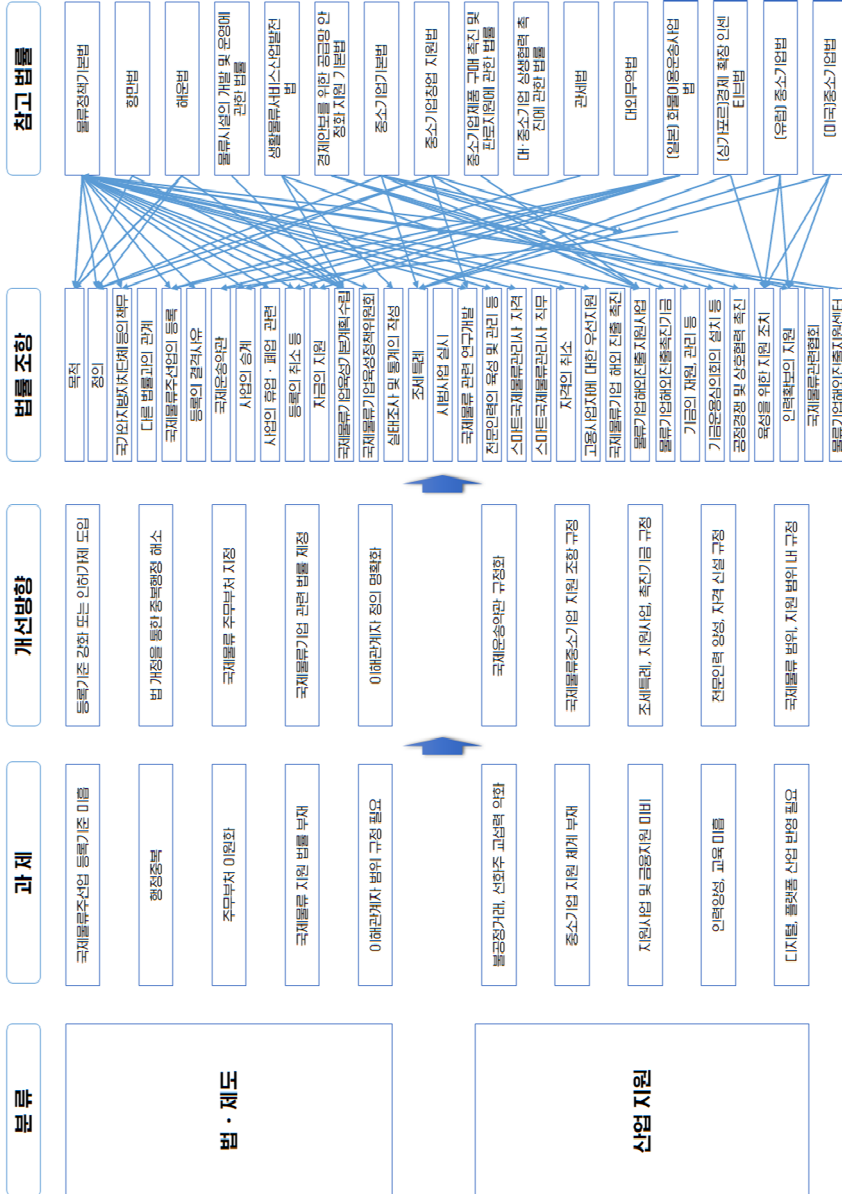
육성의 필요성 등을 종합적으로 고려해 「(가칭)국제물류기업 육성을 위한 법률」로 목적을 규정했으며, 국제물류기업 육성을 위한 기본 방향을 도출했다.

〈표 5-1〉 국제물류기업 육성의 목적 및 기본 방향

구분	주요 내용
목적	• 글로벌 공급망과 국제물류 환경변화 추세를 반영하여 물류기업의 수출입 물류의 경쟁력 제고 및 물류기업의 해외진출 촉진을 위한 기반을 구축하고 국내외 국제물류 정책·기본계획 수립·시행 및 지원에 관한 사항을 규정함으로써 국제물류산업의 미래가치를 제고하고, 국민경제의 발전에 이바지함
기본 방향	• 국제물류기업 육성을 위한 신법(新法) 제정(안) 도출 • 국제물류 법률의 주관부처 명확화 • 관련 법 개정을 통한 중복행정 해소 • 국제물류주선업 등록 기준 강화 • 국제물류 관련 이해관계자의 정의 명확화 • 국제운송약관 규정화 • 국제물류중소기업 지원 조항 규정화 • 조세특례, 지원사업, 촉진기금 규정 • 국제물류전문인력 양성, 자격 신설 • 디지털, 플랫폼 산업 반영

자료: 각 법률 및 전문가 의견을 종합해 저자 작성

〈그림 5-1〉 법률 제정 방향



자료: 제2장, 제3장, 제4장 내용을 종합해 저자 작성

제2절 「(가칭)국제물류기업 육성을 위한 법률」 제정 방안 —

1. 추진 필요성

글로벌 물류 환경 및 비즈니스 모델의 고도화 등 국제물류 환경에 효과적으로 대응할 수 있는 일원화된 국제물류산업 관리를 위한 환경제공을 위해 기존의 「물류정책기본법」과 분법화된 별도의 법률이 제정되어야 한다. 이는 국제물류주산업 등을 포함한 국제물류기업을 효과적으로 지원하고 각 부처 간 국제물류 관련 거버넌스의 단절로 인한 국제물류산업의 지원 한계에 따른 것이다.

국제물류기업 육성을 위한 법률 제정은 국제물류기업 육성을 위한 기반 조성 및 활성화를 지원하고, 국제물류에 특화된 인력 양성책을 마련하기 위해 국제물류 관련 지원제도를 체계화하고 이를 지원하기 위한 지원기관 설립 등의 내용이 포함되어 있다.

2. 제정 조문 도출

우리나라 물류 및 해외진출 관련 법률과 일본의 국제물류 관련 법률을 종합적으로 검토했다. 일차적으로 동 법 제정의 목적 및 기본 방향을 기반으로 조항을 선정했고, 이차적으로 국제물류 담당자 인터뷰 및 내부 연구진 협의 등을 통해 국제물류기업에 적합한 조항을 도출했다.

〈표 5-2〉 우리나라 물류 및 해외진출 관련 법률 세부 조항 종합

구분	목적	정의	기본 이념	책무	타법 관계	실태 조사	기본 계획	위원 회	정보 시스 템	시설 개발	시설 관리
(가칭)국제물류기업 육성을 위한 법률	◎	◎	.	◎	◎	◎	◎	◎		.	.
물류정책기본법	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	.
항만법	✓	✓	.	.	.	.	✓	✓	✓	✓	✓
해운법	✓	✓	.	.	.	.	✓	✓	.	.	.
물류시설의 개발 및 운영에 관한 법률	✓	✓	.	.	✓	.	✓	.	.	.	.
생활물류서비스산업 발전법	✓	✓	.	✓	✓	✓	✓	.	.	✓	.
경제안보를 위한 공급망 안정화 지원 기본법	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	.	.
중소기업기본법	✓	✓	.	✓	✓	✓	✓	✓	✓	.	.
중소기업창업 지원법	✓	✓	.	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	.
중소기업제품 구매 촉진 및 판로지원에 관한 법률	✓	✓	.	✓	✓	✓	.	.	.	.	.
대·중소기업 상생 협력 촉진에 관한 법률	✓	✓	✓	.	.	✓	✓	✓	.	.	.
대외무역법	✓	✓	✓	.	.	.	✓	✓	✓	.	.
무역거래기반 조성에 관한 법률	✓	✓	.	.	.	✓	✓	.	.	.	.
소재·부품·장비 산업 경쟁력 강화 및 공급망 안정화를 위한 특별조치법	✓	✓	.	✓	✓	✓	✓	✓	✓	.	.
(일본) 유통사업의 종합화 및 효율화 촉진에 관한 법률	✓	✓	✓	✓	.	.	✓	.	.	.	.
(일본) 화물이용운송 사업법	✓	✓	.	.	.	.	.	.	.	.	.

구분	시설 지정	표준 화	정보 화	감독	산업 육성	기금 조성	조세 감면	특례	인증	등록 허가	인력 양성
(가칭)국제물류기업 육성을 위한 법률	.	.	.	.	◎	◎	◎	◎		◎	◎
물류정책기본법	.	√	√	.	√	.	.	.	√	√	√
항만법	√	.	√	√	.	.	√	√	.	√	.
해운법	.	.	.	√	√	√	.	√	√	√	.
물류시설의 개발 및 운영에 관한 법률	√	.	.	.	√	.	√	√	√	√	.
생활물류서비스산업 발전법	.	√	.	√	√	.	√	√	√	√	√
경제안보를 위한 공급망 안정화 지원 기본법	.	.	.	.	√	√	√	√	.	√	.
중소기업기본법	.	.	.	.	√	.	√	.	.	.	√
중소기업창업 지원법	.	.	.	.	√	.	.	√	.	√	√
중소기업제품 구매 촉진 및 판로지원에 관한 법률	.	.	.	.	√	.	.	√	.	.	.
대·중소기업 상생 협력 촉진에 관한 법률	.	.	.	.	√	√	.	√	√	√	.
대외무역법	.	.	.	.	.	.	.	.	.	√	.
무역거래기반 조성에 관한 법률	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	√
소재·부품·장비 산업 경쟁력 강화 및 공급망 안정화를 위한 특별조치법	√	√	.	.	√	√	√	√	√	√	√
(일본) 유통사업의 종합화 및 효율화 촉진에 관한 법률	.	.	.	.	√	.	.	√	.	.	.
(일본) 화물이용운송 사업법	.	.	.	.	√	.	.	.	.	√	.

구분	자격 증	협회 육성	전담 기관 설립	연구 개발	친환 경	국제 협력	시범 사업	공정 거래	공제 제도	규제 개선
(가칭)국제물류기업 육성을 위한 법률	◎	◎	◎	◎			◎		.	
물류정책기본법	√	√	√	√	√	.	.	.	.	.
항만법	.	√	.	.	√	√	.	.	.	.
해운법	.	√	.	.	.	√	.	.	√	.
물류시설의 개발 및 운영에 관한 법률	.	√	.	.	.	.	.	.	.	.
생활물류서비스산업 발전법	.	√	.	.	.	.	√	.	.	.
경제안보를 위한 공급망 안정화 지원 기본법	.	.	.	√	.	√	.	.	.	.
중소기업기본법	.	.	√	.	.	√	.	√	√	.
중소기업창업 지원법	.	.	√	√	.	√	.	.	.	√
중소기업제품 구매 촉진 및 판로지원에 관한 법률	.	.	√	.	.	.	.	.	.	.
대·중소기업 상생 협력 촉진에 관한 법률	.	.	√	.	.	.	.	.	.	√
대외무역법	.	.	√	.	.	.	.	.	.	.
무역거래기반 조성 에 관한 법률	.	.	√	.	.	.	.	.	.	.
소재·부품·장비 산업 경쟁력 강화 및 공급망 안정화를 위한 특별조치법	.	.	√	√	.	√	.	.	.	.
(일본) 유통사업의 종합화 및 효율화 촉진에 관한 법률										
(일본) 화물이용운송 사업법										

자료: 각 법률을 바탕으로 저자 작성

3. 주요 내용

1) 국제물류기업 육성 목적과 기본 정의 명확화

「(가칭)국제물류기업 육성을 위한 법률」의 필요성과 목적을 제시하고, 법률에 수반되는 주요 용어에 대한 정의를 명확히 했다. 그리고 국가와 지방자치단체 등의 책무와 다른 법률과의 관계를 규정했다.

〈표 5-3〉 (가칭)국제물류기업 육성을 위한 법률(안) 제1절 주요 내용

제1절 총칙

제1조 (목적) 이 법은 글로벌 공급망과 국제물류 환경변화 추세를 반영하여 물류기업의 수출입 물류 경쟁력 제고 및 물류기업의 해외진출 촉진을 위한 기반을 구축하고 국내외 국제물류 정책·기본계획 수립·시행 및 지원에 관한 사항을 규정함으로써 국제물류산업의 미래가치를 제고하고, 국민경제의 발전에 이바지한다.

제2조 (정의) ① 이 법에서 사용하는 용어의 정의는 다음과 같다.

1. “국제물류”란 두 개 이상의 국가를 대상으로 재화가 공급자로부터 조달·생산되어 수요자에게 전달 및 회수되어 폐기될 때까지 이루어지는 운송·보관·하역 등과 이에 부가가치를 창출하는 가공·조립·분류·수리·포장·상표부착·판매·정보통신 등을 말한다.
2. “국제물류사업”이란 두 개 이상의 국가 또는 해외에서 화주의 수요에 따라 유상으로 물류 활동을 영위하는 것을 업으로 하는 것으로 다음 각 목의 사업을 말한다.
 - 가. 자동차·철도차량·선박·항공기 또는 파이프라인 등의 운송수단을 통하여 화물을 운송하는 화물운송업
 - 나. 물류터미널이나 창고 등의 물류시설을 운영하는 물류시설운영업
 - 다. 화물운송의 주선, 물류장비의 임대, 물류정보의 처리 또는 물류건설링 등의 업무를 하는 물류서비스업
 - 라. 스마트 IT 기술을 접목한 국제물류 관련 플랫폼 사업
 - 마. 가목부터 리목까지의 국제물류사업을 종합적·복합적으로 영위하는 종합물류서비스업
3. “국제물류주선업”이란 「물류정책기본법」 제2조제1항제11호에 따른 타인의 수요에 따라 자기의 명의로 계산으로 타인의 물류시설·장비 등을 이용하여 수출입화물의 물류를 주선하는 사업을 말한다.

-
4. “국제물류기업”이란 제1항 제2호에 따른 국제물류사업을 영위하는 자를 말한다.
 5. “국제물류중소기업”이란 제2조제1항제2호에 따른 국제물류사업을 영위하는 기업 중에서 「중소기업기본법」 제2조에 따른 중소기업자에 해당하는 자로 한다.
 6. “화주”란 국제물류사업을 의뢰하기 위해 제2호 사업 종사자와 국제물류 계약을 체결하는 당사자(「물류정책기본법」 제2조에 따른 물류사업은 제외한다)를 말한다.
- ② 제1항 제2호에 따른 각 국제물류사업의 구체적인 범위는 대통령령으로 정한다.

제3조 (국가와 지방자치단체 등의 책무) ① 해양수산부장관은 국제물류 활성화를 위하여 국제물류기업의 국제화 역량 강화에 필요한 시책을 세우고 추진하여야 한다.

② 해양수산부장관은 국제물류사업이 건전하고 고르게 발전할 수 있도록 육성하여야 한다.

③ 시·도지사는 지역의 자원을 활용해 수출입 중심의 지역산업과 연계성을 높이고 상호 간 협력을 통하여 국제물류기업과 국제물류사업 등에 대한 지원의 효과를 높일 수 있도록 노력하여야 한다.

제4조 (다른 법률과의 관계) 이 법은 국제물류 및 국제물류주산업 등에 관하여 다른 법률에 우선하여 적용한다.

자료: KMI 연구진 작성

2) 국제물류주산업 관리권 확보 및 행정일원화

국제물류주산업은 기존의 「물류정책기본법」 상 등록(제43조 및 시행규칙 제7조), 등록의 취소(제47조), 자금의 지원(제48조)에 의거해 국토교통부에서 관리하고 있다. 국제물류주산업 육성을 포함한 기능에 대해 체계적으로 관리하고 일괄적으로 「(가칭)국제물류기업 육성을 위한 법률(안)」에 수용하기 위해 등록, 등록 취소 등 국제물류주산업 관리권에 대한 역할 역시 동 법률 내 포함해야 한다. 신법 제정을 통해 국제물류주산업 관리권을 일원화하기 위해서는 등록 주체 역시 기존 국토교통부장관에게서 해양수산부장관으로 권한 이전 역시 포함되어야 한다.

〈표 5-4〉 (가칭)국제물류기업 육성을 위한 법률(안) 제2절 주요 내용

제2절 국제물류주선업

제5조 (국제물류주선업의 등록) ① 국제물류주선업을 경영하려는 자는 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 시·도지사에게 등록되어야 한다.

② 제1항에 따라 국제물류주선업을 등록한 자(이하 '국제물류주선업자'라 한다)가 등록한 사항 중 해양수산부령으로 정하는 중요한 사항을 변경하려는 경우에는 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 변경등록을 해야 한다.

③ 제1항에 따라 등록을 하려는 자는 3억 원 이상의 자본금(법인이 아닌 경우에는 6억 원 이상의 자산평가액을 말한다)을 보유하고 그 밖에 대통령령으로 정하는 기준을 충족하여야 한다.

④ 국제물류주선업자는 제3항에 따른 등록 기준에 관한 사항을 3년 경과할 때마다 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 신고하여야 한다. 다만, 3년 경과한 신고 시에는 대통령령이 정하는 기준을 따른다.

제6조 (등록의 결격사유) 다음 각 항의 어느 하나에 해당하는 자는 국제물류주선업의 등록을 할 수 없으며, 외국인 또는 외국의 법령에 따라 설립된 법인의 경우에는 해당 국가의 법령에 따라 다음 각 항의 어느 하나에 해당하는 경우에도 또한 같다.

① 피성년후견인 또는 피한정후견인

② 이 법, 「화물자동차 운수사업법」, 「항공사업법」, 「항공안전법」, 「공항시설법」 또는 「해운법」을 위반하여 금고 이상의 실형을 선고받고 그 집행이 종료(집행이 종료된 것으로 보는 경우를 포함한다)되거나 집행이 면제된 날부터 2년이 지나지 아니한 자

③ 이 법, 「화물자동차 운수사업법」, 「항공사업법」, 「항공안전법」, 「공항시설법」 또는 「해운법」을 위반하여 금고 이상의 형의 집행유예를 선고받고 그 유예기간 중에 있는 자

④ 이 법, 「화물자동차 운수사업법」, 「항공사업법」, 「항공안전법」, 「공항시설법」 또는 「해운법」을 위반하여 벌금형을 선고받고 2년이 지나지 아니한 자

⑤ 제10조제1항에 따라 등록이 취소(이 조 제1호에 해당하여 등록이 취소된 경우는 제외한다)된 후 2년이 지나지 아니한 자

⑥ 법인으로서 대표자가 제1호부터 제5호까지의 어느 하나에 해당하는 경우

⑦ 법인으로서 대표자가 아닌 임원 중에 제2호부터 제5호까지의 어느 하나에 해당하는 사람이 있는 경우

제7조 (국제운송약관) ① 해양수산부 장관은 국제운송약관을 정하여 공시하고(이를 변경하여 공시한 경우를 포함한다) 적용대상이 되는 사업자 또는 사업자 단체에 그 사용을 권장할 수 있다.

② 해양수산부 장관은 제1항을 공시할 때에는 국제물류추진업의 금지행위 등으로 다음의 각 항을 규정해야 한다.

1. 비상업적인 이유로 특정인이나 지역 또는 사업방법에 관하여 부당하게 우선적 취급을 하거나 불리한 취급을 하는 행위
2. 국제운송계약을 정당한 사유 없이 이행하지 않거나 일방적으로 변경하는 행위
3. 비상업적인 이유로 외국수출업자에 비하여 한국수출업자에게 부당하게 차별적 운임 또는 요금을 설정하는 행위
4. 비상업적인 이유로 국제운송 과정에서 발생한 분쟁, 그 밖의 손해배상청구 조정 또는 해결에 있어서 화주를 부당하게 차별하는 행위
5. 그 밖에 국제물류추진업의 금지행위 등에 필요한 사항으로서 대통령령으로 정하는 사항

③ 해양수산부 장관은 제1항을 공시할 시에는 화주의 금지행위 등을 다음의 각 항을 규정해야 한다.

1. 운송 화물의 품목이나 등급에 관하여 거짓의 운임청구서를 받아 지급한 운임 및 요금의 일부를 되돌려 받는 행위
2. 우월적 지위를 이용하여 부당하게 입찰에 참여하거나 계약을 체결하도록 유인 또는 강제하는 행위
3. 운임 및 요금을 인하하기 위하여 고의적으로 재입찰하거나 입찰에 참가한 다른 사업자의 단가 정보를 노출하는 행위
4. 운송계약을 정당한 사유 없이 이행하지 않거나 일방적으로 변경하는 행위
5. 그 밖에 화주의 금지행위 등에 필요한 사항으로서 대통령령으로 정하는 사항

제8조 (사업의 승계) ① 국제물류추진업자가 그 사업을 양도하거나 사망한 때 또는 법인이 합병한 때에는 그 양수인·상속인 또는 합병 후 존속하는 법인이나 합병으로 설립되는 법인은 국제물류추진업의 등록에 따른 권리·의무를 승계한다.

② 제1항에 따라 국제물류추진업의 등록에 따른 권리·의무를 승계한 자는 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 시·도지사에게 신고하여야 한다.

③ 제1항에 따라 승계받은 자의 결격사유에 관하여는 제6조를 준용한다.

제9조 (사업의 휴업·폐업 관련 정보의 제공 요청) 시·도지사는 국제물류추진업자의 휴업·폐업 사실을 확인하기 위하여 필요한 경우에는 관할 세무관서의 장에게 대통령령으로 정하는 바에 따라 휴업·폐업에 관한 과세정보의 제공을 요청할 수 있다. 이 경우 요청을 받은 세무관서의 장은 정당한 사유가 없으면 그 요청에 따라야 한다.

제10조 (등록의 취소 등) ① 시·도지사는 국제물류추진업자가 다음 각호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 등록을 취소하거나 6개월 이내의 기간을 정하여 사업의 전부 또는 일부의

정지를 명할 수 있다. 다만, 제1호·제4호·제5호에 해당하는 경우에는 등록을 취소하여야 한다.

1. 거짓이나 그 밖의 부정한 방법으로 등록을 한 경우
2. 제5조제3항에 따른 등록 기준에 못 미치게 된 경우
3. 제5조제4항을 위반하여 미신고 및 거짓으로 신고하거나 등록 기준에 못 미치게 된 경우
4. 제5조(제8조제3항에서 준용하는 경우를 포함한다) 각 항의 어느 하나에 해당하게 된 경우. 다만, 그 지위를 승계받은 상속인이 제6조제1항부터 제5항까지의 어느 하나에 해당하는 경우에 상속일부터 3개월 이내에 그 사업을 다른 사람에게 양도한 경우와 법인(합병 후 존속하는 법인 또는 합병으로 설립되는 법인을 포함한다)이 제6조제6항 또는 제7항에 해당하는 경우에 그 사유가 발생한 날(법인이 합병하는 경우에는 합병일을 말한다)부터 3개월 이내에 해당 임원을 개임한 경우에는 그러하지 아니하다.

② 제1항에 따른 처분의 구체적인 기준과 그 밖에 필요한 사항은 해양수산부령으로 정한다.

제11조 (자금의 지원) 국가는 국제물류추진업의 육성을 위하여 필요하다고 인정하는 경우에는 국제물류추진업자에게 그 사업에 필요한 소요자금의 융자 등 필요한 지원을 할 수 있다.

- ① 해양수산부 장관은 공급망안정화 선도사업자 지정을 위해 국제물류기업의 선도사업자 지정을 고려해야 한다.

자료: KMI 연구진 작성

3) 국제물류기업의 육성 기반 조성 및 활성화 지원

제3절 국제물류기업 육성 기반 및 활성화에서는 국제물류기업 육성을 위한 기본계획 수립, 위원회설립, 국제물류 관련 현황 조사 및 통계 작성, 조세 특례, 시범사업 실시 및 국제물류 관련 연구개발에 관한 법률을 포함했다.

〈표 5-5〉 (가칭)국제물류기업 육성을 위한 법률(안) 제3절 주요 내용

제3절 국제물류기업 육성 기반 및 활성화

제12조 (국제물류기업육성기본계획 수립) ①해양수산부 장관은 국제물류기업 육성 정책의 기본 방향을 설정하는 국제물류기업육성기본계획을 5년마다 수립해야 한다.

- ② 국제물류기업육성기본계획에는 다음 각호의 사항이 포함되어야 한다.

1. 국내외 물류 환경의 변화와 전망

-
2. 기본계획의 기본 방향
 3. 국제물류기업 분야별 성장·발전 지원에 관한 사항
 - 3의 2 국제물류기업 해외진출 지원에 관한 사항
 4. 국제물류산업 경쟁력 강화에 관한 사항
 5. 국제물류인력 양성 및 지원에 관한 사항
 6. 국제물류 관련 단체 지원 및 지원기관 설립에 관한 사항
 7. 국제물류 체계의 개선을 위한 관련 제도 및 법령의 개선에 관한 사항
 - ③ 해양수산부장관은 다음 각호의 자에 대하여 기본계획의 수립·변경을 위한 관련 기초 자료의 제출을 요청할 수 있다. 이 경우 협조를 요청받은 자는 특별한 사정이 없는 한 이에 따라야 한다.
 1. 관계 중앙행정기관의 장
 2. 시·도지사
 3. 물류기업 및 이 법에 따라 지원을 받는 기업·단체 등
 - ④ 해양수산부장관은 국제물류기업육성기본계획을 수립하거나 대통령령으로 정하는 중요한 사항을 변경하려는 경우에는 관계 중앙행정기관의 장 및 시·도지사와 협의한 후 국제물류기업육성정책위원회의 심의를 거쳐야 한다.
 - ⑤ 해양수산부장관은 국제물류기업육성기본계획을 수립하거나 변경한 때에는 이를 관보에 고시하고, 관계 중앙행정기관의 장 및 시·도지사에게 통보하여야 한다.
 - ⑥ 국제물류기업육성기본계획은 물류정책기본법 제11조의 국가물류기본계획과 조화를 이루어야 한다.

제13조 (국제물류기업육성정책위원회) ① 국제물류정책에 관한 주요 사항을 심의하기 위해 해양수산부에 국제물류기업육성정책위원회를 둔다.

- ② 국제물류기업육성위원회는 다음 각호의 사항을 심의·조정한다.
 1. 국제물류기업육성기본계획의 수립에 관한 사항
 2. 국제물류기업육성기본계획의 육성·지원에 관한 중요 정책 사항
 - 2의2. 국제물류기업 해외진출 지원에 관한 중요 정책 사항
 3. 이 법 또는 다른 법률에서 국가물류정책위원회의 심의를 거치도록 한 사항
 4. 그 밖에 국제물류에 관한 중요한 사항으로서 위원장이 회의에 부치는 사항
- ③ 국제물류기업육성위원회의 구성 및 운영 등에 필요한 사항은 대통령령으로 전한다.

제14조 (국제물류 실태조사 및 통계의 작성) ① 해양수산부장관은 국제물류산업의 발전에 필요한 기초자료 확보와 통계 작성을 위해 국제물류산업에 관한 실태조사(이하 '실태조사'라 한다)를 할 수 있다.

- ② 해양수산부장관은 실태조사를 참고하여 국제물류산업에 관한 통계를 작성·관리한다.
-

- ③ 해양수산부장관은 실태조사를 위하여 필요한 경우에는 관계 중앙행정기관의 장, 지방자치단체의 장, 「공공기관의 운영에 관한 법률」 제4조에 따른 공공기관의 장, 국제물류기업 또는 관련 단체의 장 등에게 필요한 자료의 제출이나 의견의 진술 등을 요청할 수 있다. 이 경우 자료의 제출이나 의견의 진술 등을 요청받은 관계 중앙행정기관의 장 등은 특별한 사유가 없으면 이에 협조하여야 한다.
- ④ 제1항에 따른 실태조사의 실시 주기 및 대상, 제2항에 따른 통계의 작성·관리 및 공표 등에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

제15조 (조세 특례) 국가는 국제물류기업시책을 효율적으로 실시하기 위하여 조세에 관한 법률에서 정하는 바에 따라 세제상의 지원을 할 수 있다.

제16조 (시범사업 실시) ① 해양수산부장관은 국제물류산업의 발전을 위하여 필요한 경우에는 시범사업을 실시할 수 있다.

- ② 해양수산부장관은 제1항에 따른 시범사업에 참여하는 자에 대하여 재정적·행정적·기술적 지원을 할 수 있다.
- ③ 해양수산부장관은 제1항에 따른 시범사업에 대한 성과를 평가하여야 한다.
- ④ 제1항에 따른 시범사업을 위한 추진절차, 지원방식, 성과평가 등에 관한 사항은 대통령령으로 정한다.

제17조 (국제물류 관련 연구개발) ① 해양수산부장관은 국제물류기업이 글로벌 물류혁신 시대에 부응하는 신사업을 창출하고 중장기 경쟁력을 확보할 수 있도록 기술혁신 역량 강화와 기술혁신 결과물의 사업화 촉진에 재정적·행정적 지원을 할 수 있다.

- ② 해양수산부장관은 제1항에 따른 지원을 효율적으로 추진하기 위하여 국제물류기업에 특화된 맞춤형 연구개발 지원방안을 강구하고, 대학·연구기관 등의 기술혁신 인프라에 대한 국제물류기업의 접근성·활용성을 높이기 위하여 노력하여야 한다.

자료: KMI 연구진 작성

4) 국제물류인력 양성과 관리 체계 도입

제4절 국제물류인력의 양성 및 관리는 국제물류인력의 육성 및 관리 등, 스마트국제물류관리사 자격시험, 스마트국제물류관리사의 직무 및 자격 취소, 스마트국제물류관리사 고용사업자에 대한 우선지원 관련 법률을 포함했다.

〈표 5-6〉 (가칭)국제물류기업 육성을 위한 법률(안) 제4절 주요 내용

제4절 국제물류인력의 양성 및 관리

제18조 (국제물류전문인력의 육성 및 관리 등) ① 해양수산부장관은 국제물류산업 분야의 전문적인 기술 또는 기능을 보유한 인력(이하 “전문인력”이라 한다)의 육성·관리 및 교육훈련 등에 관한 시책을 수립·추진할 수 있다.

② 제1항에 따른 시책에는 다음 각호의 사항이 포함되어야 한다.

1. 전문인력의 수급 및 활용에 관한 사항
 2. 전문인력의 육성 및 교육훈련에 관한 사항
 3. 그 밖에 전문인력의 육성 및 관리에 필요한 사항으로서 대통령령으로 정하는 사항
- ③ 해양수산부장관은 대통령령으로 정하는 연구소, 대학, 기관 및 단체를 전문인력 양성기관으로 지정하여 제1항에 따른 교육훈련을 실시하게 할 수 있다.
- ④ 해양수산부장관은 제3항에 따라 지정된 전문인력 양성기관에 대하여 교육훈련에 필요한 경비의 전부 또는 일부를 지원할 수 있다.

제19조 (스마트국제물류관리사 자격시험) ① 스마트국제물류관리사가 되려는 자는 해양수산부장관이 실시하는 시험에 합격하여야 한다.

- ② 제1항에 따른 시험의 시기, 절차, 방법, 시험과목, 출제, 응시자격 및 자격증 발급 등에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.
- ③ 해양수산부장관은 제1항 및 제2항에 따른 시험의 관리 및 자격증 발급 등에 관한 업무를 대통령령으로 정하는 바에 따라 능력이 있다고 인정되는 관계 전문기관 및 단체에 위탁할 수 있다.

제20조 (스마트국제물류관리사 직무) 스마트국제물류관리사는 국제물류 활동 및 스마트 물류 기술과 관련한 전문지식이 필요한 사항에 대해 계획·조사·연구·진단 및 평가 또는 이에 관한 상담·자문 그 밖의 국제물류관리를 위해 필요한 직무를 수행한다.

제21조 (스마트국제물류관리사 자격의 취소) ① 해양수산부장관은 물류관리사가 다음 각호의 어느 하나에 해당하는 때에는 그 자격을 취소하여야 한다.

1. 제19조에 따른 자격을 부정한 방법으로 취득한 때
 2. 스마트국제물류관리사 자격증을 다른 사람에게 자기의 성명을 사용하여 사업을 하게 하거나 자격증을 대여한 때
 3. 스마트국제물류관리사로부터 그 성명을 빌려 사업을 하거나 자격증을 대여받거나 이를 알선한 때
- ② 제1항에 따라 스마트국제물류관리사의 자격이 취소된 사람은 취소일부터 3년간 스마트국제물류관리사 자격시험에 응시할 수 없다.
-

제22조 (스마트국제물류관리사 고용사업자에 대한 우선지원) 해양수산부장관은 스마트국제물류관리사를 고용한 국제물류 관련 사업자에 대하여 다른 사업자보다 우선하여 행정적·재정적 지원을 할 수 있다.

자료: KMI 연구진 작성

5) 국제물류 해외진출 지원제도 도입

제5절 물류기업 해외진출 촉진은 우리나라 물류기업 해외진출을 지원하기 위한 주요 사업을 제시하고, 해외진출의 핵심이 될 수 있는 금융지원 방안으로서의 진출 촉진을 위한 기금 마련 조항을 명시했다.

〈표 5-7〉 (가칭)국제물류기업 육성을 위한 법률(안) 제5절 주요 내용

제5절 물류기업 해외진출 촉진

제23조 (국제물류기업의 해외진출 촉진) ①해양수산부장관은 국제물류기업의 해외진출을 촉진하기 위해 국제물류기업의 해외진출 촉진과 외국 기업과의 협력 증진 등 필요한 시책을 실시해야 한다.

② 해양수산부장관은 국제물류기업이 국내외 물류 환경변화에 능동적으로 대응할 수 있도록 국제물류기업에 대한 정보 제공 등 필요한 시책을 실시하여야 한다.

③ 해양수산부장관은 국제물류중소기업을 대상으로 한 필요한 시책을 실시할 수 있다.

제24조 (물류기업 해외진출 지원 사업) ①해양수산부장관은 국제물류협력체계 구축, 국제물류기업의 해외진출 등 국제물류 촉진을 위한 시책을 마련하여야 한다.

②해양수산부장관은 국제물류기업의 해외 시장 개척과 물류거점 확보를 지원하기 위하여 다음 각 항의 사업을 실시할 수 있다.

1. 국제물류기업의 해외 물류기업 인수 및 해외 물류 인프라 구축에 관한 사업
2. 스마트 IT기술 등을 접목한 국제물류 관련 플랫폼 사업
3. 물류 관련 정보·기술·인력의 국제교류에 관한 사업
4. 물류 관련 국제 표준화, 공동조사, 연구 및 기술협력에 관한 사업
5. 해외 물류시장의 조사·분석 및 수집정보에 관한 사업
6. 국제물류기업의 국내외 전시·박람회 개최 또는 참가 지원에 관한 사업
7. 국제물류기업의 국내외 마케팅 및 홍보를 위한 정보망 구축 및 운영에 관한 사업

-
- 8. 국제물류기업의 해외 조달 및 유통시장 진출지원에 관한 사업
 - 9. 그 밖에 국제물류기반 확충 등 해양수산부장관이 필요하다고 인정하는 사업

제25조 (물류기업해외진출촉진기금) ① 국제물류기업의 해외진출 촉진을 위한 핵심사업을 체계적으로 지원하고, 국제물류기능 안정화를 통한 국민경제의 건전한 발전과 경제안보에 기여하기 위하여 대통령령을 통해 지정한 기관에 물류기업해외진출촉진기금(이하 ‘기금’이라 한다)을 설치한다.

② 해양수산부장관은 제24조에 따른 분야 및 그 밖에 해외진출촉진기금이 필요한 분야로서 제27조에 따른 물류기업해외진출촉진기금운용심의회가 인정하는 분야에 기금을 운영하여야 한다.

③ 해양수산부장관은 기금 운용에 있어 국제물류중소기업에 우선적으로 적용할 수 있다.

제26조 (기금의 재원, 관리 등) ① 기금의 재원 마련 방안은 대통령령으로 정한다.

② 기금은 대통령령을 통해 지정한 기관이 관리·운영한다.

제27조 (물류기업해외진출촉진기금운용심의회의 설치 등) 기금에 관한 제25조 2항의 사항을 심의하기 위하여 대통령령을 통해 지정한 기관에 물류기업해외진출촉진기금운용심의회를 둔다.

자료: KMI 연구진 작성

6) 국제물류중소기업 지원 체계 마련

국제물류산업의 구조적 특성과 업계의 애로사항을 반영해 중소기업의 지원체계를 마련했다. 의견 수렴 및 법률 검토를 통해 공정경쟁 및 상호협력 촉진 시책 실시를 규정했고, 중소기업에 대한 우선 지원 조치, 인력확보의 지원 등을 제시했다.

〈표 5-8〉 (가칭)국제물류기업 육성을 위한 법률(안) 제6절 주요 내용

제6절 국제물류중소기업 지원

제28조 (공정경쟁 및 상호협력 촉진) 해양수산부장관은 「중소기업기본법」 제10조에 따른 국제물류중소기업이 중소기업이 아닌 기업 등과의 공정경쟁과 상호협력을 촉진할 수 있는 시책을 실시하여야 한다.

제29조 (육성을 위한 지원 조치) 해양수산부장관은 국제물류중소기업의 경쟁력 강화와 해외 진출 촉진을 위해 다음의 각호를 실시할 수 있다.

- ① 제15조에 따른 국제물류중소기업을 대상으로 한 별도의 세제상의 지원 또는 우선적으로 적용할 수 있다.
- ② 제24조에 따른 국제물류중소기업을 대상으로 한 별도의 해외진출 지원사업을 실시할 수 있다.
- ③ 제25조에 따른 기금 운용에 있어 국제물류중소기업에 우선적으로 적용할 수 있다.

제30조 (인력확보의 지원) 해양수산부장관은 국제물류중소기업이 필요한 인력을 원활히 확보할 수 있도록 국내외 전문인력 확보, 근로환경 개선 및 복지수준 향상, 임금격차 완화, 인식 개선 등 필요한 시책을 실시하여야 한다.

자료: KMI 연구진 작성

7) 국제물류 관련 단체 육성 체계 마련

제7절 국제물류기업 관련 단체의 육성은 국제물류기업 관련 단체 지정 및 육성하기 위해 국제물류기업 관련 협회를 명기하고 물류기업 해외진출을 지원하기 위한 센터 설립, 목적 및 주요 사업 범위 등을 명시했다.

〈표 5-9〉 (가칭)국제물류기업 육성을 위한 법률(안) 제7절 주요 내용

제7절 국제물류기업 관련 단체의 육성

제31조 (국제물류 관련 협회) ① 국제물류기업, 화주기업, 그 밖에 국제물류 활동 관련 자는 국제물류체계를 효율화하고, 업계의 건전한 발전 및 공동이익을 도모하기 위하여 필요할 경우 대통령령으로 정하는 바에 따라 협회(이하 “국제물류 관련 협회”라 한다)를 설립할 수 있다.

- ② 국제물류 관련 협회를 설립하려는 경우에는 대통령령으로 정하는 바에 따라 해양수산부장관의 설립인가를 받아야 한다. 협회 정관을 변경하려는 때에도 또한 같다.
- ③ 국제물류 관련 협회는 제2항에 따른 설립인가를 받아 설립등기를 함으로써 성립한다.
- ④ 국제물류 관련 협회는 법인으로 한다.
- ⑤ 국제물류 관련 협회에 관하여 이 법에 규정한 것 외에는 「민법」 중 사단법인에 관한 규정을 준용한다.

-
- ⑥ 해양수산부장관은 국제물류 관련 협회의 발전을 위하여 필요한 경우에는 협회를 행정적·재정적으로 지원할 수 있다.
 - ⑦ 국제물류 관련 협회의 업무 및 정관 등에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

제32조 (물류기업해외진출지원센터) ① 해양수산부 및 대통령령으로 정하는 기관은 물류체계 효율화를 통한 국가경쟁력을 강화하고 국제물류사업을 효과적으로 추진하기 위해 물류기업해외진출지원센터(이하 '지원센터'라 한다)를 설치·운영할 수 있다.

- ② 지원센터는 다음 각호의 업무를 수행한다.
 - 1. 국내물류기업의 해외진출 및 투자 지원
 - 1의 1. 국제물류중소기업의 해외진출 활성화를 위한 지원
 - 2. 국제물류산업의 육성·발전을 위한 조사·연구
 - 2의 2. 국제물류산업의 지속가능한 물류기능 확보를 위한 조사·연구
 - 3. 그 밖에 국제물류체계 효율화를 위해 필요한 연구
- ③ 물류기업해외진출지원센터의 설치 및 운영은 대통령령으로 정한다.
- ④ 해양수산부장관은 물류기업해외진출지원센터를 효율적으로 운영하기 위하여 필요한 경우 행정적·재정적인 지원을 할 수 있다.
 - 2의 2. 국제물류산업의 지속가능한 물류기능 확보를 위한 조사·연구
 - 3. 그 밖에 국제물류체계 효율화를 위해 필요한 연구
- ⑤ 물류기업해외진출지원센터의 설치 및 운영은 대통령령으로 정한다.
- ⑥ 해양수산부장관은 물류기업해외진출지원센터를 효율적으로 운영하기 위하여 필요한 경우 행정적·재정적인 지원을 할 수 있다.

자료: KMI 연구진 작성

4. 新法 제정에 따른 관련 법률 개정 내용

현행 국제물류 관련 법률에 대해서 법적근거로 적용되는 법률로는 물류정책기본법을 기본으로 한다. 본법의 국제물류주선업을 명문으로 규정한 내용은 제3절 국제물류주선업 중 제43조에서 제49조까지 해당되는 내용으로 조항에 따라 국제물류주선업의 등록(43조), 등록의 결격사유(44조), 사업의 승계(45조), 사업의 휴업·폐업 관련 정보의 제공 요청(46조), 등록의 취소 등(47조), 자금의 지원(49조)을 포함하고 있다. 또한 제5절 물류 관련 단체의 육성 중 민관합동 물류지원센터(56조), 국제물류의 촉진 및 지원 중 국제물류사업의 촉진 및 지원(61조) 내용 역시 국제물류산업 및 국제물류주선업을 위한 신법에 포함되어야 할 내용이다. 신법 제정을 위해서는 이러한 기존 법률을 정비하고 분법을 위한 기존 법률의 입법목적, 대상 범위, 법체계와의 부합성을 고려하여 법률을 개정할 필요가 있다. 또한 분법화된 조항을 신법의 법적 취지에 맞춰 규정함에 따라 국제물류업계 수요를 반영한 명문 규정과 개별 조문을 도출해야 한다. 분법화 목적은 국제물류산업 및 국제물류주선업의 활성화와 해외진출 지원을 계획하는 국제물류기업의 법적 이해도를 높일 뿐만 아니라, 법률에 대한 소관부서의 일원화를 통해 환경적 변화에 부합하는 법제적 대응을 높이는 것에 있다. 따라서, 이러한 신법 제정 취지에 부합하기 위해 분법화를 위한 물류정책기본법에서 개정되어야 할 주요 개정안은 <표 5-9>와 같이 제시한다.

<표 5-10> 물류정책기본법 개정(안)

현행	개정안
제1장 총칙	제1장 총칙
제2조(정의) ① 이 법에서 사용하는 용어의 정의는 다음과 같다.	제2조(정의) ① 이 법에서 사용하는 용어의 정의는 다음과 같다.

현행	개정안
(생략)	(생략)
11. “국제물류주선업”이란 타인의 수요에 따라 자기의 명의로 계산을 타인의 물류시설·장비 등을 이용하여 수출입화물의 물류를 주선하는 사업을 말한다.	(삭제)
제6조(다른 법률과의 관계)	
① 물류에 관한 다른 법률을 제정하거나 개정하는 경우에는 이 법의 목적과 물류정책의 기본이념에 맞도록 하여야 한다.	① (현황과 같음)
② 이 법에 규정된 것 외 물류시설의 개발 및 운영, 물류사업의 관리와 육성 등에 관하여는 따로 법률을 정한다.	② 이 법에 규정된 것 외 물류시설의 개발 및 운영, 물류사업의 관리와 육성, 국제물류주선업 등에 관하여는 따로 법률을 정한다.
제3절 국제물류주선업	제3절(삭제)
제43조(국제물류주선업의 등록)	제43조(삭제)
제44조(등록의 결격사유)	제44조(삭제)
제45조(사업의 승계)	제45조(삭제)
제46조(사업의 휴업·폐업 관련 정보의 제공 요청)	제46조(삭제)
제47조((등록의 취소 등)	제47조(삭제)
제49조(자금의 지원)	제49조(삭제)
제5절 물류 관련 단체의 육성	
제56조(민·관 합동 물류지원센터)	제56조(삭제)
제3절 국제물류의 촉진 및 지원	
제61조(국제물류사업의 촉진 및 지원)	제61조(삭제)

자료: 법제처(검색일: 2024.8.22)로 저자 작성

관세법의 경우, 보세운송업자 등의 등록 및 등록요건(제222조 및 제223조)와 관련해 신법이 지정하는 국제물류주선업 등록(신법 제5조)을 완료할 경우, 일괄적으로 보세운송업자를 등록하는 것으로 개정했다.

〈표 5-11〉 관세법 개정(안)

현행	개정안
제3장 보세운송업자	제3장 보세운송업자
제222조(보세운송업자 등의 등록 및 보고) ① 다음 각호의 어느 하나에 해당하는 자(이하 “보세운송업자 등”이라 한다)는 대통령령으로 정하는 바에 따라 관세청장이나 세관장에게 등록하여야 한다.	제222조(보세운송업자 등의 등록 및 보고) ① 다음 각호의 어느 하나에 해당하는 자(이하 “보세운송업자 등”이라 한다)는 대통령령으로 정하는 바에 따라 관세청장이나 세관장에게 등록하여야 한다.
(생략)	(생략)
⑤	⑤ (추가) ⑥ 국제물류주선업자는 「국제물류기업 육성을 위한 법률」 제5조에 따라 보세운송업자 등의 등록을 갈음할 수 있다. 다만, 해양수산부장관 및 시·도지사는 국제물류주선업의 등록 현황을 매년 1월 관세청장이나 세관장에게 제출하여야 한다.
제223조(보세운송업자등의 등록요건) 보세운송업자 등은 다음 각호의 요건을 갖춘 자이어야 한다.	제223조(보세운송업자등의 등록요건) 보세운송업자 등은 다음 각호의 요건을 갖춘 자이어야 한다.
(생략)	(생략)
4. 보세운송업자 등의 등록이 취소된 후 2년이 지났을 것	4. 보세운송업자 등의 등록이 취소된 후 2년이 지났을 것 (추가) 5. 「국제물류기업 육성을 위한 법률」 제5조 등 관련 법령에 따른 등록을 하였을 것

자료: 법제처(검색일: 2024.8.22)로 저자 작성

제3절 기대효과

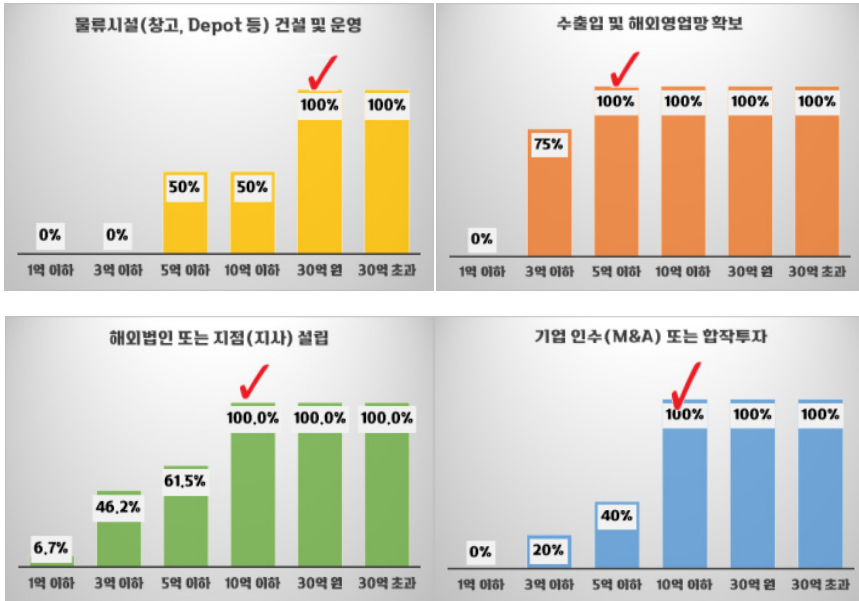
1. 물류기업해외진출촉진기금 운영에 따른 기대효과

물류기업해외진출촉진기금은 물류기업의 해외진출 활성화를 지원하기 위한 기금으로써 법률의 목적 및 정책 방향성에 따라 기금운영 규모, 운영 방안 등을 알 수 있다. 물류기업해외진출촉진기금 마련은 기존에 운영되어 왔던 한국수출입은행의 상생금융 프로그램, 중소벤처기업부의 신시장진출지원자금 등 수혜 대상에 물류 업종이 포함되어 있으나, 실질적 수혜가 부족한 기금과는 다른 물류기업만을 대상으로 한 별도의 기금을 조성하고 운영하는 것을 의미한다.

따라서, 물류기업의 해외진출을 위한 기금 지원 대상은 해외진출 대상 물류기업으로 기금운영을 통해 국제 물류산업 내 자원의 효율적 배분, 해외진출에 따른 고용창출, 국내 화주기업-물류기업 간 동반협력 체계 강화 등의 효과를 기대할 수 있을 것이다.

KMI(2021) 이전 연구를 통해 금융지원 사업비 적정 규모를 검토한 결과, 물류시설(창고, Depot 등) 건설 및 운영, 수출입 및 해외영업망 확보, 해외법인 및 지사 설립, 기업인수(M&A) 및 합작투자 등 투자 유형에 따라 사업비 상한 적정액에 대한 조사를 진행하였으며, 각각의 사업별 금융지원 사업비 상한 적정액은 물류시설 건설 및 운영의 경우 30억 원, 기업인수·합작투자·해외지사 설립은 10억 원 수준으로 나타났다.

〈그림 5-2〉 사업 분야별 금융지원 사업비 상한 적정액(예시)

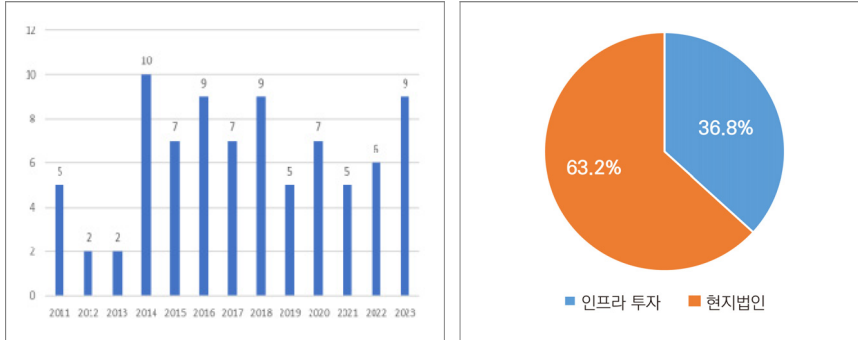


자료: KMI(2021), p. 73.

또한, 2011년부터 운영 중인 해외물류시장 개척지원 사업을 통해 해외 물류시장 관련 타당성 조사 및 동반 진출을 통한 투자성사 결과를 검토한 결과, 2011-2023년까지 타당성 조사 및 동반 진출을 통해 진출 성공한 144개 사업 중 인프라 투자는 53건(36.8%), 현지법인 설립 91건(63.2%)으로⁷¹⁾ 나타났다. 기존 사업들의 투자액 규모는 투자하는 물류기업 규모, 투자 형태, 진출사업 분야 등에 따라 상이하다. 이에 따른 투자 규모 산정 역시 개별 사업별 타당성 조사 등을 통해 인력 규모, 시설·운영의 적정성을 검토하므로 물류 사업 분야별 투자 규모 기대에 따른 예상은 어렵다. 따라서, 기존 조사에 따른 금융지원 사업비 상한 적정액을 토대로 책정하여 해외진출 촉진기금 규모에 따른 기대효과를 분석했다.

71) 해양수산부(2022)를 기반으로 작성

〈그림 5-3〉 해외시장 개척지원 사업 주요 통계



자료: 해외시장 개척지원 사업 데이터를 기반으로 연구진 분석

촉진기금 운영 방식의 경우, 법률 제정 취지에 적합한 해외물류 투자를 유도하기 위해 시중금리 대비 저리용자가 가능한 이차보전 지원을 검토할 수 있다. 이차보전의 경우 은행이 책정한 대출금리에서 이차보존율을 고려한 지원금리를 지원함에 따라 기업의 실 부담금리를 낮추는 효과를 기대할 수 있으며, 사업기간에 따른 시설투자 자금 및 법인설립 자금 등을 지원하는 것이다.

표 기금조성 규모에 따라 물류시설 투자 규모 최대사업비 30억 원(지원기간 7년), 법인설립·기업인수·합작투자(지원기간 2년) 등에 대한 최대사업비 10억 원에 대한 이차보존율 2.0% 수준에서 적정기금 운영을 검토한 경우, 10년간 투입 금액이 231.25억 원의 경우는 매년 물류시설 투자 다섯 건, 법인설립·기업인수·합작투자 10건에 대한 신규투자를 지원하고 누적 지원사업 150건의 성과를 기대할 수 있다. 지속적인 투자수요를 발굴하기 위한 기금운영을 위해서는 사업 7년 차 이후 매년 31.25억 원의 기금이 투입되며, 이때 매년 15개 사업 발굴이 가능하다.

〈표 5-12〉 기금운영에 따른 기대효과

단위: 백만 원, 개 사

구분	1년	2년	3년	4년	5년	6년
물류시설 투자	375	750	1,125	1,500	1,875	2,250
법인설립 기업 수 합작투자	250	500	500	500	500	500
기금 총액	625	1,250	1,625	2,000	2,375	2,750
투자 기대금액	25,000	25,000	25,000	25,000	25,000	25,000
수혜 건수 (누적)	15	30	45	60	75	90
구분	7년	8년	9년	10년	총액	
물류시설 투자	2,625	2,625	2,625	2,625	18,375	
법인설립 기업 수 합작투자	500	500	500	500	4,750	
기금 총액	3,125	3,125	3,125	3,125	23,125	
투자 기대금액	25,000	25,000	25,000	25,000	250,000	
수혜 건수 (누적)	105	120	135	150		

주: 물류시설투자 자금 지원기간은 최장 7년, 법인설립·기업 수·합작투자는 최장 2년으로 설정. 이차보존
지원 금리의 경우, 기업규모·등급 등을 고려하지 않고 2.5%로 일괄 적용함

주2: 물류시설투자 대비 법인설립 등의 사업 비율은 개척지원 사업 비율과 유사한 33.3% 대 66.7%로 분류함
자료: 저자 작성

2. 수출 물류비 개선에 따른 기대효과

〈표 5-13〉과 〈표 5-14〉와 같이 2018-2022년 기업물류비 비율 추이 및 국제물류비 비율을 보았을 때, 매출액 대비 물류비 비중은 지속적으로 상승하고 있으며, 특히 중소기업의 물류비 비중이 대기업에 비해 상대적으로 높은 것으로 확인된다. 또한, 국제물류비의 경우, 기업 전체 매출액 대비 국제물류비 비중은 지속적으로 증가하고 있으며, 기업 전체 매출액 대비 국제물류비 비율은 중소기업, 대기업 모두 지속적으로 증가하고 있어, 기업의 국제물류비 절감 노력은 중요할 것으로 판단된다.

〈표 5-13〉 기업물류비 추이

단위: 십억 원, %

구분	2016	2018	2020	2022
매출액 대비 물류비	6.56	6.45	7.06	6.87
매출액 대비 물류비 (대기업)	2.89	5.37	6.63	6.33
매출액 대비 물류비 (중소기업)	7.64	6.63	7.16	6.98

자료: e-나라지표(검색일 :2024.09.01.)

〈표 5-14〉 국제물류비 추이

단위: %

구분	2018	2020	2022
국제매출액 대비 국제물류비 비율	8.4	8.5	7.9
국제매출액 대비 국제물류비 비율(대기업)	5.4	8.1	8.2
국제매출액 대비 국제물류비 비율(중소기업)	10.3	8.8	7.8
기업 전체 매출액 대비 국제물류비 비율	0.5	1.1	1.3
기업 전체 매출액 대비 국제물류비 비율(대기업)	1.2	2.2	2.6
기업 전체 매출액 대비 국제물류비 비율(중소기업)	0.4	0.8	1.1

자료: e-나라지표(검색일 :2024.09.01.)

법률에 따른 국내 국제물류기업의 경쟁력을 강화할 경우 물류기업-국내화주 간 장기적 상생 관계 형성을 통해 수출 물류비 개선 효과를 기대할 수 있다. KOSIS⁷²⁾의 국내기업을 대상으로 한 주요 기업물류비 증가 외부요인으로는 운송비 증가, 유가상승, 도로 체증·항만적체 심화, 고객의 물류서비스 요구 증가, 임차료 및 보관비 증가, 제도영향 등을 주요 요인으로 인식하고 있으며, 중소 수출기업의 경우 대기업에 비해 고객의 물류서비스 요구(17.1%) 및 임차료 보관비 증가(22.4%) 등에 대한 부담이 높은 것으로 나타났다. 대한상공회의소⁷³⁾(2023)에 따르면, 국내기업들의 물류비 절감을 위한 주요 정책과제로 자금 융자 등 지원 확대(37.6%), 물류 정보화·표준화·자동화 등 운영시스템 개선(31.4%), 물류 전문기업 육성(30.8%) 순으로 확인되었다. 본 법률 역시 국제물류기업의 국제 경쟁력 강화 및 물류 투자 확대 유도를 위한 금융지원 등에 집중하고 있으며, 기업의 수출 물류비 개선을 위한 국내 주요 화주들의 니즈에도 부합한다고 할 수 있다.

3. 국제물류업계 경쟁력 강화 기대

국제물류주선업 특성상 단순 등록제에 따라 업계 내 영세한 중소기업이 대부분을 차지하고 있으며, 이러한 국제물류업계 내 과잉경쟁 방지를 위한 다양한 의견들이 이전부터 제시되어 왔다. 또한, 업체 난립에 따른 국제경쟁력 약화 및 선화주 대상 협상력 부족에 따라 업계 체질 개선 및 실효성 있는 정책적 지원을 위한 법적 근거 마련 또한 지속적으로 요구되었다.

신법 제정을 통해 글로벌 물류 환경 내 국내 국제물류주선업의 역량 강화를 위한 지원에 대한 법률적 근거를 마련하고, 향후 국제물류주선업계 내 수

72) KOSIS(검색일 : 2024.08.23)

73) 대한상공회의소(2023)

용할 수 있는 의견을 법률 취지에 맞게 검토가 가능하다.

국제물류업계 역량 강화를 위한 스마트국제물류관리사 자격 신설(제19조 및 제20조) 및 고용에 대한 우선지원(제22조)을 통해 기존 물류관리사와 다른 국제물류 활동 및 스마트 물류기술에 특화된 전문가를 양성해 국제물류업계 수요에 부합하기 위한 전문지식 습득을 장려했다. 국제물류 관련 연구개발(제17조) 및 국제물류 전문 인력 육성 및 관리(제18조)에 관한 조항을 신설해 국제물류업계 특성에 맞는 역량 강화 방안 마련을 위한 법적 토대를 제시했다.

또한 본 법은 해외운임 급증, 영세한 규모에 따른 선화주 대비 국제물류기업의 협상력 약화로 인해 실질적인 지원을 위한 조세 감면 등을 지원하고, 해외진출 지원을 위한 기금운영, 진출사업 지원 등 체계적인 지원체계 마련을 통해 국내 국제물류주선업계의 경쟁력 강화를 위한 법적 성격을 가지고 있다. 이는 법률 체계상 육성법·진흥법에 가까운 법률로 정책적 필요성에 부합하는 거버넌스·의사결정 구조 역시 구조화하여 국제물류업 육성 및 해외진출 지원을 위한 집중적인 정책적 집행을 가능하게 만드는 역할을 수행할 수 있는 절차 마련 역시 수반되어야 한다.

06

결론 및 정책제언

제1절 결과 요약

국제물류산업 육성을 위한 법률은 국제물류 관련 소관부서의 거버넌스 구성의 난항, 글로벌 물류 환경 변화에 따른 국내 국제물류주산업의 경쟁력 약화 우려 등에 의해 지속적인 업계의 요구 및 의견을 반영할 수 있는 법적 근거로 제시되었다. 특히, 글로벌 물류 환경 변화에 따른 국내 주요 화주기업 및 물류기업의 해외진출이 활발해짐에 따라 국제물류업계는 정부의 기존 기업 해외지원정책 수혜 한계로 인한 국제물류업계를 위한 지원정책 마련을 지속적으로 요구했다.

이러한 요구는 해양수산부 및 국토교통부 내 사업을 통해 일부 반영이 되고 있으나, 지속적인 지원정책 마련을 위해서는 기본계획 수립, 기초조사, 기금운영 등을 위한 기존 물류정책기본법의 법률적 성격과는 다른 진흥법·지원법 측면의 법률적 성격을 가진 신법 제정과 소관부서 일원화를 위한 분법화가 필수적으로 선행되어야 한다. 물류정책기본법은 법률 성격상 기본법에 해당함에 따라 다양한 물류서비스 요구에 부합하는 지원 조항이 분산되어 있어, 법제적으로 국제물류산업을 위한 적극적인 지원체계 구

축 마련에는 한계점을 가진다.

또한, 국제물류주선업 특성상 대부분 영세한 중소기업들이 주를 이루는 현실에서 전반적인 업계의 물류경쟁력 강화와 중소기업을 위한 지원책 마련이 필요하다. 그러나 기존 중소기업 해외진출에 대한 개별적 법적 근거로 적용하는 법률 역시 제조업, 하이테크산업 등 특정 산업 및 창업 등 일정분야에 자원을 집중화하는 경향을 보여 국제물류업계는 관련 법률에 따른 직접적인 수혜가 부족한 것으로 인식되고 있다.

따라서, 국제물류기업 육성을 위한 법률 마련은 기존 관련 법률 개선의 필요성과 함께 글로벌 물류 환경 변화, 물류 비즈니스 고도화 등에 따른 변화에 효과적으로 대응할 수 있는 국제물류산업을 지원하는 법률로서의 법적 성격을 가진다. 이를 위해 기본계획 수립, 관련 통계조사, 관련 기관 지원 등 기반 조성을 위한 법적 근거를 마련하고 특화된 인력 양성, 지원 기금운영, 해외진출 지원, 국제물류중소기업 지원 등 국제물류 관련 지원제도를 체계화하고 이를 지원하기 위한 지원기관 설립 등의 내용을 포함했다.

이러한 법률을 통해 기금운영에 따른 물류기업의 해외진출 촉진, 화주업체 수요가 반영된 수출 물류비 개선, 국제물류업계의 전반적인 국제경쟁력 강화 등의 효과를 기대할 수 있다.

하지만, 지원법 성격상 국제물류주선업계 요청에 따른 등록제 기준 강화 등 규제적 법률 조항을 포함하기 어려워 전반적인 업계 수요를 신법에 수용하지 못한 한계점으로 작용하고 있으나, 물류정책기본법 개정 및 신법 제정에 따른 입법 절차상 관련 요구에 대한 수용가능성 또한 존재하기에 정책제언을 통해 이러한 사안 대응을 종합적으로 검토하고 제시했다.

제2절 정책제언

1. 법률 제정 및 개정에 따른 입법 추진 필요

「(가칭)국제물류기업 육성을 위한 법률」을 제정하기 위해서는 의안 발의, 입법과정 등을 거쳐야 한다. 이러한 과정에서 정부, 국회, 상임위원회, 국민 등 다양한 이해관계자와의 합의와 논의가 필요하며 이를 통해 지속적인 조정과정이 이루어진다.

의안은 국회에서 법률안, 예산안, 동의안 등의 심의 과정을 거쳐 국정과제를 수행⁷⁴⁾하는 것을 말한다. 의안의 성립요건은 「국회법」 제79조(의안의 발의 또는 제출)에 명시된 것과 같이 일정한 안을 갖추어야 하고, 의원 10인 이상·위원회 또는 정부 등의 찬성으로 발의·제안 또는 제출하여야 한다. 그리고 안의 형식에 하자가 없고, 발의·제안 또는 제출 절차가 적법해야 하고, 일사부재의의 원칙에 위배되지 않아야 한다.

의안 발의가 완료되면 입법 절차를 진행해야 한다. 법률 입법의 경우 <표 6-1>과 같이 총 14개 과정을 거치게 된다. 대통령령일 경우 법률안의 입안에서 대통령 재가, 공포 등 아홉 개 과정을 거친다. 「(가칭)국제물류기업 육성을 위한 법률」은 법률 입법으로 14개 과정으로 진행된다. 이러한 입법과정에 주무부처는 관련 부처와의 조정, 사전 영향평가 관련 법률과의 영향, 국민의 의견 수렴 등을 추진해야 한다. 그리고 소관 상임위원회인 농림축산식품해양수산위원회와의 논의 및 조정 방안도 마련되어야 한다.

74) 대한민국 국회(검색일: 2024.8.30.)

〈표 6-1〉 「(가칭)국제물류기업 육성을 위한 법률」 입법 절차 및 주요 내용

구분	주요 내용
① 입법계획의 수립	• 법제처장은 매년 입법계획 수립 지침을 마련하고 있고, 전년도 10월 말까지 행정기관의 장에게 통보 • 행정기관의 장은 입법수요를 바탕으로 입법계획을 전년도 11월 말까지 법제처에 제출
② 법률 입안	• 주무부처인 해양수산부가 법률안을 입안 • 주무부처가 둘 이상일 경우 공동으로 입안
③ 관계부처 협의	• 해양수산부가 법률안을 입안하면 이에 따른 이견이나 충돌 사항 등을 관계기관과 협의·조정하는 과정을 거침 • 관계기관과의 협의는 통상 10일 이상이 되어야 하나, 법률안을 긴급하게 추진해야 할 경우에는 법제처장과 협의를 통해 10일 미만으로 진행할 수 있음
④ 사전 영향평가	• 법률 제정 시 법률에서 내재되어 있는 부패 유발요인, 지역인재 고용에 미치는 영향, 성평등에 미칠 영향, 개인정보 침해 요인, 자치분권 원칙에 대한 적합성 등을 종합적으로 평가
⑤ 입법예고	• 국민의 다양한 의견을 반영하여 국민의 참여기회를 확대하고, 법률의 실효성을 확보 • 입법예고 기간은 최소 40일 이상은 되어야 하나 국민의 권리의무 및 일상생활과의 관련성이 떨어지는 경우에는 법제처장과 협의 해 예고를 생략하거나 기간을 단축시킬 수 있음
⑥ 규제심사	• 해양수산부장관은 규제를 신설하거나 강화하는 내용의 법령을 포함할 경우 규제개혁위원회의 심사를 거침
⑦ 법제처 심사	• 법제처는 법률안의 형식적인 사항과 더불어 헌법의 이념과 상위 법에 대한 위반 여부, 타 법률과의 중복 및 충돌 여부 등을 심사해 원안을 수정·보완 • 동 과정에서는 처장 또는 차장 주재하에 국장·법제심의관, 법제관 등으로 구성된 법령안합동심사 회의를 거침
⑧ 국무회의 심의	• 차관회의의 경우 사전심의 기능을 수행하는 것으로 국무회의에 상정될 의안의 중요사항을 심의 • 긴급한 경우에는 차관회의를 생략하고 국무회의에 상정이 가능하나 동 법률은 차관회의 및 국무회의 심의를 거칠 것으로 예상
⑨ 대통령 재가 및 국무총리와 관계 국무위원의 부서	• 국무회의의 심의 완료 법률안은 국무총리와 관계 국무위원이 부서를 실시하고, 대통령이 재가함

구분	주요 내용
⑩ 국회 제출	대통령의 재가 완료 법률안은 대통령 명의로 국회에 제출
⑪ 국회의 심의·의결	- 국회에 제출된 법률안은 국회의장이 본회의 보고 후 농림축산식품해양수산위원회에 회부 - 농림축산식품해양수산위원회는 회의 또는 위원회를 구성해 법률안을 심의하고, 필요시에는 공청회를 통해 의견수렴을 실시 - 농림축산식품해양수산위원회 의결 완료 법률안은 법제사법위원회에 회부되고 심의를 거쳐 국회 본회의에 회부
⑫ 공포안 정부 이송	법률안 공포를 위해 정부에 이송
⑬ 국무회의 상정	- 법률안이 정부에 이송되면 법률공포안을 작성해 국무회의에 상정 - 국무회의의 심의 완료 후 국무총리 및 관계 국무위원이 부서하고, 대통령이 재가함 - 단 대통령은 법률안에 이의가 있을 시 이송 후 15일 이내에 재의를 요구할 수 있음 - 재의 요구 법률안은 국회에서 재적의원 과반수 출석과 출석의원의 3분의 2 이상의 찬성이 있어야 법률로 확정됨 - 대통령은 확정된 법률을 지체 없이 공포하여야 함
⑭ 공포	법률안은 행정안전부의 관보에 게재 및 공포되고, 법률로서의 성립 완료

자료: 법제처(검색일: 2024.8.30.) 자료를 바탕으로 저자 작성

의안 발의 이후 입법과정은 통상적으로 5~7개월이 소요되나 과정별 이견 조율, 공청회 개최, 추가적인 심의가 있을 시에는 연장될 수 있다. 그리고 사안에 따라서는 관계기관 협의, 사전 영향평가, 입법예고 등을 동시에 진행하는 것이 가능하다. 따라서 정해진 절차에 따라 입법을 추진하는 것도 중요하나, 행정 소요 시간 및 노력을 줄이기 위해서는 이해관계자 협의 및 영향평가 등을 동시에 진행하고, 관련 연구기관과의 긴밀한 협력을 통해 법률안의 구체화 및 규범화하는 과정이 필요하다.

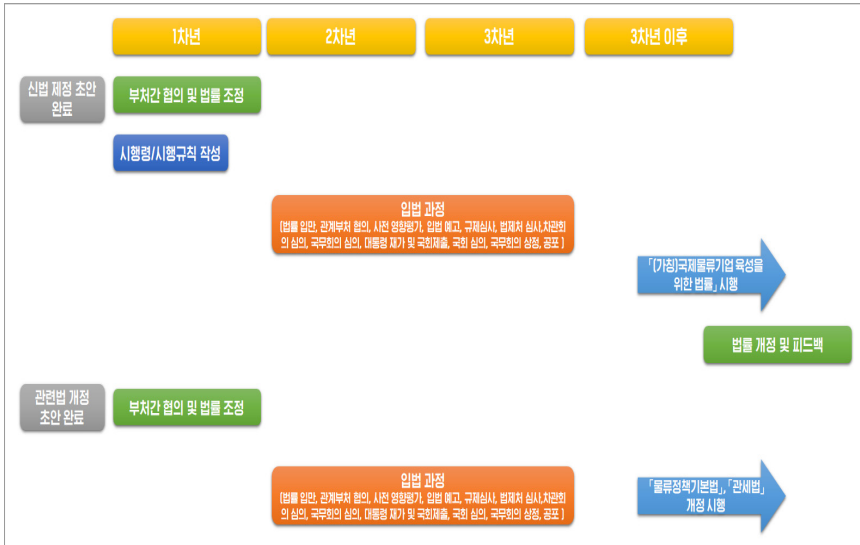
〈표 6-2〉 입법 단계별 소요기간

구분	소요 기간(일)
법률 입안	30 ~ 60
관계부처 협의	10일 이상
사전 영향평가	15 ~ 30
입법예고	40 ~ 60
규제심사	15 ~ 20
법제처 심사	20 ~ 30
차관회의 심의	7 ~ 10
국무회의 심의	5
대통령 재가 및 국회 제출	7 ~ 10
국회의 심의 · 의결 및 공포안 정부이송	30 ~ 60 (국회 심의 일정에 따라 변동성 많음)
국무회의 상정	5
공포	3 ~ 4

자료: 법제처(검색일: 2024.8.30.)

「(가칭)국제물류기업 육성을 위한 법률」의 제정에 따른 「물류정책기본법」, 「관세법」 등의 관련 법률 개정도 필요하다. 그러나 개정 시에는 관련 법률의 주무부처와 긴밀한 논의와 조정 과정을 거쳐야 한다. 그리고 신법 제정 시 법령의 부칙에서 관련 다른 법령을 개정할 수 있으나, 개정 내용이 방대하고, 증대한 사항일 경우, 부칙으로 개정하는 것은 바람직하지 않다. 따라서 개정 사항을 모아 하나의 법률로 개정하거나, 관련 법률 개정을 위한 입법 절차를 진행해야 한다.

〈그림 6-1〉 「(가칭)국제물류기업 육성을 위한 법률」 입법 로드맵



자료: 저자 작성

2. 법률 제정에 따른 관련 부처 협력 강화

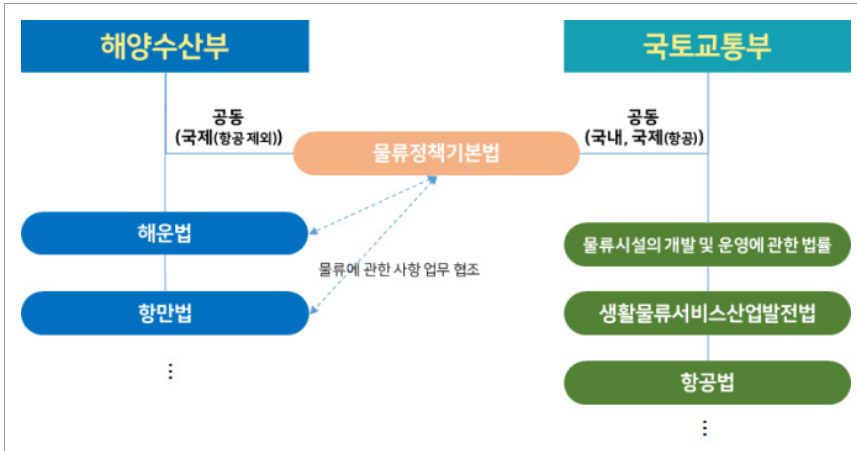
기존의 「물류정책기본법」에서는 국내물류 및 국제(항공)의 경우 국토교통부 물류정책과가 담당했고, 국제물류는 해양수산부 항만물류기획과가 담당했다. 각 분과위원회의 경우 「물류정책기본법」 시행령 제13조에 따라 ‘물류정책분과위원회’ 및 ‘물류시설분과위원회’는 국토교통부 장관이 관장하고, ‘국제물류분과위원회’는 해양수산부 장관이 관장한다.

신법 제정에 따라 물류정책기본법은 국내물류 분야를 중심으로 국토교통부가 관할하게 되고, 국제물류 분야는 「(가칭)국제물류기업 육성을 위한 법률」에 의거해 해양수산부가 관할하게 된다. 그러나 국제물류 중에서 항공물류의 경우 국토교통부 항공정책과와 업무 협력이 필요하다.

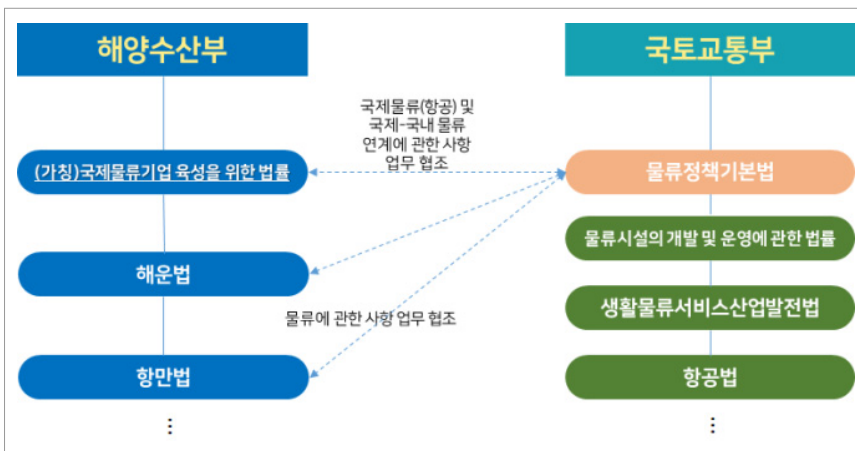
그리고 생산지에서 최종 소비지까지의 글로벌 공급망 차원에서는 국제물류와 국내물류는 유기적인 연관관계를 가지고 있다. 해외의 화물이 국내항만에 도착해서 육상운송(철도 또는 도로)을 통해 국내 생산거점 또는 창고(물류센터 등)까지 화물의 체계적·안정적 관리를 위해서는 국제물류와 국내물류의 유기적인 협력체계 구축이 필수적이다. 따라서 해양수산부와 국토교통부는 상호 정보 공유 및 업무협조를 통해 우리나라 수출입 물류의 안정적인 성장을 위한 지원정책 및 제도를 마련해야 한다. 그리고 법률체계 개선에 있어서도 「(가칭)국제물류기업 육성을 위한 법률」의 원활한 법률제정을 위해 지속적인 의견 교환과 조정 과정을 거쳐야 한다.

〈그림 6-2〉 법률 제정에 따른 부처별 물류 관련 법률 변화

〈법률 제정 전〉



〈법률 제정 후〉



자료: 저자 작성

3. 국제물류주선업 등록 기준 강화 방안 검토 필요

국제물류주선업 현황에서도 살펴보았듯이 우리나라의 국제물류주선업체는 지속적으로 증가해 2023년 현재에는 약 5,200개사를 초과했다. 그중 자본금 5억 원 이하의 영세업체가 전체의 90%를 차지하고 있어 국내시장의 과당경쟁 및 물류서비스 질 저하의 우려가 되고 있다. 이러한 문제점은 국제물류기업 업계 간담회에서도 제기되었다. 현재의 국제물류주선업 등록 기준은 3억 원 이상의 자본금(법인이 아닌 경우 6억 원 이상의 자산평가액)을 보유하고, 1억 원 이상의 보증보험에 가입되어 있으면 된다. 그리고 등록 기준에 관한 사항을 3년이 경과할 때마다 신고⁷⁵⁾하도록 되어 있다.

국제물류주선업의 건전한 산업 생태계 조성과 문제점을 해결하기 위해서는 등록 기준의 재검토가 필요하다.⁷⁶⁾ 등록 기준을 강화하는 방안으로는 첫째, 최초 등록 시 자본금 상향 조정이나 해외 지사 보유 수 기준 등을 추가하는 것이다. 둘째, 제정 법률에서는 3년이 경과한 신고 시에는 일정 기준을 충족한 업체를 등록하도록 규정했다. 등록 갱신 이후 일정 수준의 수출입 계약을 유지하는 등의 조건을 추가하는 것도 방법이 될 수 있다.

이러한 등록 기준을 강화하기 위해서는 자본금의 상향 금액, 해외 지사 보유 수 수준, 수출입 계약의 건수 수준 등을 규정해야 한다. 이러한 기준을 마련하기 위해서 국제물류주선업 자본금 현황, 물류기업의 해외 지사 수, 연간 수출입 계약 건수 등의 실적 조사가 선행되어야 하고, 업계의 의견 수렴 과정도 거쳐야 할 것이다.

75) 물류정책기본법 제43조 국제물류주선업의 등록

76) 정책간담회(1차, 2차)에서 물류 업계 전문가들은 국제물류주선업의 등록제도의 문제 제기과 제도 강화의 필요성을 강조함

4. 국제물류기업 업계 애로사항 대응 방안 마련

국제물류주선업을 포함한 국제물류업계 전반의 소관 부서 부재와 글로벌 물류 환경 변화 대응을 고려한 경우, 법률 제정은 물론 국제물류기업 업계 애로사항 대응을 위한 일원화된 관리부서 지정이 필요하다. 특히, 국제물류 업계에서 인식되고 있는 관행 개선을 위한 다양한 의견수렴이 가능한 통합된 관리부서 마련이 필수적이다.

향후 법률 제정을 통한 소관부서 일원화로 진행할 경우 글로벌 물류 환경 대응을 위한 다양한 이슈에 대응할 수 있을 것이라 판단한다. 특히, 국내 NVOCC 지위를 인정하고, all-in-rate(일괄요율)와 기간 단위의 수익성에 한계를 인식하고 B/L 발행단계에 따른 국제물류기업 분류와 법적 책임문제의 미스매칭 대응을 위한 법적 근거를 마련하는 것이 필요하다.

기존에 지적 되어왔던 업무 관행에 대응하기 위해서는 우선적으로 관세 신고업무 효율화를 위한 해양수산부 및 관세청의 신고창구 일원화 역시 개선책이 필요하며 추후 추가적인 조사를 통해 필요성에 따른 법률 개정 및 방안 마련을 위한 연구가 필요할 것이다. 또한, 수출신고 시 개별 컨테이너 위치 항목추가를 통해 부두 사용료 등 항만료를 물류기업이 직접 납부하는 형태로 변경하기 위한 개정안 마련 역시 업계에서는 필요한 사안으로 인식하였으며, 이를 위한 추가적인 조사와 연구를 통해 법 개정 당위성을 제시해야 할 것으로 판단된다.

국제물류업계 경쟁력 강화 방안 마련을 위해 국제물류 관련 신규 플랫폼 확보 등의 지원책 마련을 위한 법적 근거 마련 역시 업계에서는 필요한 것으로 인식하고 있다. 디지털화·스마트화에 대한 필요성은 인식하고 있으나 국내 국제물류주선업의 영세성으로 플랫폼을 위한 업계 차원의 민간투자는 한계가 있는 것으로 인식되고 있다. 디지털수요 전환 증가, 국경 간 전자상

거래 증가 등에 따른 디지털 물류 환경 변화 속에서 국제물류업체 경쟁력 강화를 위해서는 추후 연구를 통해 관련 법률적 지원근거 마련 및 관련 정책 도출을 위한 추가적인 연구가 필요할 것이다.

5. 법률 제정에 따른 후속 조치 및 향후 과제 추진 방향

본 연구에서는 「(가칭)국제물류기업 육성을 위한 법률」 제정 방안을 제시했다. 법률 제정에 따라 후속 조치와 향후 과제를 다음과 같이 제시하고자 한다.

첫째, 동 법의 시행령과 시행규칙을 제정해야 한다. 법률은 법적 체계에 있어 원칙적이고, 기본적으로 준수해야 하는 사항을 제시한 것이다. 향후 법률의 시행에 있어 구체적인 내역과 규율을 규정하는 시행령(대통령령)의 제정이 필요하다. 그리고 시행령에 따른 추가적이고 구체적인 내역과 규율을 규정하기 위해서는 시행규칙(해양수산부령)이 제정되어야 한다. 향후 시행령 및 시행규칙(안) 입법을 위한 자료 수집 및 분석, 업계 의견 수렴, 제정(안) 작성 등의 계획을 수립하고, 관련 연구를 추진해야 한다.

둘째, 국제물류기업육성기본계획(이하, 기본계획)의 실질적인 추진이 필요하다. 동 법에서는 제12조에 국제물류기업육성기본계획 수립을 규정하고 있으며, 기본계획에는 중장기적인 정책 방향성 및 국제물류산업의 분야별 성장과 발전에 관한 구체적인 과제가 설정된다. 법률 제정 이후에는 법적 근거에 의거해 기본계획을 수립하고, 지자체 및 관련 부처의 기본계획과 조화를 이룰 수 있도록 지속적인 논의와 조정 작업을 거쳐야 한다.

셋째, 실태조사 및 통계 작성을 위한 구체적인 실행 방안이 마련되어야 한다. 국제물류기업의 실태조사 방법과 기준을 책정하고, 관련 통계 수집·

분석에 있어서는 기존 통계의 활용 방안 및 신규 통계 자료의 수집 방안 등을 책정해야 한다. 그리고 실태조사와 통계 자료의 활용 방안에 대해서도 고려해야 한다.

넷째, 모니터링 시스템의 연계 및 구축 방안을 마련해야 한다. 업계 및 법률 검토에서 모니터링 시스템 구축이 제기되었으나, 본 법률에는 반영하지 않았다. 시행 예정되어 있는 공급망기본법에서 조기경보시스템 운영이 규정되어 있고, 물류의 장애 가능성을 점검하는 조기경보시스템 운영·관리가 포함되어 있다. 공급망 차원에서 종합적이고 통합된 모니터링 체계를 구축하기 위해 조기경보시스템에 국제물류 인프라, 정보 등을 추가하는 방안이 선행되어야 할 것이다. 이후 별도의 모니터링 시스템 구축이 필요할 경우 법률 개정을 통해 구체적인 조항을 추가하는 것이 필요하다.

다섯째, 스마트국제물류관리사 자격에 대한 구체적인 추진 방안이 마련되어야 한다. 현행 물류관리사의 경우 국가전문자격으로 운영·관리되고 있다. 스마트국제물류관리사는 신설 자격으로 향후 국가전문자격으로 등록되기 위해서 「자격기본법」에 의거해 국가자격 기준을 충족해야 한다. 이를 위해 자격 신설 및 운영에 대한 구체적인 방안이 마련되어야 한다.

참고문헌

국내 문헌

국토교통부(2013), 화주·물류기업 해외시장 동반진출 등 공생관계 발전방안 연구.

국토교통부(2023), 물류효율화 지원사업 설명자료.

국회도서관(2009), 해상운송법, 세계법제정보센터, pp. 2-45.

권오경(2011), 한국·중국·일본의 종합물류정책에 관한 비교연구, KMI.

김린(2014), 물류정책기본법 제정사, 인하대학교 법학연구 제17권 제4호.

김은수 외(2018), 청년 물류인력 해외진출 정주 지원사업 구상 연구, KMI.

김은수 외(2019), 수출기업의 글로벌 공급사슬협력 수준 분석과 물류정책 방안 연구, KMI.

김인현 외(2022), 정기선 운항자에 대한 미국 경쟁법 적용 강화 동향에 대한 연구, 국제거래법연구 제31권 제1호.

김종득 외(2021), 국제물류론, 두남, pp. 14-28.

김지환(2009), 육상운송법의 국제화를 위한 입법론적 검토, 국제거래법연구, 제 18권 제2호.

김호환 외(2015), 국제물류주선업의 해외진출 전략에 관한 연구, 한국항만경제학회지, 제 31권 제2호.

길광수·박선현(2003), 항만배후단지 개발관련 법제도 비교 연구, KMI.

김형태 외(2002), 국제물류촉진 및 육성 전략 수립 방안 연구, KMI.

대외경제정책연구원(2017), 중국의 일대일로 추진현황 및 평가와 전망.

대외경제정책연구원(2023), 중국의 일대일로 10년의 성과 및 평가.

대한상공회의소(2014), 중소기업의 해외시장 진출 실태와 정책과제 보고서.

대한상공회의소(2023), 2022년 기업물류비 실태조사.

민연주 외(2021), 생활물류서비스산업 발전을 위한 법.제도 개선방안 연구, 한국교통연구원.

박광동 외(2016), 중소기업 발전지원 관련 법제 모듈화, 한국법제연구원.

박광동(2020), 중소기업 해외 진출 지원 법제 모형에 관한 연구, 한국법제연구원.

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

박용안(2002), 내항화물운송 활성화를 위한 법제 개선방안, KMI.

방희석 외 (2009), 프레이트 포워딩 관리론, 박영사 pp. 24-25.

송계익(2019), 물류관리론, 탐북스, pp. 372-373.

신건철·김종락(2017), 글로벌 비즈니스 시대의 국제물류와 SCM, 무역경영사.

신수용 외(2017), 국가경쟁력 강화를 위한 글로벌 물류기업 육성방안, KMI.

신수용 외(2018), 한국 제조기업의 SCM 역량 강화 방안에 관한 연구, KMI.

신창훈 외(2013), 국제물류주선 사업자의 정부정책 우선순위 분석, 한국항해항만학회지, 제37권 제6호.

오동윤(2014), 중소기업 글로벌화 지원 특별법 제정 방안 연구, 대한경영학회지 제31권 제1호.

오문갑(2013), 중국의 물류정책 발전방향에 관한 실증 연구, 통상정보연구, 제15권 제3호.

이광후(2021), 국제물류주선업자관련 법령의 문제점에 관한 고찰, 한국해법학회지 제43권 제1호.

이성우 외(2010), 한국 국제물류산업 선진화 방안 연구, KMI.

이성우 외(2011), 글로벌 시장 점유율 증대를 위한 물류기업 동반 진출 활성화 방안 연구, KMI.

이성우 외(2011), 국가경쟁력 강화를 위한 글로벌 물류기업 육성방안, KMI.

이신규(2012), 우리나라 국제물류주선업의 글로벌화 방안, 무역연구, 제8권 제1호.

- 이제현(2017), 국제물류주선인의 법적지위에 관한 연구, 해운물류연구 제33권 제4호.
- 조진철 외(2021), 전자상거래시대 중소·중견기업의 글로벌 물류 인프라 구축 방안 연구, 국토연구원.
- 중소벤처기업부(2023), 중소기업 정책자금 융자계획 공고.
- 제20대 대통령직인수위원회(2022), 윤석열정부 110대 국정과제.
- 최나영환 외(2020), 국제물류주선업 실태분석 및 경쟁력 제고 방향 연구, KMI.
- 통계청(2022), 운수업 조사.
- 해양수산부(2022), 해외물류시장 개척지원 사업 모니터링.
- 해양수산부(2023), 해외물류시장 개척지원 사업 설명자료.
- 최나영환 외(2021), 중소·중견 물류기업의 해외진출 금융지원 사례 및 수요 조사, KMI.
- 최나영환·김동환(2021), 중소·중견 물류기업의 해외진출 금융지원 사례 및 수요 조사, KMI.
- 최환용(2007), 주변지역 지원 및 주민지원사업 법제 정비방안 연구, 한국법제연구원.
- 황선일·최나영환(2021), 국제물류주선업 경영실태 조사, KMI.
- 황선일 외(2021), 선·화주 상생협력 인식 조사와 분석, KMI.

국외 문헌

- BCG(2020), COVID-19 BCG Perspectives.
- FENEX(2018), Dutch Forwarding Conditions, Netherlands Association for Forwarding and Logistics.
- Impact On, <https://www.impacton.net/>(검색일: 2024.3.26.)
- Julia Gerlach(2022), Transport law, Umweltbundesamt.
- Keita OIKAWA et al(2021), The Impact of COVID-19 on Business Activities and Supply Chains in the ASEAN Member States and India, ERINA.
- Lund, S. et al(2019), Globalization in transition: The future of trade and value

-
- chains, McKinsey Global Institute.
- Ng and Liu(2014), Global Supply Chains and Trade Logistics: From Firm-Focal to Port-Focal, Port-Focal Logistics and Global Supply Chains
- Reagan, Ronald W. (April 13, 1984). "Proclamation 5179 — National Maritime Day, 1984 - April 13, 1984". Internet Archive. Washington, D.C.: National Archives and Records Service. p. 524.
- Schmidt H.G.(2009), Multimodal Transport Law, Erasmus Universiteit.
- Shih(2020), Global Supply Chains in a Post-Pandemic World, Harvard Business Review.
- Shipping Act of 1984(West Supp. 1985), 46 U.S.C.A. §§ 1701-1720
- Thirion, J. et al.(2021), Future of Supply Chain: The Road to everywhere, KMPG.
- Tian Nur Ma. et al (2019), ASEAN's Regional Business Innovation Through Digitization of Supply Chain, Proceedings of the 1st International Conference on Business, Law And Pedagogy.
- U.S. Congress(2022), Ocean Shipping Reform Act of 2022.
- World Bank(2015), Review of Logistics Service Regulations for Freight Forwarding Businesses.
- World Bank (2020), World Development Report 2020: Trading for Development in the Age of Global Value Chains.
- Y.T. Park(2022), Study on the Prospects of and Responses to the U.S. Ocean Shipping Reform Act after the Pandemic, Journal of International Trade and Insurance vol. 23 no. 4.
- 国土交通省, 流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律の概要、____
- 国土交通省, 貨物利用運送事業法の説明資料、____
- 井口泰(2021), アジアを中心とするサプライチェーンの再編成の人材移動への影響と今後の展望, 経済学論究第 75 巻第 2 号.
- 坂本将吾(2014), 物流企業の海外展開に関する研究, 運輸政策研究所 第35回 研究報告会
- 鈴木 健之 氏(2016), 我が国物流事業者の海外進出に関する調査, 国土交通政策研究所報第61号2016年夏季.
-

인터넷 자료

- 국가법령센터, <https://www.law.go.kr/LSW/>(검색일: 2024.4.20.)
- 김앤장, <https://www.kimchang.com/>(검색일: 2024.4.13.)
- 대한민국 국회, <https://www.assembly.go.kr/>(검색일: 2024.8.30.)
- 무역협회, <https://stat.kita.net/>(검색일: 2024.3.2.)
- 법제처, <https://www.moleg.go.kr/>(검색일: 2024.8.30.)
- 중소벤처기업부, <https://www.mss.go.kr/site/smba/02/20203010000002019081915.jsp>(검색일: 2024.5.10.)
- 카코뉴스, <https://www.cargonews.co.kr/><https://www.cargonews.co.kr/>(검색일: 2024.4.12.)
- 통계청, <https://kostat.go.kr/>(검색일: 2023.5.18.)
- 한국수출입은행, <https://www.koreaexim.go.kr/kr/oeis/m03/s01.jsp>(검색일: 2024.3.2.)
- 한겨레(2023.5.1.),수출 7개월 연속 감소…26년 만에 최장기 무역 적자, <https://www.hani.co.kr/arti/economy/marketing/1090050.html>(검색일: 2023.5.18.)
- 해양한국, <https://www.monthlymaritimekorea.com/>(검색일: 2024.4.12.)
- e-나라지표(<https://www.index.go.kr/unity/potal> 검색일 :2024.9.1.)
- KDI 경제교육정보센터, <https://eiec.kdi.re.kr/>(검색일: 2024.8.22.)
- KOSIS, <http://www.kosis.kr>(검색일 : 2024.8.23)
- Armstrong & Associates, <https://www.3plogistics.com/>(검색일: 2024.3.2.)
- Cargo news, <https://www.cargonews.co.kr/>(검색일: 2024.4.12.)
- Congress. GOV, <https://www.congress.gov/>(검색일: 2024.8.10.)
- Dusty Johnson, <https://dustyjohnson.house.gov/media/press-releases/johnson-garamendi-lead-ocean-shipping-reform-20>(검색일: 2024.8.20.)
- e-GOV, <https://www.e-gov.go.jp/>(검색일: 2024.04.11.)
- European Commission, <https://commission.europa.eu/>(검색일: 2024.3.5.)

FMC, <https://www.fmc.gov>(검색일: 2024.08.26.)

IMPACT ON, <https://www.impacton.net/>(검색일: 2024.3.26.)

SIA, <https://www.semiconductors.org/chips/>(검색일: 2024.4.5.)

Singapore Statutes Online, <https://sso.agc.gov.sg/>(검색일: 2024.05.11.)

S. 3580 Ocean Shipping Reform Act of 2022, <https://www.cantwell.senate.gov/>,
(검색일: 2024.4.12.)

Semiconductor Industry Association, <https://www.semiconductors.org/chips/>(검색일: 2024.4.5.)

Squire Patton Boggs, <https://www.squirepattonboggs.com/-/media/files/insights/publications/2023/07/the-ocean-shipping-reform-act-of-2022-one-year-old-and-growing/theoceanshippingreformactof2022oneyearoldandgrowing.pdf?rev=28ca73abddca4471af5147d32a8e4dc0#:~:text=%E2%80%A2%20Unreasonable%20Refusal%20to%20Deal,reflect%20to%20vessel%20space%20accommodations.>(검색일: 2024.8.26.)

The White House, <https://www.whitehouse.gov/cleanenergy/inflation-reduction-act-guidebook/>(검색일: 2024.3.26.)

Transport Intelligence, <https://ti-insight.com/>(검색일: 2025.5.10.)

UNCTAD, <https://unctad.org/>(검색일: 2024.3.2.)

United States House of Representatives, <https://dustyjohnson.house.gov/media/press-releases/johnson-garamendis-ocean-shipping-reform-20-passes-us-house>(검색일: 2024.8.20.)

U.S. Department of the Treasury, <https://home.treasury.gov/news/press-releases/jy1830>(검색일: 2024.04.02.)

U.S. SBA, <https://www.sba.gov/partners/lenders/7a-loan-program/types-7a-loans>(검색일: 2024.8.22.)

United States Congress, <https://www.congress.gov/congressional-report/105th-congress/senate-report/61/1>(검색일: 2024.8.26.)

国土交通省, <https://www.mlit.go.jp/common/000218072.pdf>(검색일: 2020.7.15.)

부 록

1. 선행연구 현황

〈부록 표 1-1〉 선행연구 현황

구 분		선행연구 현황			
		연구 목적	연구 방법	주요 연구 내용	
주요 선행 연구	국제물류 정책 및 제도 선행연구				
	1	- 과제명: 국제물류촉진 및 육성 전략 수립 방안 연구 - 연구자(연도): 김형태 외 (2002) - 목적: 국제물류기업 입주를 위한 단지조성 방안, 국제물류기업 유치를 위한 제도 개선방안 등을 강구	- 문헌조사 - 전문가 자문 - 법률 검토	- 동북아 국제물류 환경변화와 국제물류업체의 성장 - 우리나라의 국제물류기업 유치 제도 및 현황 - 주요국의 국제물류 촉진 제도 - 우리나라의 국제물류기업 유치 제도상 문제점 - 국제물류 촉진 제도 도입 방안	
	2	- 과제명: 한국 국제물류산업 선진화 방안 연구 - 연구자(연도): 이성우 외 (2010) - 목적: 우리나라 국제물류기업의 영세성, 고비용, 저부가가치 등의 문제를 해결하기 위한 국제물류산업의 최적화, 전문화, 글로벌화 방안 제시	- 문헌조사 - 인터뷰 - 설문조사 - 산업연관분석	- 산업 선진화 정책 및 사례 - 한국 국제물류산업 현황 및 문제점 - 한국 국제물류산업 경쟁력 분석 - 한국 국제물류산업 선진화 방안	
	3	과제명: 글로벌 시장 점유율 증대를 위한 물류기업 동반 진출 활성화 방안 연구	- 문헌 연구 - 인터뷰	- 국내 동반 진출 제도 및 사례 - 국내물류기업 동반 진출 문제점	

구 분	선행연구 현황		
	연구 목적	연구 방법	주요 연구 내용
	• 연구자(연도): 이성우 외 (2011) • 목적: 우리나라 글로벌 물류 정책의 6대 추진 전략 및 29 개의 세부 추진 과제 제안	• 산업연관분석 • 핵심역량 분석	• 해외 물류기업 동반 진출 지원 제도 및 사례 • 물류기업 동반 진출 활성화 방향 • 물류기업 동반 진출 기대효과 분석
	4 • 과제명: 국가경쟁력 강화를 위한 글로벌 물류기업 육성 방안 • 연구자(연도): 이성우 외 (2011) • 목적: 글로벌 물류기업의 성장 전략을 체계적으로 분석해 변화전략과 성장과정의 성공 요인을 도출함	• 문헌 연구 • 인터뷰	• 글로벌 물류산업의 주요 동향 분석 • 글로벌 물류기업의 성장전략 분석 • 국내물류기업의 글로벌화 현황 및 문제점 분석 • 국내물류기업의 글로벌화 활성화 방안
	5 • 과제명: 한국·중국·일본의 중합물류정책에 관한 비교 연구 • 연구자(연도): 권오경(2011) • 목적: 한국·중국·일본의 중합물류정책에 기초해 정책에서 제시하고 있는 목표, 기본 전략, 추진 과제 등을 비교·분석함	• 문헌 연구 • 인터뷰	• 국가별 목표, 기본전략, 추진 과제 등을 비교 • 한·중·일 중합물류정책 내용 • 한·중·일 중합물류정책 비교
	6 • 과제명: 우리나라 국제물류 주산업의 글로벌화 방안 • 연구자(연도): 이신규(2012) • 목적: 국제물류주산업 글로벌화 장애요인 분석을 통한 글로벌 전략방안 제시	• 문헌조사 • 통계분석	• 국제물류주산업 개관 및 선행 연구 • 국제물류주산업 현황 및 장애 요인 • 국제물류주산업 글로벌화 방안
	7 • 과제명: 화주·물류기업 해외 시장 동반 진출 등 공생관계 발전방안 연구 • 연구자(연도): 국토교통부 (2013) • 목적: 화주·물류기업 해외시장 진출 현황 파악 및 공생 발전을 위한 활성화 방안 모색	• 문헌 연구 • 인터뷰 • 설문조사	• 화주·물류 기업의 해외진출 현황 분석 • 해외진출 장애요인, 정부지원 타당성 도출 • 해외진출 기업을 위한 지원 현황 분석 • 해외시장 진출 사례분석 및 활성화 방안

구 분	선행연구 현황		
	연구 목적	연구 방법	주요 연구 내용
8	• 과제명: 중국의 물류정책 발전방향에 관한 실증 연구 • 연구자(연도): 오문갑(2013) • 목적: 화주기업과 제3자 물류 기업 간의 물류서비스 성공 정책에 대한 실증분석	• 문헌 연구 • 설문조사 • 빈도분석 • 구조방정식	• 제3자 물류 개념 • 물류 성과에 미치는 요인 분석 • 정책 요인 도출
	• 과제명: 국제물류주선 사업자의 정부정책 우선순위 분석 • 연구자(연도): 신창훈 외 (2013) • 목적: 국제물류주선업 현황 조사, 지원정책 우선순위 분석을 통한 시사점 제시	• 설문조사, 통계분석 • 정책 우선순위 AHP 분석	• 국제물류주선업 현황 조사 • 기업 규모별 지원정책 우선순위 분석
	• 과제명: 중소기업의 해외시장 진출 실태와 정책과제 보고서 • 연구자(연도): 대한상공회의소(2014) • 목적: 해외시장 진출 시 애로사항 조사	• 문헌 연구 • 설문조사	• 해외시장 애로사항 조사 • 해외시장 애로사항 원인 분석
	• 과제명: Global Supply Chains and Trade Logistics: From Firm-Focal to Port-Focal(4장), Port-Focal Logistics and Global Supply Chains • 연구자: Ng, & Liu(2014) • 목적: 기업 중심 글로벌 공급사슬로부터 항만 중심 글로벌 공급사슬로의 변화 요인 해명 및 항만 개발에 있어 환경적 이질성 중요성 규명	• 문헌조사 • 공급사슬 프레임(TESCF) 모델 적용	• 기업 중심 공급사슬 관리의 특징 • 아웃소싱으로 인한 글로벌 공급사슬 변화 • 항만 중심 공급사슬과 무역 물류 변화 • 기업 중심 공급사슬과의 차이 • 항만 중심 공급사슬의 거버넌스 • 항만 중심 공급사슬에서의 환경 이질성 중요성 부각

구 분		선행연구 현황		
		연구 목적	연구 방법	주요 연구 내용
	12	• 과제명: 物流企業の海外展開に関する研究 • 연구자: 坂本将吾(2014) • 목적: 물류기업의 세계 현지 법인 수, 사업 내용, 종사자 수 등의 데이터를 조사하고, 해외 진출 패턴 및 물류기업 특징을 규명	• 문헌조사 • 해외진출 관련 데이터 분석 • 해외진출 패턴 분석	• 중소기업의 국제화에 관한 선행연구 분석 • 서비스업과 물류기업의 비교 분석 • 일본 물류기업의 해외진출 현황 • 일본 물류기업의 해외진출 패턴분석 • 일본 물류기업의 해외진출 촉진 방안
	13	• 과제명: 국제물류주선업의 해외진출 전략에 관한 연구 • 연구자(년도): 김호환 외 (2015) • 목적: 국제물류주선업체의 해외진출 방안 모색	• 문헌 연구 • 설문조사	• 국제물류주선업 해외진출 전략 • 진출 형태별 고려요인 성과 및 만족도 분석 • 국제물류주선업 해외진출 전략 방안
	14	• 과제명: 我が国物流事業者の海外進出に関する調査 • 연구자(년도): 鈴木 健之 외 (2016) • 목적: 일본 물류산업의 해외 진출 과제 등을 파악하고, 주요 화주기업의 아시아 지역 물류 등 거점, 법인 담당자 인터뷰를 통해 요구 사항을 조사함	• 문헌 연구 • 전문가 인터뷰	• 아시아 물류구조와 전망 • 아시아 지역에 요구되는 물류 사업 분야 • 일본 물류사업자의 해외진출 방안
	15	• 과제명: 국가경쟁력 강화를 위한 글로벌 물류기업 육성방안 • 연구자(년도): 신수용 외(2017) • 목적: 해외에 진출한 우리 제조 및 무역기업 및 물류기업을 대상으로 설문조사를 실시해 한국계 전문물류인력(포워더)에 대한 수요를 추정함	• 문헌 연구 • 인터뷰 • 설문조사	• 국내 제조·무역업체의 해외진출 현황 • 무역업체의 한국계 전문 물류 인력 수요 추정

구 분	선행연구 현황		
	연구 목적	연구 방법	주요 연구 내용
16	• 과제명: 청년 물류인력 해외 진출 정부 지원사업 구상 연구 • 연구자(연도): 김은수 외 (2018) • 목적: 동남아 지역(베트남 중심) 진출 우리 화주(제조기업) 및 물류기업의 청년 물류인력 수요와 국내 청년 물류인력 공급 여건을 분석, 청년 물류인력의 해외진출 정부 지원정책사업 실행 모델 제시	• 문헌 연구 • 인터뷰 • 설문조사	• 해외(베트남) 진출 화주 및 물류기업의 수요 여건 분석 • 청년 물류인력 공급 여건 분석 • 정부 지원사업 모델 구상
17	• 과제명: 한국 제조기업의 SCM 역량 강화 방안에 관한 연구 • 연구자(연도): 신수용 외 (2018) • 목적: 해외진출 한국 제조기업의 글로벌 SCM 역량 지수를 개발, 해외진출 한국 제조기업의 경쟁력 및 국가경쟁력 강화	• 문헌 연구 • 인터뷰 • 설문조사	• SCM 및 공급사슬 통합 • SCM 역량 지수 개발 • SCM 역량 지수 검증
18	• 과제명: 수출기업의 글로벌 공급사슬협력 수준 분석과 물류정책 방안 연구 • 연구자(연도): 김은수 외(2019) • 목적: 우리나라 수출기업과 물류기업 간 글로벌 공급사슬 협력 및 공급사슬 지원 역량 수준을 평가	• 선행연구 • 사례분석 • 설문조사 및 심층 인터뷰 • 분산분석, 요인분석, 회귀분석	• 글로벌 공급사슬 협력 사례 및 지원정책 • 수출기업의 글로벌 공급사슬 협력 및 지원 역량 수준 분석 • 공급사슬 경쟁력 제고를 위한 물류 정책 방안
19	• 과제명: Globalization in transition: The future of trade and value chains • 연구자: Lund, S et al.(2019) • 목적: 글로벌 가치사슬 변화 요인 및 양상을 분석하고 기업의 대응 전략 제시	• 문헌조사 • 데이터 분석 • 시나리오 분석	• 세계화 성격의 구조적 변화 요인 및 글로벌 가치사슬 재편 현황 • 기업의 대응 전략 제언

구 분	선행연구 현황			
	연구 목적	연구 방법	주요 연구 내용	
	20	• 과제명: ASEAN's Regional Business Innovation Through Digitization of Supply Chain • 연구자: Tian Nur Ma, et al.(2019) • 목적: ASEAN 지역 및 산업 차원에서 공급망의 디지털화를 위한 구현 전략 제언	• 관련 문헌 연구 • Meta-analysis • Content analysis	• 공급망 통합을 통한 ASEAN의 비즈니스 혁신 • ASEAN의 공급망 디지털화 구현을 위한 정책
	21	• 과제명: 국제물류주산업 실태분석 및 경쟁력 제고 방향 연구 • 연구자: 최나영환 외(2020) • 목적: 중소/중견 국제물류주산업의 문제점과 애로사항 조사를 통한 업계 역량 강화 및 경쟁력 제고 방안 제시	• 문헌조사 • 설문조사 • 재무제표 분석 • 전문가 자문	• 국내 국제물류주산업 현황 분석 및 문제점 • 해외 국제물류주산업 사례 조사 • 국제물류주산업 실태분석 • 국제물류주산업 경쟁력 제고 방향
	22	• 과제명: World Development Report 2020: Trading for Development in the Age of Global Value Chains • 연구자: World Bank (2020) • 목적: 글로벌 가치사슬의 확산 현황, 국가별 참여 수준 등을 파악해 세계 무역 촉진 및 경제 성장에 기여	• 문헌조사 • 통계분석 • 글로벌 가치사슬 측정 • 후방참여 및 전방참여	• 글로벌 가치사슬 개념 및 유형 • GVC 참여 동인 분석 • GVC 효과 분석 • 개발, 거시경제, 환경 영향, 기술변화 등 • GVC 참여도를 높이기 위한 정책제언
	23	• 과제명: COVID-19 BCG Perspectives • 연구자: BCG(2020) • 목적: 코로나-19로 글로벌 무역 변화가 가속화되고 있으며, 이에 따른 글로벌공급사슬 현황을 살펴보고 기업의 공급사슬 복원 개선방안 전망	• 통계분석 • 기업 사례 연구	• 코로나-19 이후 2023년 글로벌 무역 가치변화 예상 시나리오 제시 • 기업사례(광산회사)를 통한 공급망 위험관리 방안 제시

구 분	선행연구 현황		
	연구 목적	연구 방법	주요 연구 내용
	24 • 과제명: Global Supply Chains in a Post-Pandemic World • 연구자: Shih(2020) • 목적: 코로나-19 이후 글로벌 공급사슬 회복력 강화에 대한 기업의 대응 방안 제시	• 문헌조사 및 분석	• 제조 기업이 공급사슬 회복력 강화를 위해 취해야 할 조치 제안
	25 • 과제명: 중소·중견 물류기업의 해외진출 금융지원 사례 및 수요 조사 • 연구자: 최나영·한김동환 (2021) • 목적: 중소·중견 물류기업의 해외진출 기업 금융지원 사례 및 수요 조사를 통해 우리나라 물류기업의 해외진출 활성화를 위한 금융지원정책 방향 제시	• 문헌조사 • 설문조사 • 전문가 자문	• 중소·중견 물류기업 해외진출 현황 및 한계점 • 물류기업 해외진출 금융지원 사례 조사 • 중소·중견 물류기업 해외진출 금융지원 수요 조사
	26 • 과제명: 국제물류주선업 경영실태 조사 • 연구자: 황선일·최나영·한 (2021) • 목적: 국제물류주선기업의 관련 정보를 수집하고 종합적인 실태조사를 통해 효과적인 국제물류주선기업 지원정책을 위한 기초자료를 제공	• 문헌조사 • 설문조사 • 전문가 자문	• 국제물류주선업의 이해 • 국제물류주선업 실태분석 결과 • 국제물류주선업 지원정책 방향
	27 • 과제명: 선·화주 상생협력 인식 조사와 분석 • 연구자: 황선일 외(2021) • 목적: 선·화주 상생협력 활동 및 관련된 정부 정책에 대해 국내 해운사와 국제물류주선업체 인식 조사	• 문헌조사 • 설문조사 • 전문가 자문	• 상생협력의 이론적 배경 및 선행연구 • 우리나라 선·화주 상생협력 지원정책 및 사례 • 선·화주 상생협력 인식조사

구 분		선행연구 현황		
		연구 목적	연구 방법	주요 연구 내용
	28	• 과제명: Future of Supply Chain: The Road to everywhere • 연구자: Thirion, J. et al.(2021) • 목적: 미래의 공급사슬 변화를 전망하고, 기업 입장에서 대응 방향 제시	• 문헌조사 • 설문조사	• 미래 공급사슬 전환의 특징 및 미시 공급사슬의 확대 등을 제시 • D2C(Direct to customer) 플랫폼을 통해 생산자부터 직접 고객으로 공급 관계 규명
	29	• 과제명: アジアを中心とするサプライチェーンの再編成の人材移動への影響と今後の展望 • 연구자: 井口泰(2021) • 목적: COVID-19에 의한 팬데믹 장기화와 급속한 디지털화의 진전 속에서, 자국 기업의 인재 현지화 및 공급사슬 재편성에 따른 과제 검토	• 문헌조사 • 사례조사 • 전문가 인터뷰 • 회귀분석	• 공급사슬 재편의 경제이론 검토 • 인력현지화 역할 • 다국적기업의 공급사슬 재편 영향 • 공급사슬 재편 방향성과 인력 양성 과제
	30	• 과제명: The Impact of COVID-19 on Business Activities and Supply Chains in the ASEAN Member States and India • 연구자: K. OIKAWA, et al.(2021) • 목적: COVID-19에 따른 아세안 지역 기업의 경영 성과 현황과 전망 실시, 지역 공급망 영향을 조사	• 사례조사 • 설문조사 • 회귀분석	• COVID-19가 경영성과 및 전망에 미치는 영향 • COVID-19가 공급사슬에 미치는 영향 • COVID-19에 따른 기업의 공급망 조치

구 분	선행연구 현황		
	연구 목적	연구 방법	주요 연구 내용
관련 법률 개선 및 제정 관련 선행연구			
31	• 과제명: 내항화물운송 활성화 위한 법제 개선방안 • 연구자: 박용안(2002) • 목적: 항만배후단지 관련 국내 법 제도를 비교 분석한 후, 배후단지 개발 및 관리 운영을 효과적으로 지원하기 위한 법 제도 개선방안 제시	• 문헌조사 • 전문가 인터뷰 • 전문가 자문	• 내항화물운송 법제의 환경변화 • 내항화물운송 수요특성과 촉진 방안 • 내항화물운송의 공급 특성과 지원방안 • 일본의 내항화물운송 촉진 및 지원정책 • 내항화물운송 관련 법·제도 및 문제점 • 내항화물운송촉진법 제정 검토 • 관련 법·제도 개선방안
32	• 과제명: 항만배후단지 개발 관련 법제도 비교 연구 • 연구자: 길광수·박선현(2003) • 목적: 항만배후단지 관련 국내법 제도를 비교 분석한 후, 배후단지 개발 및 관리 운영을 효과적으로 지원하기 위한 법 제도 개선방안을 제시	• 문헌조사 • 전문가 인터뷰 • 전문가 자문	• 로지스틱스와 항만환경 변화 • 항만배후단지 개발 방향 • 항만배후단지 개발 관련 법·제도 비교·분석 • 항만배후단지 개발 관련 법·제도 개선방안
33	• 과제명: 물류정책의 통합·조정기능 강화를 위한 물류법제 개선방안에 관한 연구 • 연구자: 박민규(2007) • 목적: 물류정책의 통합·조정기능 강화를 위한 물류법제 개선방안에 관한 연구	• 문헌조사 • 법률 검토	• 물류산업과 법규 현황 조사 • 물류법규 현황과 문제점 • 물류법제 개편 방안
34	• 과제명: 주변지역 지원 및 주민지원사업 법제 정비방안 연구 • 연구자: 최환용(2007) • 목적: 지원사업법제 정비 및 손실보상 범위 정립에 따른 지원 특별법 마련을 위한 기초적 연구	• 문헌조사 • 법률 검토	• 지원사업법제 도입 배경 및 법적 성격 검토 • 외국 입법례 사례 조사 • 지원사업제 현황, 문제점 및 개선방안 마련에 따른 특별법 제정 근거 마련

구 분	선행연구 현황			
	연구 목적	연구 방법	주요 연구 내용	
	35	• 과제명: 육상운송법의 국제화를 위한 입법론적 검토 • 연구자: 김지환(2009) • 목적: 해운법 및 화물자동차 운수사업법 개정과 더불어 물류기본정책법 미개정에 따른 국제물류주선업자를 대상으로 한 불공정 거래 행위를 방지하기 위한 법령개정 연구	• 문헌조사 • 법률 검토	• 육상운송인의 책임제한 법 규정 재검토 • 운송산업 발달 및 서비스 확장에 따른 관련 법률 정비 • 입법을 위한 물류업자 책임 검토 및 운송 법규 정비를 위한 개정방향성 제시
	36	• 과제명: Multimodal Transport Law • 연구자: Schmidt H.G.(2009) • 목적: 복합운송법	• 문헌조사 • 법률 검토	• 유럽 복합운송법
	37	• 과제명: 물류정책기본법 제정사 • 연구자: 김린(2014) • 목적: 물류정책기본법의 제정 배경이 된 화물유통촉진법의 주요 내용과 한계점을 검토하고, 동 법의 의결과정 및 제정의의를 살펴봄	• 문헌조사 • 법률 검토	• 제정 배경 • 제정 과정 • 제정의의
	38	• 과제명: 중소기업 글로벌화 지원 특별법 제정 방안 연구 • 연구자: 오동윤(2014) • 목적: 중소기업 글로벌화 지원을 위한 「중소기업 글로벌화 지원 특별법」 마련을 위한 기초 연구	• 문헌조사 • 통계조사 • 법률 검토	• 국내 중소기업의 글로벌화 당위성 제언 • 국내 중소기업의 글로벌화 현황 및 평가 • 글로벌화 관련 국내법 평가 • 특별법 법안 마련 및 지원필요 사업 발굴
	39	• 과제명: Review of Logistics Service Regulations for Freight Forwarding Businesses • 연구자: World Bank(2015) • 목적: 화물운송업에 대한 물류서비스 규정 검토	• 문헌조사 • 법률 검토	• 물류서비스 규제의 복잡성 • 화물운송업자에 대한 규정 분류 • 화물운송산업의 규제 기준

구 분	선행연구 현황		
	연구 목적	연구 방법	주요 연구 내용
40	• 과제명: 중소기업 발전지원 관련 법제 모듈화 • 연구자: 박광동 외(2016) • 목적: 중소기업기본법 분석을 통해 중소기업 관련 법제 발전을 위한 입법모델을 다각적 측면에서 제시	• 문헌조사 • 법률 검토 • 시나리오 분석	• 중소기업 발전지원 관련 법제 변천 추이 조사 • 중소기업기본법 법률 개정 배경 검토 및 현행 법률 검토 • 공여국의 경제 상황별 적용할 수 있는 입법모델 구축 및 제시
41	• 과제명: 국제물류주선인의 법적지위에 관한 연구 • 연구자: 이제현(2017) • 목적: 물류정책기본법상 국제물류주선인의 법적지위 확보를 위한 법률 개선안 제시	• 문헌조사 • 법률 검토	• 국제물류주선업에 대한 국내외 법규분석 • 국제물류주선인·운송주선인·복합운송인 관련 법원의 판례 분석 • 국제물류주선업 범위에 따른 법률 간 해석 검토 및 개정(안) 제시
42	• 과제명: Dutch Forwarding Conditions • 연구자: FENEX(2018) • 목적: 포워딩 기업 관련 규정	• 법률	• 네덜란드 포워딩 기업 관련 규정 • 운송 관련 법률
43	• 과제명: 중소기업 해외진출 지원 법제 모형에 관한 연구 • 연구자: 박광동(2020) • 목적: 중소기업의 해외진출 지원 관련 법제 개선 및 입법 체계 개선방안에 관한 연구	• 문헌조사 • 통계조사 • 법률 검토	• 중소기업 해외진출 현황 조사 • 관련 법제 개선 필요성 제시 • 현행법 개정, 특별법 마련 등 다각화된 입법모형 제시
44	• 과제명: 생활물류서비스산업 발전을 위한 법·제도 개선방안 연구 • 연구자: 민연주 외(2021) • 목적: 산업 종사자 보호 강화 및 산업 발전 등을 위한 「생활물류서비스산업발전법」의 하위법령(안)을 마련	• 문헌조사 • 전문가 인터뷰 • 법률 검토	• 생활물류서비스산업 환경 분석 • 「생활물류서비스산업 발전법」 하위법령 제정 방안

구 분	선행연구 현황			
	연구 목적	연구 방법	주요 연구 내용	
	45	• 과제명: 국제물류주선업자관련 법령의 문제점에 관한 고찰 • 연구자: 이광후(2021) • 목적: 해운법 및 화물자동차운수사업법 개정과 더불어 물류기본정책법 미개정에 따른 국제물류주선업자를 대상으로 한 불공정 거래행위를 방지하기 위한 법령 개정 연구	• 문헌조사 • 법률 검토	• 해운법 및 화물자동차운수사업법 개정에 따른 문제점 고찰 • 국제물류주선업자의 책임제한 관련 법체계 문제점 고찰 • 관련 준거법과 약관 및 개별 약정 간 관계 고찰 • 국제물류주선업자 관련 법령 정비 필요성 제시 및 개정(안) 제시
	46	• 과제명: 전자상거래시대 중소·중견기업의 글로벌 물류 인프라 구축 방안 연구 • 연구자: 조진철 외(2021) • 목적: 국내외 IT 환경 변화에 따른 중소·중견기업을 대상으로 한 사업별 주요 글로벌 물류 인프라 구축 방안을 제시	• 문헌조사 • 현황조사 • 법률 검토	• 전자상거래 중소·중견기업의 글로벌 물류 인프라 구축 필요성 제시 • 글로벌 물류 인프라 구축 현황 조사 및 해외사례 분석 • 국경 간 전자상거래 활성화 특별법 제정(안) 제시
	47	• 과제명: 정기선 운항자에 대한 미국 경쟁법 적용 강화 동향에 대한 연구 • 연구자: 김인현 외(2022) • 목적: 미국의 경쟁법과 해운법과 연방해사위원회 역할 모색	• 문헌조사 • 법률 검토	• 미국 경쟁법과 해운경쟁법(서먼법, 클레이튼법, 미국 해운법과 FMC) • 미국 수출화물에 대한 경쟁법 적용
	48	• 과제명: Study on the Prospects of and Responses to the U.S. Ocean Shipping Reform Act after the Pandemic • 연구자: Young-Tae Park(2022) • 목적: 2022년 미국 외항해운 개혁법의 주요 내용 검토 및 향후 전망과 대응 방안 고찰	• 문헌조사 • 법률 검토	• 미국 해양 정책 및 해운법 • 2022년 미국 해운개혁법

구 분		선행연구 현황		
		연구 목적	연구 방법	주요 연구 내용
	49	• 과제명: Ocean Shipping Reform Act of 2022 • 연구자: U.S. Congress(2022) • 목적: 2022년 미국 해운개혁법	• 법률	• 2022년 미국 해운개혁법
	50	• 과제명: Transport law • 연구자: Julia Gerlach(2022) • 목적: 독일의 운송법	• 법률	• 독일 운송의 지속 가능 성장을 위한 관련 법 • 환경보호 관련 운송법

자료: 선행연구를 바탕으로 저자 작성

2. 국제물류기업 재무 기초자료 분석

■ 매출액

① 대기업

〈부록 표 2-1〉 대기업 매출액 기초통계량

단위: 백만 원

구분	2019	2020	2021	2022	2023
표본 수	10	10	10	10	10
평균	4,080,514	3,717,412	4,684,680	5,525,289	5,088,498
중앙값	2,584,125	2,209,298	2,794,963	3,792,409	3,426,268
최솟값	1,154,264	788,380	647,804	845,497	764,556
최댓값	14,474,535	12,909,957	17,572,701	21,528,979	19,499,950
분산	1.62829E+19	1.3713E+19	2.46519E+19	3.67875E+19	3.02572E+19
표준편차	4,035,211	3,703,108	4,965,066	6,065,271	5,500,657

자료: 기업별 재무 데이터를 토대로 저자 작성

② 중견기업

〈부록 표 2-2〉 중견기업 매출액 기초통계량

단위: 백만 원

구분	2019	2020	2021	2022	2023
표본 수	43	45	45	45	38
평균	186,058	213,224	320,471	408,574	297,935
중앙값	122,813	146,647	214,162	299,009	198,660
최솟값	9,567	11,949	70,703	108,791	63,344
최댓값	703,153	938,989	1,074,320	1,214,229	1,090,157
분산	2.99163E+16	3.86712E+16	5.15184E+16	7.88599E+16	6.85597E+16
표준편차	172,963	196,650	226,976	280,820	261,839

자료: 기업별 재무 데이터를 토대로 저자 작성

③ 중소기업

〈부록 표 2-3〉 중소기업 매출액 기초통계량

단위: 백만 원

구분	2018	2019	2020	2021	2022
표본 수	246	219	215	278	235
평균	13,714	13,922	15,515	25,564	35,499
중앙값	40,858	39,589	43,049	68,236	85,612
최솟값	8,997	9,279	23,570	35,748	42,719
최댓값	67,408	79,313	75,410	95,520	158,350
분산	1.80622E+14	1.91426E+14	2.38079E+14	5.99274E+14	1.05681E+15
표준편차	13,439	13,835	15,429	24,480	32,508

자료: 기업별 재무 데이터를 토대로 저자 작성

■ 매출원가

① 대기업

〈부록 표 2-4〉 대기업 매출원가 기초통계량

단위: 백만 원

구분	2019	2020	2021	2022	2023
표본 수	10	10	10	10	10
평균	3,715,234	3,359,082	4,292,089	5,047,441	4,652,949
중앙값	2,372,101	2,106,632	2,684,665	3,643,812	3,129,634
최솟값	1,133,227	774,576	621,495	834,712	766,186
최댓값	13,404,603	11,876,437	16,408,882	19,594,733	18,051,948
분산	1.37062E+19	1.13529E+19	2.12382E+19	3.02193E+19	2.56839E+19
표준편차	3,702,186	3,369,404	4,608,488	5,497,207	5,067,933

자료: 기업별 재무 데이터를 토대로 저자 작성

② 중견기업

〈부록 표 2-5〉 중견기업 매출원가 기초통계량

단위: 백만 원

구분	2019	2020	2021	2022	2023
표본 수	43	45	45	45	38
평균	166,378	197,000	292,458	368,896	275,708
중앙값	97,875	133,552	198,998	261,276	188,021
최솟값	1,266	2,901	55,593	92,493	62,479
최댓값	642,753	902,683	1,037,428	1,174,196	994,528
분산	2.81369E+16	3.57621E+16	4.67521E+16	7.19133E+16	5.94812E+16
표준편차	167,741	189,109	216,222	268,167	243,888

자료: 기업별 재무 데이터를 토대로 저자 작성

③ 중소기업

〈부록 표 2-6〉 중소기업 매출원가 기초통계량

단위: 백만 원

구분	2018	2019	2020	2021	2022
표본 수	246	219	215	278	235
평균	11,920	12,445	12,530	14,179	23,586
중앙값	8,691	8,448	7,854	9,816	16,522
최솟값	8,033	8,234	21,808	29,665	38,867
최댓값	61,356	56,744	63,415	68,695	91,502
분산	1.32996E+14	1.42518E+14	1.45252E+14	1.9654E+14	4.84543E+14
표준편차	11,532	11,938	12,052	14,019	22,012

자료: 기업별 재무 데이터를 토대로 저자 작성

■ 순이익

① 대기업

〈부록 표 2-7〉 대기업 순이익 기초통계량

단위: 백만 원

구분	2019	2020	2021	2022	2023
표본 수	10	10	10	10	10
평균	178,906	158,932	212,396	288,344	215,523
중앙값	58,828	53,327	90,996	139,242	79,907
최솟값	6,642	13,575	24,533	27,380	16,120
최댓값	691,675	582,117	894,568	1,595,701	1,056,521
분산	7.18042E+16	4.37065E+16	7.14975E+16	2.18585E+17	1.02007E+17
표준편차	267,963	209,061	267,390	467,530	319,385

자료: 기업별 재무 데이터를 토대로 저자 작성

② 중견기업

〈부록 표 2-8〉 중견기업 순이익 기초통계량

단위: 백만 원

구분	2019	2020	2021	2022	2023
표본 수	43	45	45	45	38
평균	6,313	8,061	15,186	21,954	14,102
중앙값	5,650	6,894	12,834	19,696	8,176
최솟값	-3,476	350	-2,580	-2,942	1,027
최댓값	28,050	23,662	41,242	60,510	66,540
분산	3.20992E+13	3.68239E+13	1.28026E+14	2.89438E+14	2.2273E+14
표준편차	5,666	6,068	11,315	17,013	14,924

자료: 기업별 재무 데이터를 토대로 저자 작성

③ 중소기업

〈부록 표 2-9〉 중소기업 순이익 기초통계량

단위: 백만 원

구분	2018	2019	2020	2021	2022
표본 수	246	219	215	278	235
평균	321	309	513	1,097	1,456
중앙값	181	176	206	421	790
최솟값	-63	-631	-752	610	-27,237
최댓값	3,986	3,368	15,535	24,511	11,691
분산	5.20125E+11	5.85944E+11	1.62118E+12	4.1726E+12	7.55528E+12
표준편차	721	765	1,273	2,043	2,749

자료: 기업별 재무 데이터를 토대로 저자 작성

■ 부채

① 대기업

〈부록 표 2-10〉 대기업 부채 기초통계량

단위: 백만 원

구분	2019	2020	2021	2022	2023
표본 수	10	10	10	10	10
평균	1,588,424	1,617,401	1,733,380	1,988,347	1,925,106
중앙값	1,180,429	1,078,547	1,217,632	1,453,910	1,458,775
최솟값	440,072	395,532	385,902	398,710	394,762
최댓값	4,525,631	4,827,707	5,245,204	5,729,632	5,502,331
분산	1.96799E+18	2.32992E+18	2.33488E+18	2.90675E+18	2.58574E+18
표준편차	1,402,851	1,526,406	1,528,033	1,704,920	1,608,025

자료: 기업별 재무 데이터를 토대로 저자 작성

② 중견기업

〈부록 표 2-11〉 중견기업 부채 기초통계량

단위: 백만 원

구분	2019	2020	2021	2022	2023
표본 수	43	45	45	45	38
평균	63,122	70,306	83,855	85,216	86,321
중앙값	32,482	40,225	51,480	55,677	42,640
최솟값	1,296	13,346	15,354	20,547	6,584
최댓값	412,118	360,065	369,826	389,301	424,650
분산	6.4966E+15	5.84529E+15	6.53373E+15	6.69865E+15	9.05082E+15
표준편차	80,602	76,455	80,832	81,845	95,136

자료: 기업별 재무 데이터를 토대로 저자 작성

③ 중소기업

〈부록 표 2-12〉 중소기업 부채 기초통계량

단위: 백만 원

구분	2018	2019	2020	2021	2022
표본 수	246	219	215	278	235
평균	3,442	3,744	4,584	6,657	7,282
중앙값	2,457	2,613	2,859	3,971	4,553
최솟값	27	5	86	250	406
최댓값	18,280	23,474	35,077	39,819	54,727
분산	1.00864E+13	1.40585E+13	2.30198E+13	4.35352E+13	6.21084E+13
표준편차	3,176	3,749	4,798	6,598	7,881

자료: 기업별 재무 데이터를 토대로 저자 작성

■ 총 자산

① 대기업

〈부록 표 2-13〉 대기업 총자산 기초통계량

단위: 백만 원

구분	2019	2020	2021	2022	2023
표본 수	10	10	10	10	10
평균	3,265,297	3,411,934	3,691,478	4,267,067	4,320,017
중앙값	2,140,472	2,118,163	2,490,605	2,942,850	2,977,538
최솟값	693,639	786,832	797,514	838,244	884,817
최댓값	8,460,175	9,140,432	10,057,011	11,586,105	11,999,840
분산	8.09484E+18	9.24516E+18	9.96346E+18	1.2461E+19	1.27365E+19
표준편차	2,845,143	3,040,585	3,156,496	3,530,020	3,568,818

자료: 기업별 재무 데이터를 토대로 저자 작성

② 중견기업

〈부록 표 2-14〉 중견기업 총자산 기초통계량

단위: 백만 원

구분	2019	2020	2021	2022	2023
표본 수	43	45	45	45	38
평균	115,825	124,469	162,887	181,471	192,361
중앙값	71,728	75,192	105,686	127,344	126,695
최솟값	16,236	35,259	43,721	59,155	32,331
최댓값	533,874	498,605	640,620	671,415	673,423
분산	1.48388E+16	1.22608E+16	1.83766E+16	1.94034E+16	2.48987E+16
표준편차	121,814	110,729	135,560	139,296	157,793

자료: 기업별 재무 데이터를 토대로 저자 작성

③ 중소기업

〈부록 표 2-15〉 중소기업 총자산 기초통계량

단위: 백만 원

구분	2018	2019	2020	2021	2022
표본 수	246	219	215	278	235
평균	6,687	7,106	7,965	10,965	13,598
중앙값	4,366	4,507	5,334	7,032	8,935
최솟값	278	405	450	567	538
최댓값	58,719	50,943	45,741	71,490	81,981
분산	5.69384E+13	5.8458E+13	6.80954E+13	1.16113E+14	1.7037E+14
표준편차	7,546	7,646	8,252	10,776	13,053

자료: 기업별 재무 데이터를 토대로 저자 작성

3. 주요국 국제물류 관련 법률 조항

■ (싱가포르) 경제 확장 인센티브법

〈부록 표 3-1〉 경제 확장 인센티브법 주요 구성

장	하위 구성
제1장 예비	• 제1조 소제목 • 제2조 1947년 소득세법 간 관계 • 제3조 법의 해석 • 제3조A 공공단체의 기능 또는 권한의 할당
제2장 선도적 산업 (Pioneer Industries)	• 제4조 산업 및 제품을 선도적 산업 및 선도적 제품으로 승인하는 권한 • 제5조 Pioneer Certificate 신청, 발급 및 수정 • 제6조 Pioneer Product의 세금 감면 기간 • 제7조 기존 및 신규 거래 또는 사업에 관한 조항 • 제8조 별도의 거래 또는 사업에 관한 규정 • 제9조 지시부여 권한 • 제10조 기존 무역 또는 사업 관련 소득 확인 • 제11조 1947 소득세법 제16조 적용 • 제12조 손익계산서 발행에 대한 감독 • 제13조 소득세 면제 • 제14조 면제된 세금 환급 • 제15조 결손금 및 총당금 이월
제3장 선도적 서비스 기업 (Pioneer Service Companies)	• 제16조 장의 해석 • 제17조 선도적 서비스 기업의 인증서 신청, 발급 및 변경 • 제18조 선도적 서비스 기업에 대한 6항부터 15항까지 적용 • 제19조 10조와 15조의 지적재산권 소득 배제
제4장 개발 및 확장 인센티브 (Development and Expansion Incentive)	• 제20조 장의 해석 • 제21조 개발 및 확장 기업에 대한 인증서 신청 및 발급 • 제22조 개발 및 확장 기업의 세금 감면 기간 • 제23조 국제 법률 서비스 • 제24조 양허세율에 따른 세금 환수 • 제25조 적격 활동으로 인한 소득 확인 • 제26조 기타 거래 또는 사업으로부터 소득 확인 • 제27조 손실 공제 • 제28조 지시부여 권한

장	하위 구성
제5장 보상 양도 (Transfer of Award)	• 제29조 장의 해석 • 제30조 본 장의 적용 • 제31조 보상의 양도 신청 • 제32조 양도된 보상을 위한 증서
제6장 생산설비에 대한 외채 (Foreign Loans for Productive Equipment)	• 제33조 외국 차관 승인 신청 • 제34조 특정 생산 장비의 폐기 제한 • 제35조 승인된 외채 이자에 대한 세금 면제 • 제36조 승인된 외채의 추가 이자에 대한 세금 면제

자료: 싱가포르 법령 검색(검색일: 2024.05.11.)을 바탕으로 저자 작성

■ (일본) 물류종합효율화법 주요 구성

〈부록 표 3-2〉 물류종합효율화법 주요 구성

장	하위 구성
제1장 총칙	• 제1조 목적 • 제2조 정의
제2장 기본방침	• 제3조 기본방침
제3장 종합효율화 계획의 인정 등	• 제4조 종합효율화 계획의 인정 • 제5조 종합효율화 계획의 변경 등 • 제6조 항만 유통 거점 지구 • 제7조 특정 유통 업무 시설의 확인
제4장 유통 업무 종합 효율화 사업의 촉진	• 제8조, 제9조 화물이용운송사업법의 특례 • 제10조, 제11조 화물자동차운송사업법의 특례 • 제12조 해상운송법의 특례 • 제13조 철도사업법의 특례 • 제14조 궤도법의 특례 • 제15조 자동차 터미널법의 특례 • 제16조 창고업법의 특례 • 제17조 항만법의 특례 • 제18조 중소기업 신용보험법의 특례 • 제19조 중소기업 투자육성 주식회사법의 특례 • 제20조 식품 등의 유통의 합리화 및 거래의 적정화에 관한 법률의 특례 • 제21조 도시 계획법 등의 처분에 대한 배려 • 제22조 공장 입지법 사무의 실시에 대한 배려 • 제23조 자금 확보 • 제24조 관계자의 협력 • 제25조 국가 및 지방 공공 단체의 조치
제5장 잡칙	• 제26조 보고의 징수 • 제27조 주무장관 등 • 제28조 도도부현(都道府県)이 처리하는 사무 • 제29조 권한 위임
제6장 벌칙	• 제30조, 제31조

자료: e-GOV 법령검색을 바탕으로 저자 작성

■ (일본) 화물이용운송사업법 주요 구성

〈부록 표 3-3〉 화물이용운송사업법 주요 구성

장	하위 구성
제1장 총칙	• 제1조 목적 • 제2조 정의
제2장 제1종 화물이용운송사업	• 제3조 등록 • 제4조 등록 신청 • 제5조 등록 실시 • 제6조 등록 거부 • 제7조 변경 등록 등 • 제8조 이용 운송 약관 • 제9조 사업 종별 등의 게시 등 • 제10조 차별적 취급 금지 • 제11조 운수에 관한 협정 • 제12조 사업 개선 명령 • 제13조 명의 이용 등의 금지 • 제14조 승계 • 제15조 사업 폐지 • 제16조 사업 정지 및 등록 취소 • 제17조 등록 말소 • 제18조 부대 업무 • 제19조 적용 제외
제3장 제2종 화물이용운송사업	• 제20조 허가 • 제21조 허가 신청 • 제22조 결격 사유 • 제23조 허가 기준 • 제24조, 제25조 사업 계획 및 집배 사업 계획 • 제26조 이용 운송 약관 • 제27조 사업의 종별 등의 게시 등 • 제28조 사업 개선 명령 • 제29조 사업의 양도 및 양수 등 • 제30조 상속 • 제31조 사업의 휴지 및 폐지 • 제32조 화물의 집배에 관한 수송의 안전 • 제33조 사업의 정지 및 허가의 취소 • 제34조 준용 규정

장	하위 구성
제4장 외국인 등에 의한 국제화물 운송에 관련된 화물이용운송사업	• 제35조 등록 • 제36조 등록 신청 • 제37조 등록 실시 • 제38조 등록 거부 • 제39조 변경 등록 등 • 제40조 운임 또는 요금의 변경 명령 • 제41조 사업 폐지 • 제42조 사업 정지 및 등록 취소 • 제43조 등록 말소 • 제44조 부대 업무 • 제45조 허가 • 제46조 사업 계획 • 제47조 운임 또는 요금의 변경 명령 • 제48조 사업 폐지 • 제49조 화물의 집배에 관한 수송의 안전, 사업의 정지 및 허가의 취소, 준용 규정 • 제50조 등록 등의 조건 등, 행정절차법의 적용 제외
제5장 잡칙	• 제51조 화물이용운송사업을 영위하는 사람 이외의 사람에게 의한 사람을 오인시키는 행위 금지 • 제52조 화물이용운송사업의 건전한 발달 등을 위해 하는 시책 • 제53조 화물이용운송사업에 관한 단체의 신고 • 제54조 등록 등의 조건 등 • 제55조 보고의 징수 및 입입 검사 • 제56조 경과조치 • 제57조 권한 위임 • 제58조 삭제 • 제59조 국토교통성령에의 위임
제6장 벌칙	• 제60조, 제61조, 제62조, 제63조, 제64조, 제65조, 제66조, 제67조, 제68조

자료: e-GOV 법령검색을 바탕으로 저자 작성

4. 우리나라 물류 관련 법률 조항

■ 화물유통촉진법

「화물유통촉진법」 제1장 제2조(정의)에서 물류는 재화가 공급자로부터 수요자에게 전달될 때까지 이루어지는 운송·보관·하역·포장과 이에 필요한 정보통신 등의 경제활동을 말한다고 정의하고 있다.

제1장 제3조(국가물류기본계획의 수립 등)에서 국가물류국가물류기본계획에 관한 사항을 규정하고 있다. 기본계획은 건설교통부장관이 20년 단위로 국가물류기본계획을 수립해야 하며 기본계획에 대해 5년마다 그 타당성 여부를 검토 반영하는 것으로 규정하고 있다.⁷⁷⁾ 기본계획에 포함되어야 하는 사항은 물류 환경의 변화와 전망, 물류시설의 수요예측, 국가물류체계의 개선 목표와 단계별 추진계획, 물류시설 등의 집단화에 관한 사항, 화물터미널의 조성 및 정비, 물류표준화, 물류에 관한 정보통신망의 개발·보급 및 이용의 촉진, 물류산업에 대한 지원·육성, 물류와 관련된 제도의 개선 기타 물류의 개선을 위해 필요한 사항이다.⁷⁸⁾ 제1장 제4조(시행계획의 수립)에서는 기본계획을 연도별로 시행하기 위해 시행계획을 수립하고 관계행정기관에 통보해야 함을 규정하고 있다.

위원회는 제1장 제4조의6(물류정책위원회 등)에서 건설교통부장관 소속 하에 국가물류체계에 관한 정책을 심의하기 위해 물류정책위원회를 둘 수 있음을 규정하고 있다.⁷⁹⁾ 위원회의 주요 심의 사항은 기본계획의 수립 및 변경, 물류시설 등의 집단화, 화물터미널의 조성 및 정비, 물류표준화, 물류에 관한 정보통신망의 개발·보급 및 이용의 촉진, 물류산업에 대한 지원·육성, 물류와 관련된 제도 개선, 다른 법률에서 위원회의 심의를 거치도

77) 법률 제8014호, 2006. 9. 27., 「화물유통촉진법」, 제1장 제3조 제1항, 제3항

78) 법률 제8014호, 2006. 9. 27., 「화물유통촉진법」, 제1장 제3조 제2항

79) 법률 제8014호, 2006. 9. 27., 「화물유통촉진법」, 제1장 제4조의 6 제1항

록 한 사항, 기타 위원장이 필요하다고 인정해 심의를 요청한 사항이다.⁸⁰⁾

산업육성으로 제5장 물류산업의 경쟁력 강화, 제7장 물류기술의 진흥으로 나누어 규정하고 있다. 제5장 물류산업의 경쟁력 강화는 종합물류업자의 인증, 국가 또는 지방자치단체가 화물터미널, 산업입지 및 개발에 관한 법률에 의한 산업단지, 유통단지개발촉진법에 의한 유통단지, 그 밖에 대통령령이 정하는 물류 관련 시설에 인증종합물류업자를 우선 입주 혹은 우선 입주할 것을 권고할 수 있도록 규정하고 있다.⁸¹⁾ 그리고 국가 또는 지방자치단체는 인증종합물류업자가 물류시설의 확충, 효율적인 물류업무 처리를 위한 물류정보시스템의 구축, 첨단물류기술의 개발 및 적용, 물류업무의 자동화 및 물류장비의 표준화, 해외시장의 개척, 그 밖에 물류사업의 육성을 위해 공동 부령이 정하는 사업을 수행하는 경우 소요자금의 일부를 융자하거나 부지 확보를 위한 지원 등을 할 수 있다고 규정하고 있다.⁸²⁾ 제7장 물류기술의 진흥에서는 물류기술의 정보 관리, 연구기관의 육성, 연구과제 등의 지정, 연구·개발투자 등에 관해 규정하고 있다.

정보시스템은 제6장 물류정보화에서 규정하고 있다. 먼저 제6장 제48조의2(종합물류정보전산망의 구축 등) 1항에서 물류정보의 수집·분석·가공 및 유통 등을 촉진하기 위해 건설교통부장관은 물류 관련기관 간을 연결하는 종합물류정보전산망을 구축할 수 있다고 규정하고 있다. 2항, 3항에서는 물류전산망의 효율적인 구축을 위해 전담사업자 지정 및 지원할 수 있다고 규정하고 있다. 또한 제6장 물류정보화에서는 제48조의3(전자문서의 이용·개발), 제48조의4(전자문서등의 효력), 제48조의5(전자문서의 도달시기), 제48조의6(물류업무일괄처리의 촉진), 제48조의7(전자문서 및 물류정보의 보안), 제48조의8(전자문서 및 물류정보의 공개)에서 물류 관련

80) 법률 제8014호, 2006. 9. 27., 「화물유통촉진법」, 제1장 제4조의 6 제2항

81) 법률 제8014호, 2006. 9. 27., 「화물유통촉진법」, 제5장 제40조 제1항

82) 법률 제8014호, 2006. 9. 27., 「화물유통촉진법」, 제5장 제40조 제2항

업무에 대해 전자문서를 이용할 수 있도록 표준전자문서, 데이터베이스 등을 개발 보급 및 효력 등에 대해 규정하고 있으며, 전자문서의 정보 보완, 부산 김해 (PUS)공개 등에 대해서도 규정하고 있다.

인력양성 지원은 제8장 물류 전문인력에서 규정하고 있다. 물류관리사 자격 및 지원과 국제협력 지원을 규정하고 있다. 물류관리사 자격 관련은 물류관리사의 자격기준, 직무범위, 자격취소로 나누어 규정하고 있다. 지원은 제48조의17(물류관리사 고용업자에 대한 우선지원)에서 건설교통부장관은 물류관리사를 고용한 사업자에 대해 물류합리화 추진에 소요되는 자금 등을 다른 사업자에 우선해 지원할 수 있다고 규정하고 있으며, 제48조의13(국제협력의 촉진)에서는 건설교통부장관은 물류에 관한 기술의 진흥 또는 물류합리화를 촉진하기 위해 물류사업자 또는 관련 단체가 행하는 국제협력사업에 대해 필요한 지원을 할 수 있다고 규정하고 있다.

「화물유통촉진법」에서는 제2조의6(정의)에서 복합운송주선업을 타인의 수요에 응해 자기의 명의로 계산으로 타인의 선박·항공기·철도차량 또는 자동차 등 두 가지 이상의 운송수단을 이용해 화물의 운송을 주선하는 사업⁸³⁾이라고 정의하고 있다. 제3장 복합운송주선업에서는 복합운송주선업의 등록, 등록의 결격사유, 사업의 승계, 사업의 휴지·폐지, 등록의 취소 등을 규정하고 있다. 또한 복합운송주선업의 발전과 육성을 위해 제21조(복합운송주선업협회)에서는 복합운송주선업자의 공동이익을 도모하기 위해 복합운송주선업 협회를 설립할 수 있음을 규정하고 있으며, 제22조(자금의 지원)에서 복합운송주선업을 육성하기 위해 복합운송주선업자에게 그 사업에 필요한 소요자금의 융자 등 필요한 지원할 수 있음을 규정하고 있다.

83) 법률 제8014호, 2006. 9. 27., 「화물유통촉진법」, 제1장 제2조

〈부록 표 4-1〉 화물유통촉진법 구성

장	하위 구성
제1장 총칙	• 제1조 (목적) • 제2조 (정의) • 제3조 (국가물류기본계획의 수립 등) • 제4조 (시행계획의 수립) • 제4조의2 (물류개선조치의 요청) • 제4조의3 (물류의 현황조사 등) • 제4조의4 (도시물류기본계획의 수립 등) • 제4조의5 (도시물류시행계획의 수립) • 제4조의6 (물류정책위원회 등)
제2장 물류표준화	• 제5조 (물류표준의 보급 촉진 등) • 제7조 (표준장비 등의 사용자 등에 대한 우대조치)
제3장 복합운송주선업	• 제8조 (복합운송주선업의 등록) • 제10조 (등록의 결정사유) • 제18조 (사업의 승계) • 제19조 (사업의 휴지 · 폐지) • 제20조 (등록의 취소 등) • 제21조 (복합운송주선업협회) • 제22조 (자금의 지원)
제4장 화물터미널사업	• 제24조 (복합화물터미널사업의 등록) • 제28조 (공사시행의 인가) • 제28조의2 (토지등의 수용 · 사용) • 제28조의3 (토지매수업무 등의 위탁) • 제28조의4 (토지에의 출입 등) • 제28조의5 (국 · 공유재산의 매각 등) • 제35조 (등록의 취소 등) • 제36조 (화물터미널의 지원) • 제37조 (다른 법률과의 관계 등) • 제38조 (준용규정)
제5장 물류사업의 경쟁력 강화	• 제39조 (종합물류업자의 인증 등) • 제40조 (인증종합물류업자에 대한 지원) • 제47조 (창고업의 육성)
제6장 물류정보화	• 제48조의2 (종합물류정보전산망의 구축 등) • 제48조의3 (전자문서의 이용 · 개발) • 제48조의4 (전자문서 등의 효력) • 제48조의5 (전자문서의 도달시기) • 제48조의6 (물류업무일괄처리의 촉진)

장	하위 구성
	• 제48조의7 (전자문서 및 물류정보의 보안) • 제48조의8 (전자문서 및 물류정보의 공개)
제7장 물류기술의 진흥	• 제48조의9 (물류기술정보의 관리) • 제48조의10 (연구기관 등의 육성) • 제48조의11 (연구과제 등의 지정) • 제48조의12 (연구·개발투자 등)
제8장 물류 전문인력	• 제48조의13 (국제협력의 촉진) • 제48조의14 (물류관리사의 자격기준 등) • 제48조의15 (물류관리사의 직무범위) • 제48조의16 (자격의 취소) • 제48조의17 (물류관리사 고용사업자에 대한 우선지원)
제9장 보칙	• 제49조 (권한의 위임 및 위탁) • 제50조 (등록증대여 등의 금지) • 제51조 (과징금) • 제52조 (청문) • 제53조 (수수료) • 제54조 (적용제외)
제10장 벌칙	• 제54조, 제55조, 제56조(벌칙) • 제57조 (양벌규정) • 제58조 (과태료)

자료: 법률 제8014호, 2006. 9. 27., 「화물유통촉진법」을 바탕으로 저자 작성

■ 물류정책기본법

물류정책기본법에서는 물류 관련 정의를 제1장 제2조의1(정의)에서 재화가 공급자로부터 조달·생산되어 수요자에게 전달되거나 소비자로부터 회수되어 폐기될 때까지 이루어지는 운송·보관·하역(荷役) 등과 이에 부가되어 가치를 창출하는 가공·조립·분류·수리·포장·상표부착·판매·정보통신 등을 물류(物流)라고 한다고 정의하고 있다.

국가물류기본계획은 제2장 제2절 물류계획의 수립·시행에서 기본계획 수립, 시행계획, 다른 계획과의 관계, 지역물류기본계획 수립에 대해 규정하고 있다. 국가물류기본계획의 수립은 제11조에서 1항에서 국토교통부장

관 및 해양수산부장관은 국가물류정책의 기본 방향을 설정하는 10년 단위의 국가물류기본계획을 5년마다 공동으로 수립해야 한다고 규정하고 있다. 국가물류기본계획의 포함사항은 11가지로 국내외 물류 환경의 변화와 전망, 국가물류정책의 목표와 전략 및 단계별 추진계획, 국가물류정보화사업에 관한 사항, 운송·보관·하역·포장 등 물류 기능별 물류정책 및 도로·철도·해운·항공 등 운송수단별 물류정책의 종합·조정에 관한 사항, 물류시설·장비의 수급·배치 및 투자 우선순위에 관한 사항, 연계물류체계의 구축과 개선에 관한 사항, 물류 표준화·공동화 등 물류체계의 효율화에 관한 사항, 물류보안에 관한 사항, 물류산업의 경쟁력 강화에 관한 사항, 물류인력의 양성 및 물류기술의 개발에 관한 사항, 국제물류의 촉진·지원에 관한 사항, 환경친화적 물류 활동의 촉진·지원에 관한 사항, 그 밖에 물류체계의 개선을 위해 필요한 사항이다.⁸⁴⁾ 제12조(다른 계획과의 관계) 2항에서 국가물류기본계획은 다른 법령에서 수립된 물류에 관한 계획에 우선한다고 규정하고 있다. 제13조(연도별시행계획의 수립) 1항에서는 국가물류기본계획을 시행하기 위해 연도별 시행계획을 매년 국토교통부장관 및 해양수산부장관이 공동으로 수립해야 한다고 규정하고 있다.

위원회는 제2장 제3절 물류정책위원회에서 물류정책위원회 설치, 구성, 분과위원회, 전문위원회 구성 등을 규정하고 있다. 제17조(국가물류정책위원회의 설치 및 기능)에서는 국가물류정책위원회는 국토교통부장관 소속임을 밝히고 있다. 국가물류정책위원회는 국가물류체계의 효율화에 관한 중요 정책 사항, 물류시설의 종합적인 개발계획의 수립에 관한 사항, 물류산업의 육성·발전에 관한 중요 정책 사항, 물류보안에 관한 중요 정책 사항, 국제물류의 촉진·지원에 관한 중요 정책 사항, 동 법 또는 다른 법률에서 국가물류정책위원회의 심의를 거치도록 한 사항, 그 밖에 국가물류체계 및 물류산업에 관한 중요한 사항으로서 위원장이 회의에 부치는 사항을 심의·

84) 법률 제20231호, 2024. 2. 6., 「물류정책기본법」 제2장 제2절 제11조

조정한다고 규정하고 있다.⁸⁵⁾ 국가물류정책위원회는 위원장 포함 23명으로 구성, 위원장은 국토교통부장관, 위원은 기획재정부, 교육부, 과학기술정보통신부, 외교부, 농림축산식품부, 산업통상자원부, 고용노동부, 국토교통부, 해양수산부, 중소벤처기업부, 국가정보원 및 관세청의 고위공무원단에 속하는 공무원 또는 이에 상당하는 공무원 중에서 해당 기관의 장이 지명하는 자 각 1명, 물류 관련 분야에 관한 전문지식 및 경험이 풍부한 자 중에서 위원장이 위촉하는 10명 이내의 자라고 규정하고 있다.⁸⁶⁾ 또한 물류정책분과위원회, 물류시설분과위원회, 국제물류분과위원회와 녹색물류전문위원회, 생활물류전문위원회를 둬으로써 업무를 효율적으로 추진 및 수행할 수 있도록 규정하고 있다.⁸⁷⁾

물류산업육성을 위해 제4장 제1절 물류산업의 육성에서 물류산업육성, 제3자물류촉진, 물류신고센터 설치, 보고 및 조사 등을 규정하고 있다. 국토교통부장관 및 해양수산부장관은 화주기업에 대해 운송·보관·하역 등의 물류서비스를 일관되고 통합된 형태로 제공하는 물류기업을 우선적으로 육성하는 등 물류산업의 경쟁력을 강화하는 시책을 강구해야 한다고 규정하고 있다. 그리고 국토교통부장관, 해양수산부장관 또는 산업통상자원부장관은 물류기업 육성을 위해 「물류정책기본법」 또는 대통령령으로 정하는 물류 관련 법률에 따라 국가 또는 지방자치단체의 지원을 받는 물류시설 우선 입주를 위한 지원, 물류시설·장비의 확충, 물류 표준화·정보화 등 물류효율화에 필요한 자금의 원활한 조달을 위해 필요한 지원할 수 있음을 규정하고 있다.⁸⁸⁾ 물류시장의 건전한 거래질서를 조정하기 위해 물류센터를 설치·운영할 수 있는 근거를 제37조의2(물류신고센터의 설치 등)에서 규정하고 있다. 제5장 제3절 국제물류의 촉진 및 지원에서 국제물류사업의

85) 법률 제20231호, 2024. 2. 6., 「물류정책기본법」 제2장 제2절 제17조

86) 법률 제20231호, 2024. 2. 6., 「물류정책기본법」 제2장 제2절 제18조

87) 법률 제20231호, 2024. 2. 6., 「물류정책기본법」 제2장 제2절 제19조

88) 법률 제20231호, 2024. 2. 6., 「물류정책기본법」 제2장 제2절 제36조

촉진, 공동투자유치 활동, 투자유치활동 평가에 대해 규정하고 있다. 제3절 제61조(국제물류사업의 촉진 및 지원) 1항에서 국토교통부장관·해양수산부장관 또는 시·도지사는 국제물류협력체계 구축, 국내물류기업의 해외진출, 해외 물류기업의 유치 및 환적(換積)화물의 유치 등 국제물류 촉진을 위한 시책을 마련해야 한다고 규정하고 있다. 물류 관련 정보·기술·인력의 국제교류, 물류 관련 국제 표준화, 공동조사, 연구 및 기술협력, 물류 관련 국제학술대회, 국제박람회 등의 개최, 해외 물류시장의 조사·분석 및 수집정보의 체계적인 배분, 국가 간 물류 활동을 촉진하기 위한 지원기구의 설립, 외국 물류기업의 유치, 국내물류기업의 해외 물류기업 인수 및 해외 물류 인프라 구축, 그 밖에 국제물류사업의 촉진 및 지원을 위해 필요하다고 인정되는 사항과 같은 국제물류사업에 대해 행정적 지원 혹은 경비를 지원할 수 있음을 규정하고 있다.⁸⁹⁾

정보시스템은 제3장 제3절 물류정보화에서 물류정보화 촉진, 정보망 구축, 국가물류통합데이터베이스 구축, 정보센터 설치·운영 등에 대해 규정하고 있다. 국토교통부장관·해양수산부장관·산업통상자원부장관 또는 관세청장은 물류정보화를 통한 물류체계의 효율화를 위해 필요한 시책을 강구해야 하며, 물류기업 또는 물류 관련 단체에 대해 물류정보화에 관련된 설비 또는 프로그램 개발·운용비용 일부를 지원할 수 있다고 제3장 제3절 제27조(물류정보화의 촉진)에서 규정하고 있다. 제3장 제3절 제30조(국가물류통합데이터베이스의 구축) 1항에서는 국토교통부장관은 해양수산부장관·산업통상자원부장관 및 관세청장과 협의해 관계 행정기관, 물류 관련 기관 또는 물류기업 등이 구축한 단위물류정보망으로부터 필요한 정보를 제공받거나 물류현황조사에 따라 수집된 정보를 가공·분석해 물류 관련 자료를 총괄하는 국가물류통합데이터베이스를 구축할 수 있다고 규정하고 있으며, 국가물류통합데이터베이스 구축을 위해서는 관계 행정기관,

89) 법률 제20231호, 2024. 2. 6., 「물류정책기본법」 제5장 제3절 제61조

지방자치단체, 물류 관련 기관 또는 물류기업 등에 대해 자료 제공을 요청할 수 있다고 규정하고 있다.⁹⁰⁾ 제30조의2(국가물류통합정보센터의 설치·운영)에서는 국토교통부장관은 국가물류통합데이터베이스를 구축하고 물류정보를 가공·축적·제공하기 위한 통합정보체계를 갖추기 위해 국가물류통합정보센터를 설치·운영할 수 있다고 규정되어 있으며 국가물류통합정보센터의 운영자로는 중앙행정기관, 대통령령으로 정하는 공공기관, 「정부출연연구기관 등의 설립·운영 및 육성에 관한 법률」 또는 「과학기술분야 정부출연연구기관 등의 설립·운영 및 육성에 관한 법률」에 따른 정부출연연구기관(이하 “정부출연연구기관”이라 한다), 제55조제1항에 따라 설립된 물류 관련 협회, 그 밖에 자본금 2억 원 이상, 업무능력 등 대통령령으로 정하는 기준과 자격을 갖춘 「상법」상의 주식회사로 규정하고 있다.

인력양성은 제4장 제4절 물류인력의 양성에서 물류인력양성과 물류관리사 관련 내용을 규정하고 있다. 제50조(물류인력의 양성)에서는 국토교통부장관·해양수산부장관 또는 시·도지사는 대통령령으로 정하는 물류 분야의 기능인력 및 전문인력을 양성하기 위해 화주기업 및 물류기업에 종사하는 물류인력의 역량강화를 위한 교육·연수, 물류체계 효율화 및 국제물류 활성화를 위한 선진기법, 교육프로그램 및 교육교재의 개발·보급, 외국물류대학의 국내유치활동 지원 및 국내대학과 외국대학 간의 물류교육 프로그램 공동 개발활동 지원, 물류시설의 운영과 물류장비의 조작을 담당하는 기능인력의 양성·교육, 그 밖에 신규 물류인력 양성, 물류관리사 재교육 또는 외국인 물류인력 교육을 위해 필요한 사업을 할 수 있다고 규정하고 있다. 또한 정부출연연구기관, 「고등교육법」 또는 「경제자유구역 및 제주국제자유도시의 외국교육기관 설립·운영에 관한 특별법」에 따라 설립된 대학이나 대학원, 그 밖에 국토교통부령 또는 해양수산부령으로 정하는 물류연수기관이 제50조 1항 각호의 사업을 수행하는 경우 필요경비를 지

90) 법률 제20231호, 2024. 2. 6., 「물류정책기본법」 제3장 제3절 제30조

원할 수 있음을 규정하고 있다.

「물류정책기본법」에서는 국제물류주선업이란 타인의 수요에 따라 자기의 명의로 계산으로 타인의 물류시설·장비 등을 이용해 수출입화물의 물류를 주선하는 사업임을 정의하고 있다.⁹¹⁾ 제4장 제3절 국제물류주선업에서는 국제물류주선업의 등록, 등록 결격사유, 사업 승계, 휴·폐업, 등록의 취소, 자금의 지원 관련 사항을 규정하고 있다. 국제물류주선업에 등록하기 위해서는 3억 원 이상의 자본금을 보유하고 있어야 하며, 등록 기준은 3년이 경과할 때마다 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 신고해야 한다.⁹²⁾ 그리고 제49조(자금의 지원)에서 국제물류주선업 육성을 위한 소요자금 융자 등 필요한 지원을 할 수 있는 근거를 마련해 두었다.

〈부록 표 4-2〉 물류정책기본법 구성

장	하위 구성	
제1장 총칙	• 제1조 목적 • 제2조 정의 • 제3조 기본이념 • 제4조 국가 및 지방자치단체의 책무 • 제5조 물류기업 및 화주의 책무 • 제6조 다른 법률과의 관계	
제2장 물류정책의 종합·조정	• 제1절 물류현황조사	• 제7조 물류현황조사 • 제8조 물류현황조사지침 • 제9조 지역물류현황조사 등 • 제10조 물류개선조치의 요청
	• 제2절 물류계획의 수립·시행	• 제11조 국가물류기본계획의 수립 • 제12조 다른 계획과의 관계 • 제13조 연도별시행계획의 수립 • 제14조 지역물류기본계획의 수립 • 제15조 지역물류기본계획의 수립절차 • 제16조 지역물류기본계획의 연도별 시행계획의 수립

91) 법률 제20231호, 2024. 2. 6., 「물류정책기본법」 제1장 제2조

92) 법률 제20231호, 2024. 2. 6., 「물류정책기본법」 제4장 제3절 제43조

장	하위 구성	
제3장 물류체계의 효율화	제3절 물류정책위원회	- 제17조 국가물류정책위원회의 설치 및 기능 - 제18조 국가물류정책위원회의 구성 등 - 제19조 분과위원회 - 제19조의2 전문위원회 - 제20조 지역물류정책위원회
	제1절 물류시설·장비의 확충 등	- 제21조 물류시설·장비의 확충 - 제22조 물류시설 간의 연계와 조화 - 제23조 물류 공동화·자동화 촉진
	제2절 물류표준화	- 제24조 물류표준의 보급촉진 등 - 제25조 물류표준장비의 사용자 등에 대한 우대조치 - 제26조 물류회계의 표준화
	제3절 물류정보화	- 제27조 물류정보화의 촉진 - 제28조 단위물류정보망의 구축 - 제29조 위험물질운송안전관리센터의 설치·운영 - 제29조의2 위험물질 운송차량의 소유자 등의 의무 등 - 제29조의3 단말장치의 장착 및 운행중지 명령 - 제30조 국가물류통합데이터베이스의 구축 - 제30조의2 국가물류통합정보센터의 설치·운영 - 제31조 지정의 취소 등 - 제32조 전자문서의 이용·개발 - 제33조 전자문서 및 물류정보의 보안 - 제34조 전자문서 및 물류정보의 공개 - 제35조 전자문서 이용의 촉진
제4장 물류산업의 경쟁력 강화	제4절 국가 물류보안 시책의 수립	- 제35조의2 국가 물류보안 시책의 수립 및 지원 - 제35조의3 물류보안 관련 국제협력 증진
	제1절 물류산업의 육성	- 제36조 물류산업의 육성 등 - 제37조 제3자 물류의 촉진 - 제37조의2 물류신고센터의 설치 등 - 제37조의3 보고 및 조사 등
	제2절 우수물류기업의 인증	- 제38조 우수물류기업의 인증 등 - 제38조의2 - 제39조 인증우수물류기업 인증의 취소 등 - 제40조 인증심사대행기관 - 제40조의2 심사대행기관의 지정취소 - 제41조 인증서와 인증마크 - 제42조 인증우수물류기업 및 우수녹색물류실천기업에 대한 지원

장	하위 구성	
	• 제3절 국제물류 주선업	• 제43조 국제물류주선업의 등록 • 제44조 등록의 결격사유 • 제45조 사업의 승계 • 제46조 사업의 휴업·폐업 관련 정보의 제공 요청 • 제47조 등록의 취소 등 • 제49조 자금의 지원
	• 제4절 물류인력 의 양성	• 제50조 물류인력의 양성 • 제51조 물류관리사 자격시험 • 제52조 물류관리사의 직무 • 제53조 물류관리사 자격의 취소 • 제54조 물류관리사 고용사업자에 대한 우선지원
	• 제5절 물류 관련 단체의 육성	• 제55조 물류 관련 협회 등 • 제56조 민·관 합동 물류지원센터
제5장 물류의 선 진화 및 국제화	• 제1절 물류 관련 연구개발	• 제57조 물류 관련 신기술·기법의 연구개발 및 보급 촉진 등 • 제58조 물류 관련 연구기관 및 단체의 육성 등
	• 제2절 환경친화 적 물류의 촉진	• 제59조 환경친화적 물류의 촉진 • 제60조 환경친화적 운송수단으로의 전환 촉진 • 제60조의3 환경친화적 물류 활동 우수기업 지정 • 제60조의4 우수녹색물류실천기업 지정증과 지정표시 • 제60조의6 우수녹색물류실천기업의 지정취소 등 • 제60조의7 우수녹색물류실천기업 지정심사대행기관 • 제60조의8 지정심사대행기관의 지정취소
	• 제3절 국제물류 의 촉진 및 지원	• 제61조 국제물류사업의 촉진 및 지원 • 제62조 공동투자유치 활동 • 제63조 투자유치 활동 평가
제6장 보칙	• 제64조 업무소관의 조정 • 제65조 권한의 위임 및 사무의 위탁 • 제66조 등록증 대여 등의 금지 • 제66조의2 물류관리사 자격증 대여 금지 등 • 제67조 과징금 • 제68조 청문 • 제69조 수수료 • 제70조 벌칙 적용에서의 공무원 의제	
제7장 벌칙	• 제71조 벌칙 • 제72조 양벌규정 • 제73조 과태료	

자료: 법률 제20231호, 2024. 2. 6., 「물류정책기본법」을 바탕으로 저자 작성

■ 해운법

「해운법」에서는 화주를 해상여객운송사업, 해상화물운송사업에 종사하는 자와 화물의 운송계약을 체결한 당사자(국제물류종사자 포함)로 정의하고 있다. 국제물류종사자를 포함함에 따라 국제물류주선업도 화주로 볼 수 있다. 화주는 제47조의2(우수 선화주기업의 인증)을 통해 우수 선화주기업 인증을 받을 수 있으며, 제47조의7(인증기업에 대한 지원)을 통해 행정적·재정적 지원을 할 수 있는 근거를 마련해 두었다. 이에 따라 화주로 볼 수 있는 국제물류주선업 또한 우수 선화주기업 인증을 받을 시 재정적 지원을 받을 수 있다.

제5장 해운산업의 건전한 육성과 이용자의 지원에서는 해운산업장기발전계획과 해운단체 육성, 국제협약 등의 이행을 위한 조치에서 국제협력과 관련한 계획, 육성 등을 규정하고 있다. 제37조(해운산업장기발전계획)에서는 해운산업장기발전계획을 5년마다 수립해야 함을 규정하고 있으며, 해운산업장기발전계획에는 해운 관련 국제협력에 관한 사항이 포함되어야 함을 고시하고 있다. 제40조(해운단체의 육성)에서는 국제적 활동을 촉진하기 위해 해운단체를 육성해야 한다고 규정하고 있다. 그리고 제45조(국제협약 등의 이행을 위한 조치)에서는 국가 사이의 운송비율을 정하는 국제협약이나 운송에 관한 협약을 이행하기 위해 해양수산부장관이 필요한 조치를 취할 수 있음을 규정하고 있다.

〈부록 표 4-3〉 해운법 구성

장	하위조항
제1장 총칙	• 제1조 목적 • 제2조 정의
제2장 해상여객운송사업	• 제3조 사업의 종류 • 제4조 사업 면허 • 제4조의2 「관광진흥법」에 따른 관광객 이용시설업 등록의제

장	하위조항
	• 제4조의3 보험 등에의 가입 • 제5조 면허기준 • 제5조의2 항로고시 • 제6조 외국의 해상여객운송사업자에 대한 특례 • 제7조 국내지사의 설치신고 • 제8조 결격사유 • 제9조 여객운송사업자에 대한 고객만족도 평가 • 제10조 선박의 최소운항기간 • 제11조 운임과 요금 • 제11조의2 운송약관 신고 • 제11조의3 여객선 이력 관리 및 안전정보의 공개 • 제12조 사업계획의 변경 • 제13조 사업계획에 따른 운항 • 제14조 사업개선의 명령 • 제15조 보조항로의 지정과 운영 • 제15조의2 선박건조의 지원 • 제16조 여객선의 운항 명령 등 • 제17조 사업의 승계 • 제18조 사업의 휴업 또는 폐업 • 제19조 면허의 취소 등 • 제20조 • 제21조 운항관리규정의 작성·심사 및 준수 • 제21조의2 여객선 등의 승선권 발급 및 승선 확인 등 • 제21조의3 여객의 금지행위 • 제21조의4 차량선택권 및 화물운송장의 발급 등 • 제21조의5 안전관리책임자 • 제22조 여객선 안전운항관리 • 제22조의2 운항관리자 비용부담금의 부과기준 및 징수방법 • 제22조의3 신용카드 등으로 하는 부담금의 납부 • 하위메뉴 열기
제3장 해상화물운송사업	• 제23조 사업의 종류 • 제24조 사업의 등록 • 제25조 사업등록의 특례 • 제26조 외국인의 국내지사 설치신고 • 제27조 등록 기준 • 제27조의2 등록의 취소 등 • 제28조 운임 및 요금의 공표 등 • 제29조 운임 등의 협약 • 제29조의2 화물운송의 계약 등 • 제30조 사업개선 명령

장	하위조항
	• 제31조 외항화물운송사업자 등의 금지행위 • 제31조의2 위반행위의 신고 등 • 제32조 준용 규정
제4장 해운중개업, 해운대리점업, 선박대여업 및 선박관리업	• 제33조 사업의 등록 • 제34조 영업보증금의 예치 명령 등 • 제34조의2 취업 주선 제한 등 • 제35조 등록의 취소 등 • 제36조 준용 규정
제5장 해운산업의 건전한 육성과 이용자의 지원	• 제37조 해운산업장기발전계획 • 제37조의2 내항여객선 현대화계획 • 제37조의3 해운산업발전위원회 • 제38조 선박확보 등을 위한 지원 • 제39조 선박현대화지원사업을 위한 자금조성 등 • 제40조 해운단체의 육성 • 제40조의2 전문기관의 지정 등 • 제41조 제정지원 • 제41조의2 보조금 등의 사용 등 • 제41조의3 유류세 보조금의 지급정지 등 • 제42조 선박담보의 특례 • 제42조의2 압류선박의 운항에 대한 특례 • 제43조 손실보상을 위한 조치 등 • 제44조 여객선 이용자 등에 대한 운임과 요금의 지원 • 제44조의2 여객선 등의 접안시설 축조 등 • 제45조 국제협약 등의 이행을 위한 조치 • 제46조 대항조치 등 • 제47조 감독 • 제47조의2 우수 선화주기업의 인증 • 제47조의3 우수 선화주기업의 인증의 취소 • 제47조의4 인증전담기관의 지정 • 제47조의5 인증전담기관의 지정취소 • 제47조의6 인증서와 인증마크 • 제47조의7 인증기업에 대한 지원
제6장 보칙	• 제48조 적용제외 • 제48조의2 응급환자 등의 이송에 대한 특례 • 제49조 선박의 매매와 용대선의 제한 등 • 제49조의2 포상금 지급 • 제50조 보고 및 조사 등

장	하위조항
	• 제51조 청문 • 제52조 수수료 • 제53조 권한의 위임 및 위탁 • 제54조 민원사무의 전산처리 등 • 제55조 공표
제7장 벌칙	• 제56조 벌칙 • 제57조 벌칙 • 제57조의2 벌칙 • 제58조 양벌규정 • 제59조 과태료 • 제60조

자료: 법률 제19573호, 2023. 7. 25., 「해운법」을 바탕으로 저자 작성

■ 항만법

「항만법」은 주로 국내 항만물류와 관련된 법률로써 국제물류 관련 부분은 규정하고 있지 않다. 다만 제103조(항만 관련 국제협력 등의 지원)에서 국내 항만 및 항만 산업과 관련한 국제협력의 증진 및 국내기업의 해외 시장 진출을 지원하기 위한 업무를 수행할 수 있음을 규정하고 있다. 동 법에서의 국제협력의 증진 및 국내기업의 해외 시장 진출을 지원하기 위한 사업은 항만 관련 국제협력사업의 발굴, 관리, 조사·연구 및 정보 제공, 항만 관련 국제협력을 위한 인적 교류 및 관련 인력에 대한 교육훈련, 해외항만개발사업 진출 자문 및 기술지원, 항만 및 항만 산업과 관련한 정보의 국제적 교환 및 홍보, 항만 관련 국제기구 및 원조 관련 기관과의 협력, 그 밖에 항만 및 항만 산업과 관련한 국제협력 증진 및 해외 시장 진출 관련 업무로 규정하고 있다.

〈부록 표 4-4〉 항만법 구성

장	하위 구성
제1장 총칙	• 제1조 목적 • 제2조 정의 • 제3조 항만의 구분 및 명칭 · 위치 · 구역 등 • 제4조 중앙항만정책심의회 등
제2장 항만기본계획	• 제5조 항만기본계획의 수립 • 제6조 항만기본계획의 내용 • 제7조 항만기본계획의 변경 • 제8조 항만기본계획의 고시
제3장 항만의 개발	• 제9조 항만개발사업의 시행자 등 • 제10조 항만개발사업실시계획의 수립과 승인 등 • 제11조 비관리청의 항만개발사업 시행 • 제12조 항만개발사업의 준공 • 제13조 부수공사의 시행 • 제14조 항만공사의 대행 • 제15조 항만시설의 귀속 등 • 제16조 토지의 매도청구 • 제17조 비귀속 토지 · 항만시설의 목적 외 사용 금지 • 제18조 전용 목적의 토지 · 항만시설의 임대 금지 • 제19조 비귀속 토지 · 항만시설의 양도제한 등
제4장 항만의 관리와 사용	• 제20조 항만의 관리 • 제21조 분구의 설정 등 • 제22조 항만대장 • 제23조 항만관리법인 • 제24조 항만시설관리권 • 제25조 항만시설관리권의 등록 등 • 제26조 항만물류통합정보체계의 구축 · 운영 • 제27조 항만건설통합정보체계의 구축 · 운영 • 제28조 금지행위 등 • 제29조 환경실태조사 • 제30조 온실가스 등 감축 • 제31조 시설장비의 신고 • 제32조 시설장비의 자체점검 등 • 제33조 시설장비의 검사 등 • 제34조 검사의 면제 등 • 제35조 검사업무의 대행 • 제36조 항만시설의 기술기준 • 제37조 신기술의 활용

장	하위 구성	
	• 제38조 항만시설의 안전점검 • 제39조 항만건설작업선에 대한 「선박안전법」의 적용 특례 • 제40조 항만건설장비의 조종 자격요건 • 제41조 항만시설의 사용 • 제42조 항만시설의 사용료 등 • 제43조 비관리청 등의 사용료 징수	
제5장 항만배후단지	• 제1절 항만배후단지의 지정 등	• 제44조 항만배후단지개발 종합계획의 수립 • 제45조 항만배후단지의 지정 • 제46조 항만배후단지개발계획 • 제47조 항만배후단지개발계획의 제안 및 공모 • 제48조 항만배후단지 지정의 고시 등 • 제49조 항만배후단지의 지정 해제
	• 제2절 항만배후단지의 개발	• 제50조 항만배후단지개발사업의 시행자 • 제51조 항만배후단지개발사업실시계획의 승인 등 • 제52조 공공시설의 설치 등 • 제53조 선수금 • 제54조 원형지의 공급과 개발 • 제55조 국공유지의 처분제한 등 • 제56조 국유재산 또는 공유재산 매각의 예약 • 제57조 국유재산의 사용허가 등에 관한 특례 • 제58조 준공 확인 • 제59조 공사완료의 공고 • 제60조 항만배후단지의 귀속 등 • 제61조 토지의 매도청구 • 제62조 조성토지의 처분 • 제63조 개발이익의 재투자 • 제64조 입주자협의회 구성
	• 제3절 1종 항만배후단지의 관리·운영	• 제65조 1종 항만배후단지관리지침 • 제66조 관리기관의 지정 등 • 제67조 관리기관의 업무 • 제68조 1종 항만배후단지관리계획의 수립 • 제69조 입주 자격 • 제70조 우선입주 • 제71조 입주계약 • 제72조 입주계약의 해지 • 제73조 입주계약의 해지에 따른 처리 • 제74조 토지 또는 공장 등의 처분제한 • 제75조 경매 등에 의해 취득한 토지 또는 공장 등의 사용 등 • 제76조 자유무역지역으로 지정된 1종 항만배후단지의 관리·운영

장	하위 구성
	• 제77조 1종 항만배후단지의 관리·운영비 • 제78조 1종 항만배후단지 안의 조경의무 면제
제6장 항만에 관한 비용 등	• 제79조 비용부담 원칙 • 제80조 비용의 보조 등 • 제81조 의무 이행에 필요한 비용 • 제82조 사용료 등의 강제징수
제7장 감독	• 제83조 법령위반 등에 대한 처분 등 • 제84조 공익을 위한 처분 등 • 제85조 보고 및 검사 • 제86조 장기체류 화물의 처리
제8장 공용부담 및 손실보상	• 제87조 타인 토지에의 출입 등 • 제88조 비상 재해의 경우 토지 등의 사용 • 제89조 토지 등의 수용 • 제90조 토지소유자에 대한 환지 • 제91조 토지매수업무 등의 위탁 • 제92조 부동산 가격 안정을 위한 조치 • 제93조 공용부담으로 발생한 손실의 보상 • 제94조 공익을 위한 처분으로 발생한 손실의 보상 • 제95조 항만개발사업으로 발생한 손실의 보상 • 하위메뉴 열기
제9장 보칙	• 제96조 다른 국가사업과의 관계 등 • 제97조 행위 제한 등 • 제98조 관련 인가·허가 등의 의제 • 제99조 인가·허가 등 의제를 위한 일괄협의회 • 제100조 청문 • 제101조 권리·의무의 이전 • 제102조 한국항만협회의 설립 • 제103조 항만 관련 국제협력 등의 지원 • 제104조 권한 등의 위임·위탁 • 제105조 수수료 • 제106조 조세감면
제10장 벌칙	• 제107조 벌칙 • 제108조 벌칙 • 제109조 벌칙 • 제110조 벌칙 • 제111조 양벌규정 • 제112조 벌칙 적용에서 공무원 의제 • 제113조 과태료

자료: 법률 제19778호, 2023. 10. 24., 「항만법」을 바탕으로 저자 작성

■ 물류시설의 개발 및 운영에 관한 법률

본 법의 목적은 물류시설을 합리적으로 배치·운영하고 물류시설 용지를 공급함으로써 물류산업의 발전을 촉진해 국가경쟁력을 강화하고 국토의 균형 있는 발전을 목적으로 하는 것으로 국내물류시설 개발 및 운영에 관한 법률이다.

법의 목적 및 구성을 통해 알 수 있듯이 본 법은 국내 「물류시설의 개발 및 운영에 관한 법률」이다. 그러므로 국제물류와 관련된 부분은 찾기 어렵다. 다만 제2장 제4조(물류시설개발종합계획의 수립) 3항에서 물류시설의 국내 및 국제 연계수송망 구축에 관한 사항이 물류시설개발종합계획에 포함되어야 함을 규정하고는 있다. 그러나 이 부분도 국내의 국제 연계수송망 구축에 관한 사항임에 따라 국내 항만, 항공 등의 물류시설개발계획에 관한 사항이다. 제21조의7(제정지원 등)에서는 물류창고의 건설, 물류창고의 보수·개조 또는 개량, 물류장비의 투자, 물류창고 관련 기술의 개발, 그 밖에 물류창고업의 경영합리화를 위한 사항으로써 국토교통부령으로 정하는 사항에 대해 국가 또는 지방자치단체가 재정적 지원이 필요하다고 인정하면 자금 일부를 보조 또는 융자할 수 있다고 규정하고 있다. 본 조항은 국제물류 육성을 위한 법제화에서 국외 물류창고 건설 등과 같은 사업수행에 있어서 제정지원을 할 수 있도록 근거를 마련하는 조항에 활용될 수 있을 것으로 보인다.

〈부록 표 4-5〉 물류시설의 개발 및 운영에 관한 법률 구성

장	하위 조항
제1장 총칙	• 제1조 목적 • 제2조 정의 • 제3조 다른 법률과의 관계
제2장 물류시설개발종합 계획의 수립	• 제4조 물류시설개발종합계획의 수립 • 제5조 물류시설개발종합계획의 수립절차 • 제6조 물류시설개발종합계획과 다른 계획과의 관계

장	하위 조항
제3장 물류터미널사업	• 제7조 복합물류터미널사업의 등록 • 제8조 등록의 결정사유 • 제9조 공사시행의 인가 • 제10조 토지 등의 수용 · 사용 • 제11조 토지매수업무 등의 위탁 • 제12조 토지 출입 등 • 제13조 국 · 공유지의 처분제한 • 제14조 사업의 승계 • 제15조 사업의 휴업 · 폐업 • 제16조 등록증대여 등의 금지 • 제17조 등록의 취소 등 • 제18조 과징금 • 제19조 물류터미널사업협회 • 제20조 물류터미널 개발의 지원 • 제20조의2 물류터미널의 활성화 지원 • 제21조 인 · 허가 등의 의제
제3장의2 물류창고업	• 제21조의2 물류창고업의 등록 • 제21조의3 물류창고 내 시설에 대한 내진설계 기준 • 제21조의4 스마트물류센터의 인증 등 • 제21조의5 인증의 취소 • 제21조의6 인증기관의 지정 취소 • 제21조의7 제정지원 등 • 제21조의8 보조금 등의 사용 등 • 제21조의9 과징금 • 제21조의10 준용 규정
제4장 물류단지의 개발 및 운영	• 제22조 일반물류단지의 지정 • 제22조의2 도시첨단물류단지의 지정 등 • 제22조의3 토지소유자 등의 동의 • 제22조의4 지원단지 조성 등의 특례 • 제22조의5 다른 지구와의 입체개발 • 제22조의6 물류단지개발지침 • 제22조의7 물류단지 실수요 검증 • 제23조 물류단지지정의 고시 등 • 제24조 주민 등의 의견 청취 • 제25조 행위 제한 등 • 제26조 물류단지지정의 해제 • 제27조 물류단지개발사업의 시행자 • 제27조의2 조합설립의 인가 등 • 제28조 물류단지개발실시계획의 승인

장	하위 조항
	• 제29조 실시계획승인의 고시 • 제30조 인 · 허가 등의 의제 • 제31조 물류단지개발사업의 위탁시행 등 • 제32조 토지 등의 수용 · 사용 • 제33조 「공유수면 관리 및 매립에 관한 법률」 등의 적용 특례 • 제34조 토지소유자에 대한 환지 • 제35조 토지 출입 등 • 제36조 공공시설 및 토지 등의 귀속 • 제37조 국 · 공유지의 처분제한 • 제38조 물류단지개발사업의 비용 • 제39조 물류단지개발사업의 지원 • 제40조 물류단지개발특별회계의 설치 • 제41조 특별회계의 운용 • 제42조 시설의 존치 • 제43조 선수금 • 제44조 시설부담금 • 제45조 이주대책 등 • 제46조 물류단지개발사업의 준공인가 • 제47조 관계 서류 등의 열람 • 제49조 물류단지개발 관련 사업에 대한 준용 • 제50조 개발한 토지 · 시설 등의 처분 • 제50조의2 물류단지시설 등의 건설공사 착수 등 • 제50조의3 이행강제금 • 제51조 개발한 토지 · 시설 등의 처분제한 • 제52조 물류단지시설 등의 건축허가 및 사용승인 • 제52조의2 물류단지의 제정비 • 제52조의3 지정 · 승인 · 인가의 취소 등 • 제53조 물류단지의 관리기관 • 제54조 물류단지의 관리지침 • 제55조 물류단지관리계획 • 제56조 공동부담금 • 제57조 권고 • 제58조 조세 등의 감면 • 제59조 자금 지원 • 제59조의2 「산업단지 인 · 허가 절차 간소화를 위한 특례법」의 준용 • 제59조의3 물류단지 안의 조경의무 면제
제4장의2 물류 교통 · 환경 정비사업	• 제59조의4 물류 교통 · 환경 정비지구의 지정 신청 • 제59조의5 물류 교통 · 환경 정비지구의 지정 • 제59조의6 물류 교통 · 환경 정비지구 지정의 해제 • 제59조의7 물류 교통 · 환경 정비사업의 지원

장	하위 조항
제5장 보칙	• 제61조 보고 등 • 제62조 청문 • 제63조 수수료 • 제64조 권한의 위임
제6장 벌칙	• 제65조 벌칙 • 제66조 양벌규정 • 제67조 과태료

자료: 법률 제20231호, 2024. 2. 6., 「물류정책기본법」을 바탕으로 저자 작성

■ 생활물류서비스산업발전법

본 법은 제9장까지 구성되어 있으며 <부록 표 4-6>과 같다. 본 법의 구성에서 알 수 있듯이 「생활물류서비스산업발전법」은 국내 생활물류와 관련된 법으로 국제물류와 관련된 규정은 찾아보기 어렵다.

<부록 표 4-6> 생활물류서비스산업발전법 구성

구분	국제물류 관련 조항
제1장 총칙	• 제1조 목적 • 제2조 정의 • 제3조 국가와 지방자치단체 등의 책무 • 제4조 다른 법률과의 관계
제2장 택배서비스사업	• 제5조 택배서비스사업의 등록 등 • 제6조 등록의 결격사유 • 제7조 택배서비스사업 등록증 대여 등의 금지 • 제8조 택배서비스사업자 등의 업무의 위탁 및 손해배상책임 • 제9조 영업점에 대한 관리 • 제10조 택배서비스 운송 위탁계약의 갱신 • 제11조 택배서비스 운송 위탁계약의 해지 • 제12조 택배서비스종사자의 화물자동차 운송사업의 허가 • 제13조 택배서비스사업자의 지위승계 • 제14조 택배서비스사업의 휴업 및 폐업 신고 • 제15조 등록의 취소 • 제16조 택배서비스전용화물자동차의 목적 외 유상 운송 행위 금지

구분	국제물류 관련 조항
제3장 소화물배송대행 서비스사업	• 제17조 소화물배송대행서비스사업자인증 • 제18조 인증심사대행기관 • 제19조 인증의 취소
제4장 생활물류서비스산업 기반 조성 및 활성화	• 제20조 생활물류서비스산업 발전 기본계획의 수립 등 • 제22조 실태조사 및 통계의 작성 • 제23조 행정적·재정적 지원 등 • 제24조 조세에 대한 특례 • 제25조 창업의 지원 • 제26조 전문인력 육성 및 관리 등 • 제27조 표준화의 추진 • 제28조 시범사업의 실시
제5장 생활물류시설의 지원	• 제29조 생활물류시설의 설치 등 지원 • 제30조 「물류시설의 개발 및 운영에 관한 법률」에 관한 특례 • 제31조 생활물류시설의 확보
제6장 생활물류서비스 종사자의 보호 및 서비스의 향상	• 제32조 표준계약서 • 제33조 서비스약관 • 제34조 부당한 이익의 수취 및 제공 금지 • 제35조 생활물류서비스에 대한 평가 • 제36조 생활물류서비스종사자의 보호 • 제37조 생활물류 센터 • 제38조 서비스 향상을 위한 의무 • 제39조 개선명령 및 권고
제7장 생활물류서비스 사업자 단체	• 제40조 협회의 설립 • 제41조 공제조합의 설립 • 제42조 공제조합의 사업
제8장 보칙	• 제43조 지도·감독 • 제44조 보고와 검사 • 제45조 청문 • 제46조 권한의 위임 및 업무의 위탁 • 제47조 수수료 • 제48조 벌칙 적용에서 공무원 의제
제9장 벌칙	• 제49조 벌칙 • 제50조 양벌규정 • 제51조 과태료

자료: 법률 제19986호, 2024. 1. 9., 「생활물류서비스산업발전법」을 바탕으로 저자 작성

■ 중소기업기본법

〈부록 표 4-7〉 중소기업기본법 구성

조항	
제1조 목적	제18조 법제 및 제정 조치
제2조 중소기업자의 범위	제18조의2 중소기업 육성을 위한 지원과 투자
제3조 정부와 지방자치단체의 책무	제19조 금융 및 세제 조치
제4조 중소기업자 등의 책무	제19조의2 중소기업 육성에 관한 종합계획 수립
제4조의2 중소기업 보호·육성 업무의 총괄·조정	제20조 중소기업 육성계획 수립 및 연차 보고
제4조의3 다른 법률과의 관계	제20조의2 중소기업 지원사업 통합관리시스템의 구축·운영
제5조 창업 촉진과 기업가정신의 확산	제20조의3 중소기업 지원사업의 효율화
제6조 경영 합리화와 기술 향상	제20조의4 중소기업정책심의회
제7조 판로 확보	제20조의5 협의 및 조정
제8조 중소기업 사이의 협력	제21조 중소기업 실태조사
제9조 기업 구조의 전환	제22조 중소기업 옴부즈만의 설치
제10조 공정경쟁 및 동반성장의 촉진	제23조 의견 제출 등
제11조 사업 영역의 보호	제24조 행정지원 등
제12조 공제제도의 확립	제25조 전문연구평가기관의 지정
제13조 중소기업자의 조직화	제25조의2 중소벤처기업연구원의 설립
제14조 국제화의 촉진	제26조 중소기업 주간
제15조 인력 확보의 지원	제27조 중소기업 확인자료 제출
제16조 소기업 대책	제28조 과태료
제17조 지방 소재 중소기업 등의 육성	

자료: 법률 제19992호, 2024. 1. 9., 「중소기업기본법」을 바탕으로 저자 작성

■ 중소기업창업지원법

〈부록 표 4-8〉 중소기업창업 지원법 구성

구분	하위 조항
제1장 총칙	• 제1조 목적 • 제2조 정의 • 제3조 정부와 지방자치단체의 책무 • 제4조 창업기업 등의 책무 • 제5조 적용 범위 • 제6조 다른 법률과의 관계

구분	하위 조항
제2장 창업정책의 수립 및 추진체계	• 제7조 창업지원종합계획의 수립 등 • 제8조 창업지원시행계획의 수립 등 • 제9조 창업지원정책협의회의 구성 및 운영 • 제10조 창업 활성화 지원사업의 추진 등 • 제11조 연령별 창업지원시책의 수립 등 • 제12조 창업지원정책의 효율화 • 제13조 실태조사 및 통계작성 • 제14조 창업정책정보의 수집 및 제공 • 제15조 창업종합관리시스템의 구축 및 운영
제3장 창업저변 확대 및 환경 개선	• 제16조 기업가정신의 함양 및 확산 • 제17조 청년기업가정신재단에 대한 출연 등 • 제18조 창업교육의 활성화 • 제19조 창업대학원의 지정 등 • 제20조 창업문화 및 분위기 확산 • 제21조 창업저해 규제의 발굴 및 개선 • 제22조 창업절차 및 비용 등 부담 완화 • 제23조 창업기업의 부담금 면제 • 제24조 온라인창업지원시스템의 구축 및 운영
제4장 신산업 · 기술 창업의 촉진 등	• 제25조 유망 신산업 · 기술 창업기업 집중 육성 • 제26조 신산업 · 기술 창업촉진사업의 추진 등 • 제27조 신산업 · 기술 창업촉진 등을 위한 협의체 운영 • 제28조 지역특화형 신산업 · 기술 창업의 활성화 • 제29조 민관협력형 신산업 · 기술 창업기업의 발굴 · 육성 • 제30조 기업 간 개방형 혁신창업 활성화 • 제31조 대학 · 연구기관 기반 신산업 · 기술 창업의 촉진 • 제32조 대학 내 창업지원 전담조직의 설립 등 • 제33조 창업기업 육성 시설 · 지역의 지원 등
제5장 창업기업의 성장 및 재창업 촉진	• 제34조 창업기업의 성장촉진 지원 강화 • 제35조 창업기업 융자 · 투자 등 금융지원 • 제36조 창업기업의 기술혁신 역량 강화 • 제37조 창업기업의 인력 양성 및 활용 • 제38조 창업기업제품의 공공기관 우선구매 • 제39조 창업기업의 확인 등 • 제40조 창업기업 확인의 취소 • 제41조 창업기업 및 생태계의 국제화 촉진 • 제42조 재창업지원계획의 수립 및 시행 • 제43조 재창업기업 성실경영 평가 • 제44조 재창업기업 성실경영 평가 전담기관의 지정 등

구분	하위 조항
제6장 창업기업의 공장 설립절차 특례	• 제45조 창업기업의 공장 설립계획의 승인 • 제46조 설립승인의 사전협의 • 제47조 공장설립 관련 인·허가 등의 의제 • 제48조 법령 제정·개정 시의 협의 • 제49조 창업기업 공장 설립승인의 취소 등 • 제50조 사업분리에 의한 창업기업의 공장등록 특례
제7장 창업지원 기반 구축	• 제51조 창업진흥원 • 제52조 지역창업전담기관의 지정 등 • 제53조 창업보육센터사업자의 지정 등 • 제54조 중소기업상담회사의 등록 등 • 제55조 창업민원처리기구의 설치 등
제8장 보칙	• 제56조 지정 등의 취소 • 제57조 청문 • 제58조 업무의 지도·감독 • 제59조 업무기준의 고시 • 제60조 보고와 검사 • 제61조 권한 또는 업무의 위임·위탁 • 제62조 자료의 요청 • 제63조 창업지원사업에 대한 참여제한 등
제9장 벌칙	• 제64조 벌칙 • 제65조 양벌규정 • 제66조 과태료

자료: 법률 제19732호, 2023. 9. 14., 「중소기업창업지원법」을 바탕으로 저자 작성

■ 중소기업제품 구매 촉진 및 판로지원에 관한 법률

〈부록 표 4-9〉 중소기업제품 구매 촉진 및 판로지원에 관한 법률 구성

구분	하위 조항
제1장 총칙	• 제1조 목적 • 제2조 정의 • 제3조 다른 법률과의 관계
제2장 중소기업제품 구매촉진 및 중소기업자 간 경쟁제도 운영	• 제4조 구매 증대 • 제5조 구매계획 및 구매실적의 작성 • 제6조 중소기업자 간 경쟁 제품의 지정 • 제7조 경쟁제품의 계약 방법 • 제7조의2 소기업 및 소상공인에 대한 경쟁제품 조달계약에 관한 특례

구분	하위 조항
	• 제8조 경쟁입찰 참여자격 • 제8조의2 중소기업자 간 경쟁입찰 참여제한 등 • 제8조의3 중견기업의 중소기업자 간 경쟁입찰 참여의 특례 • 제9조 직접생산의 확인 등 • 제10조 직접생산 확인에 대한 이의신청 특례 • 제11조 직접생산 확인 취소 등 • 제11조의2 과징금 • 제12조 공사용 자재의 직접구매 증대
제3장 기술개발제품 우선구매 지원	• 제13조 기술개발제품 등에 대한 우선구매 • 제13조의2 기술개발제품 우선구매 지원센터의 설치·운영 • 제14조 우선구매 대상 기술개발제품의 지정 등 • 제14조의2 기술개발제품 시범구매제도 • 제14조의3 기술개발제품 시범구매제도 활성화 지원 • 제14조의4 현장검증형 기술개발제품 구매 지원 • 제14조의5 전담기관의 지정 등 • 제15조 중소기업제품의 성능인증 • 제16조 성능인증의 유효기간 • 제17조 성능인증의 취소 등 • 제18조 성능보험사업의 실시 • 제19조 성능인증 및 성능보험사업 지원 • 제20조 우선구매 대상 기술개발제품 등의 원가계산 지원
제3장의2 공공조달 상생협력 지원제도 운영	• 제20조의2 공공조달 상생협력 지원제도 • 제20조의3 상생협력 지원제도 활성화 지원
제4장 구매 효율성의 제고 및 이행력 확보	• 제21조 공공구매지원관리자 지정 등 • 제22조 하도급 중소기업의 보호 • 제23조 중소기업자의 품질보장 등 • 제24조 원자재 확보와 품질 향상을 위한 사업의 지원 • 제25조 중소기업자 등에 대한 정보의 제공
제5장 중소기업 판로지원 등	• 제26조 판로지원사업 • 제26조의2 중소기업제품전용판매장의 설치 등 • 제27조 중소기업 국외 판로지원계획의 수립·시행 • 제28조 연계생산지원사업 등 • 제29조 물류현대화사업 지원 • 제30조 수출중소기업 및 유망품목의 지정·지원 • 제31조 중소기업 수출입동향의 분석·공표
제5장의2 중소 소모성 자재 납품업 지원	• 제31조의2 공공기관의 책무 • 제31조의3 중소 소모성 자재 납품업 종합지원센터의 설치 • 제31조의4 실태조사

구분	하위 조항
제6장 보칙	• 제32조 보고와 검사 등 • 제33조 특별법인 등의 중소기업 간주 • 제34조 권한의 위임·위탁
제7장 벌칙	• 제35조 벌칙 • 제36조 양벌규정 • 제37조 과태료

자료: 법률 제20345호, 2024. 2. 20., 「중소기업제품 구매 촉진 및 판로지원에 관한 법률」을 바탕으로 저자 작성

■ 대·중소기업 상생협력 촉진에 관한 법률

〈부록 표 4-10〉 대·중소기업 상생협력 촉진에 관한 법률 구성

구분	하위 조항
제1장 총칙	• 제1조 목적 • 제2조 정의 • 제3조 대·중소기업 상생협력 촉진시책의 기본 방향
제2장 대·중소기업 상생협력 촉진에 관한 계획의 수립 및 추진	• 제4조 대·중소기업 상생협력 추진 기본계획의 수립 • 제5조 대·중소기업 상생협력 추진 시행계획의 수립
제3장 대·중소기업 상생협력 촉진에 관한 시책 추진	• 제8조 상생협력 성과의 공평한 배분 • 제9조 대기업과 중소기업 간의 기술협력 촉진 • 제10조 대기업과 중소기업 간의 인력교류 확대 • 제11조 중소기업에 대한 대기업의 자본 참여 등 • 제12조 대기업과 중소기업 간의 환경경영협력 촉진 등 • 제13조 불공정거래행위 금지에 대한 특례 • 제14조 대·중소기업 상생협력 실태조사 • 제15조 대·중소기업 상생협력지수의 산정·공표 • 제16조 상생협력 우수기업 선정·지원 • 제17조 수탁기업협의회 • 제18조 대기업과 중소기업 간의 임금격차 완화 • 제19조 공공기관의 중소기업 협력 촉진 • 제20조 대·중소기업·농어업협력재단의 설립 • 제20조의2 동반성장위원회의 설치 등 • 제20조의3 동반성장 주간 • 제20조의4 적합업종 합의 신청 등 • 제20조의5 대·중소기업상생협력기금의 설치 등

구분	하위 조항
제4장 수탁 · 위탁거래의 공정화	• 제21조 약정서의 발급 • 제21조의2 비밀유지계약의 체결 • 제22조 납품대금의 지급 등 • 제22조의2 공급원가 변동에 따른 납품대금의 조정 • 제22조의3 납품대금 연동 우수기업 등 선정 · 지원 • 제22조의4 납품대금 연동 확산 지원본부의 지정 등 • 제23조 감사의 합리화 • 제24조 품질보장 등 • 제24조의2 기술자료 임치제도 • 제24조의3 기술자료 임치의 등록 • 제24조의4 비밀유지의무 • 제24조의5 수수료 • 제25조 준수사항 • 제25조의2 위탁기업의 입증책임 • 제26조 공정거래위원회에 대한 조치요구 등 • 제27조 수탁 · 위탁기업 간 불공정거래행위 개선 • 제28조 분쟁의 조정 • 제28조의2 벌점 등 • 제28조의3 벌점 등의 감면 • 제28조의4 교육 명령 등 • 제28조의5 수 · 위탁분쟁조정협의회의 설치 • 제28조의6 분쟁조정협의회 구성 및 운영 • 제28조의7 조정부 구성 및 운영 • 제28조의8 분쟁조정협의회 위원의 제척 · 기피 · 회피 • 제28조의9 분쟁조정협의회 조정 신청 등 • 제28조의10 분쟁조정협의회의 조정 등
제5장 중소기업의 사업 영역 보호	• 제31조 중소기업사업조정심의회 • 제32조 사업조정 신청 등 • 제33조 사업조정에 관한 권고 및 명령 • 제34조 일시 정지 및 조정 명령의 철회 • 제34조의2 사업조정 중인 업종의 중소기업에 대한 지원 • 제35조 대기업사업의 중소기업 이양 • 제36조 대기업 사업을 이양받은 중소기업에 대한 지원 • 제37조 대기업 사업을 이양한 대기업 등에 대한 지원
제6장 보칙	• 제38조 권한 또는 업무의 위임 · 위탁 • 제39조 서류의 비치 • 제40조 자료의 제출 등 • 제40조의2 손해배상책임 • 제40조의3 손해액의 인정 등

구분	하위 조항
	• 제40조의4 구체적 행위 태양 제시 의무 • 제40조의5 자료 제출명령 • 제40조의6 벌칙 적용에서 공무원 의제
제7장 벌칙	• 제41조 벌칙 • 제42조 양벌규정 • 제43조 과태료

자료: 법률 제19989호, 2024. 1. 9., 「대·중소기업 상생협력 촉진에 관한 법률」을 바탕으로 저자 작성

■ 대외무역법

〈부록 표 4-11〉 대외무역법 구성

구분	하위 조항	
제1장 총칙	• 제1조 목적 • 제2조 정의 • 제3조 자유롭고 공정한 무역의 원칙 등 • 제4조 무역의 진흥을 위한 조치 • 제5조 무역에 관한 제한 등 특별 조치 • 제6조 무역에 관한 법령 등의 협의 등	
제2장 통상의 진흥	• 제7조 통상 진흥 시책의 수립 • 제8조 민간 협력 활동의 지원 등 • 제8조의2 전문무역상사의 지정 및 지원 • 제9조 무역에 관한 조약의 이행을 위한 자료 제출	
제3장 수출입 거래	제1절 수출입 거래 총칙	• 제10조 수출입의 원칙 • 제11조 수출입의 제한 등 • 제12조 통합 공고 • 제13조 특정 거래 형태의 인정 등 • 제14조 수출입 승인 면제의 확인 • 제15조 과학적 무역업무의 처리 기반 구축
	제2절 외화획득용 원료·기재의 수입과 구매 등	• 제16조 외화획득용 원료·기재의 수입 승인 등 • 제17조 외화획득용 원료·기재의 목적을 벗어난 사용 등 • 제18조 구매확인서의 발급 등
	제3절 전략물자의 수출입	• 제19조 전략물자 • 제19조의2 수출허가 • 제19조의3 상황허가 • 제19조의4 경유 또는 환적허가

구분	하위 조항	
		• 제19조의5 중개허가 • 제19조의6 허가 심사 등 • 제19조의7 허가 취소 • 제20조 전문 판정 • 제20조의2 자가 판정 • 제21조 이동중지명령 등 • 제22조 자율준수무역거래자 • 제22조의2 자율준수무역거래자 등급 조정 및 지정 취소 • 제23조 전략물자수출입고시 등 • 제24조 전략물자 수출입관리 정보시스템 • 제25조 무역안보관리원의 설립 등 • 제26조 전략물자 수출입통제 협의회 • 제27조 수입목적확인서 • 제28조 서류 보관 • 제29조 비밀 준수 • 제30조 전략물자 등의 수출입 제한 등
	• 제4절 플랜트수출	• 제32조 플랜트수출의 촉진 등
	• 제5절 정부간 수출계약	• 제32조의2 정부 간 수출계약의 보증 및 원칙 • 제32조의3 정부 간 수출계약의 전담기관 • 제32조의4 정부 간 수출계약 심의위원회 • 제32조의5 국내 기업의 책임 등
제3장의2 원산지의 표시 등		• 제33조 수출입 물품 등의 원산지의 표시 • 제33조의2 원산지의 표시 위반에 대한 시정명령 등 • 제34조 원산지 판정 등 • 제35조 수입원료를 사용한 국내 생산 물품 등의 원산지 판정 기준 등 • 제36조 수입 물품 등의 원산지증명서의 제출 • 제37조 원산지증명서의 발급 등 • 제38조 외국산 물품 등을 국산 물품 등으로 가장하는 행위의 금지
제4장 수입수량 제한조치		• 제39조 수입수량 제한조치 • 제40조 수입수량 제한조치에 대한 연장 등
제5장 수출입의 질서 유지		• 제43조 수출입 물품 등의 가격 조작 금지 • 제44조 무역거래자 간 무역분쟁의 신속한 해결 • 제45조 선적 전 검사와 관련한 분쟁 조정 등 • 제46조 조정 명령
제6장 보칙		• 제47조 청문 • 제48조 보고와 검사 등

구분	하위 조항
	• 제49조 교육 명령 • 제50조 「독점규제 및 공정거래에 관한 법률」과의 관계 • 제51조 「국가보안법」과의 관계 • 제52조 권한의 위임 · 위탁
7장 벌칙	• 제53조 벌칙 • 제53조의2 벌칙 • 제54조 벌칙 • 제55조 미수범 • 제56조 과실범 • 제57조 양벌규정 • 제58조 벌칙 적용 시의 공무원 의제 • 제59조 과태료

자료: [법률 제20319호, 2024. 2. 20., 「대외무역법」을 바탕으로 저자 작성

■ 무역거래기반 조성에 관한 법률

〈부록 표 4-12〉 무역거래기반 조성에 관한 법률 구성

조항
• 제1조 목적 • 제2조 정의 • 제3조 무역거래기반조성계획의 수립 등 • 제4조 무역거래기반조성사업 및 시행기관 • 제6조 전자무역거래기반의 확충 • 제7조 무역정보의 유통 촉진 • 제8조 무역전문인력의 교육 · 훈련 등 • 제9조 국제협력의 촉진 • 제10조 무역거래기반조성에 관한 자금 지원 • 제11조 부담금 등의 감면 • 제12조 국 · 공유지의 임대 및 매각 • 제12조의2 중소기업수출지원센터의 설치 · 운영 • 제14조 무역거래기반조성사업의 주요 조사 등 • 제15조 다른 법률과의 관계

자료: 법률 제18522호, 2021. 11. 30., 「무역거래기반 조성에 관한 법률」을 바탕으로 저자 작성

■ 소재 · 부품 · 장비산업 경쟁력 강화 및 공급망 안정화를 위한 특별 조치법

〈부록 표 4-13〉 소재 · 부품 · 장비산업 경쟁력 강화 및 공급망 안정화를 위한 특별조치법 구성

구분	하위 조항
제1장 총칙	• 제1조 목적 • 제2조 정의 • 제3조 국가 및 지방자치단체 등의 책무 • 제4조 다른 법률과의 관계
제2장 소재 · 부품 · 장비산업 경쟁력 강화 기본계획의 수립 등	• 제5조 소재 · 부품 · 장비산업 경쟁력 강화 기본계획의 수립 • 제6조 소재 · 부품 · 장비산업 경쟁력 강화 시행계획의 수립 • 제7조 소재 · 부품 · 장비 관련 통계의 작성
제3장 소재 · 부품 · 장비 경쟁력 강화위원회	• 제8조 소재 · 부품 · 장비 경쟁력 강화위원회 • 제9조 실무추진단 • 제10조 긴급수급 안정화를 위한 조정 • 제11조 소재 · 부품 · 장비 관련 자료 제출 등의 요구
제4장 소재 · 부품 · 장비 기업의 육성 등	• 제12조 핵심전략기술의 선정 • 제12조의2 공급망안정품목의 선정 • 제13조 특화선도기업의 선정 • 제14조 전문기업 여부에 대한 확인 • 제15조 소재 · 부품 · 장비 강소기업 및 창업기업의 선정 • 제16조 특화선도기업 등에 대한 지원 • 제17조 특화선도기업 등 선정 또는 확인의 취소 등 • 제18조 소재 · 부품 · 장비 전문 투자조합 • 제19조 특화선도기업 등에 대한 기금의 투자 • 제20조 소재 · 부품 · 장비 기업의 인수 · 합병 등의 지원 • 제21조 인수 · 합병 등의 촉진 • 제21조의2 비상시 해외생산품목의 반입 명령 • 제22조 소재 · 부품 · 장비 투자기관협의회 • 제23조 조세 및 부담금의 감면 등
제4장의2 소재 · 부품 · 장비산업의 공급망 안정화	• 제23조의2 소재 · 부품 · 장비 공급망 조기경보시스템의 운영 • 제23조의3 소재 · 부품 · 장비산업 공급망센터의 지정 등 • 제23조의4 공급망안정사업의 선정 등 • 제23조의5 수입 위험 완화를 위한 지원 등 • 제23조의6 재고 확대 권고 등 • 제23조의7 국내 생산시설 구축 지원 등

구분	하위 조항
제5장 소재·부품·장비기술의 개발 및 사업화	• 제24조 소재·부품·장비 기술개발사업의 실시 등 • 제25조 국제협력사업 • 제26조 기술이전 및 사업화 촉진 • 제27조 표준화사업 • 제28조 소재·부품·장비 융합혁신지원단 • 제29조 융합혁신지원단의 지원사업
하위메뉴단기제6장 소재·부품·장비 실증기반의 확충과 활용 등	• 제30조 실증기반의 개방·활용 • 제31조 실증기반의 확충 • 제32조 실증시험·성능검증 등 촉진 및 지원 • 제33조 신뢰성향상기반구축사업 • 제34조 신뢰성인증기관의 지정 • 제35조 신뢰성 보증사업의 실시 • 제36조 소재·부품·장비정보의 체계적 생산·관리 등 • 제37조 소재개발 촉진을 위한 조치 등 • 제37조의2 희소금속산업 경쟁력 강화시책의 마련 등 • 제37조의3 국가희소금속센터의 지정·운영 등 • 제38조 소재·부품·장비 수요창출
제7장 소재·부품·장비 전문기술인력의 양성 등	• 제39조 소재·부품·장비 기술인력의 수급동향조사 • 제40조 소재·부품·장비 전문기술인력 양성 • 제41조 계약에 의한 직업교육훈련 과정 등의 설치 지원 • 제42조 소재·부품·장비 분야 기업 공동교육훈련시설 • 제43조 전문인력 양성기관의 지정 등 • 제44조 해외 우수인력의 발굴·유치
제8장 소재·부품·장비 특화단지의 지정 및 지원 등	• 제45조 소재·부품·장비산업 특화단지의 지정 • 제46조 특화단지의 지정 해제 • 제47조 특화단지육성시책 • 제48조 특화단지의 지원
제9장 소재·부품·장비 기업의 상호 개발협력 촉진 등	• 제49조 협력모델의 발굴 • 제50조 협력모델에 대한 지원 • 제51조 규제개선의 신청 등 • 제52조 규제개선 관리 및 감독 등
제10장 특화선도기업 등 및 핵심전략기술 등에 대한 특례	• 제53조 외국인의 출자에 대한 특례 등 • 제54조 공모전문투자조합에 관한 특례 • 제55조 특화선도기업 등 합병 절차 등의 특례 • 제56조 주식매수선택권에 관한 특례 • 제57조 교육공무원 등의 휴직에 관한 특례 • 제58조 교육공무원 등의 겸임 또는 겸직에 관한 특례 • 제59조 사업주 및 사업주단체 등에 대한 직업능력개발 지원 특례

구분	하위 조항
	• 제60조 대·중소·중견기업의 공동기술혁신 촉진에 관한 특례 • 제61조 예비타당성 조사에 관한 특례 • 제62조 「산업집적활성화 및 공장설립에 관한 법률」에 관한 특례 • 제63조 임대전용산업단지 입주에 관한 특례 • 제64조 「화학물질관리법」에 관한 특례 • 제65조 「화학물질의 등록 및 평가 등에 관한 법률」에 관한 특례 • 제66조 「산업안전보건법」에 관한 특례 • 제67조 공정안전보고서 심사에 관한 특례
제11장 특별회계 등	• 제68조 소재·부품·장비경쟁력 강화특별회계의 설치 • 제69조 회계의 운용·관리 • 제70조 세입·세출 • 제71조 일반회계 또는 다른 특별회계 및 기금으로부터의 전입 등 • 제72조 예산의 이월 등 • 제73조 회계사무의 위탁
제12장 보칙	• 제74조 자료 제출 및 검사 등 • 제75조 수수료 등 • 제76조 권한의 위임·위탁 • 제77조 벌칙 적용에서 공무원 의제

자료: 법률 제20231호, 2024. 2. 6., 「소재·부품·장비산업 경쟁력 강화 및 공급망 안정화를 위한 특별조치법」을 바탕으로 저자 작성

■ 경제안보를 위한 공급망 안정화 지원 기본법

공급망 안정화를 위한 시책에서는 국제물류에 관련된 시책이 포함되어야 하며 국제물류 관련 현황조사를 통한 대응으로 공급망을 안정화시킬 수 있다. 그러므로 제2장 공급망 안정화 기본계획 수립 및 경제안보품목 등의 지정에서 기본계획 수립·시행 시 공급망 안정화를 위해 물류·유통·금융 등 공급망 전반에 영향을 미치는 분야에 관한 시책이 포함되어야 한다고 규정하고 있다. 또한 제11조(공급망 현황조사)에서는 국내외 사업자 간 물류체계, 물류비 등에 관해 조사할 수 있다고 규정하고 있다. 이와 더불어 국제물류 관련 문제에 따른 물류의 단절은 공급망 안정화에 큰 위험 요소 중 하나이므로 제3장 제15조(조기경보시스템 운영)에서 물자 및 원재료 등의

외국정부 또는 기업의 정책 변경, 물류의 장애 가능성 등을 점검하는 조기 경보시스템을 운영·관리할 수 있다고 규정하고 있다. 마지막으로 경제안보품목의 안정화를 지원하기 위해서는 물류와 관련된 사업을 지원할 필요가 있다. 이에 따라 제4장 제22조(수입국가 다변화 등 지원)에서는 해외에서의 상황변화에 따른 공급망 위험 대응을 위해 사업(수입 다변화를 위한 물류 등 비용 절감, 대체수입지역 확보, 해외공급업자 관리 등)을 지원하기 위한 시책을 세우고 이를 추진할 수 있다고 규정하고 있다.

〈부록 표 4-14〉 경제안보를 위한 공급망 안정화 지원 기본법 구성

장	하위 조항
제1장 총칙	• 제1조 목적 • 제2조 정의 • 제3조 기본 방향 • 제4조 국가 및 지방자치단체의 책무 • 제5조 공공기관 및 사업자 등의 책무 • 제6조 다른 법률과의 관계
제2장 공급망 안정화 기본계획의 수립 및 경제안보품목 등의 지정	• 제7조 기본계획의 수립·시행 • 제8조 시행계획의 수립·시행 등 • 제9조 다른 법령에 따른 계획과의 관계 • 제10조 경제안보를 위한 공급망안정화위원회 • 제11조 공급망 현황조사 • 제12조 공급망 관련 통계의 작성 • 제13조 경제안보품목 등의 지정·변경 및 해제 • 제14조 국제협력
제3장 공급망 위험의 점검	• 제15조 조기경보시스템 운영 • 제16조 조기경보시스템 운영 결과와 관련한 국가 간 협력 • 제17조 관세 정보의 제공 • 제18조 국가 등의 정보보호 의무
제4장 경제안보품목 등의 안정화를 위한 지원	• 제19조 공급망 안정화 선도사업자의 선정 등 • 제20조 공급망 안정화 선도사업자의 선정 취소 등 • 제21조 공급망 안정화 선도사업자 협의체의 구성 • 제22조 수입국가 다변화 등 지원 • 제23조 국내외 생산기반 지원 • 제24조 기술개발 지원

장	하위 조항
	• 제25조 경제안보품목의 비축·관리 지원 • 제26조 경제안보서비스의 안정적 제공을 위한 지원 • 제27조 경제안보품목 등에 대한 지원 특례
제5장 공급망 위기 및 대응	• 제28조 위기대응 매뉴얼의 작성·운용 • 제29조 위기품목의 지정 및 해제 • 제30조 긴급수급조정조치 • 제31조 관련 자료 제출 등의 요구 • 제32조 위기대책본부 • 제33조 매점매석 행위의 금지 • 제34조 관세지원 • 제35조 긴급조달 • 제36조 위기품목의 수입업자 등에 대한 지원 • 제37조 손실 지원
제6장 공급망안정화기금	• 제38조 공급망안정화기금의 설치 • 제39조 기금의 재원 • 제40조 기금의 관리·운용 및 회계 • 제41조 기금의 지원 대상·용도 • 제42조 자금 지원의 절차와 요건 • 제43조 공급망안정화기금운용심의회 설치 등
제7장 보칙	• 제44조 권한·업무의 위임 및 위탁 • 제45조 다른 법령상 조치에 대한 특례 • 제46조 자료의 비공개 • 제47조 비밀 준수의 의무 • 제48조 벌칙 적용에서 공무원 의제

자료: 법률 제19828호, 2023. 12. 26., 「경제안보를 위한 공급망 안정화 지원 기본법」을 바탕으로 저자 작성

5. 법률 검토 의견서

■ 법률 검토 의견서

법률의견서

수신: 한국해양수산개발원

제목: 『국제물류기업 육성을 위한 법률제정안』에 대한 법률의견

위 제목과 관련하여 다음과 같이 회신하오니 업무에 참고하시기 바랍니다.

다 음

1. 검토의견

법률안은 물류사업이 국제화됨에 따라 국내에 국제물류기업을 육성 및 발전시키기 위한 정책을 추진하기 위한 것에 목적을 두고 있는 바 본 의견서는 새로운 법률안의 법적 타당성, 법률용어의 적정성, 구조적 타당성, 타 법률 간 관계에서 적절성 차원에서 검토하도록 하겠습니다.

전반적으로 국제물류기업을 육성하기 위한 법안의 취지와 목적에 부합하는 제정안으로 보이나 다음 항목에서 검토한 내용을 반영하시어 면밀한 입법추진을 하시기를 권고하는 바입니다.

2. 구체적 검토

(1) 제1조(목적)

법률의 제1조 목적 조항은 법률의 전체 내용을 밝히는 것이며 범명과

부합하고 입법의도를 명확히 드러내는 것으로 규정하는 것이 바람직합니다.

제정 초안은 기재된 바대로 제정 법률이 국제물류산업을 활성화시키는데 주목적을 두고 있는 것을 밝히고는 있으나 법령이 『국제물류 “기업” 육성을 위한 법률』인 만큼 기업육성을 위한 법안임을 드러내것에는 미흡해보이는 바 지역중소기업 육성 및 혁신촉진 등에 관한 법률을 참고하여 국제물류기업의 육성을 위한 정책을 위한 법률안임을 좀더 부각시킴으로써 입법목적으로 명확화하는 것이 바람직해 보입니다.

【제정 초안】

제1조 (목적) 이 법은 글로벌 공급망과 국제물류 환경변화 추세를 반영하여 물류기업의 수출입 물류의 경쟁력 제고 및 물류기업의 해외진출 촉진을 위한 국내외 국제물류 정책·기본계획 수립·시행 및 지원에 관한 사항을 규정함으로써 국제물류산업의 미래가치를 제고하고, 국민경제의 발전에 이바지한다.

【개선안】

제1조 (목적) 이 법은 글로벌 공급망과 국제물류 환경변화 추세를 반영하여 물류기업의 수출입 물류의 경쟁력 제고 및 물류기업의 해외진출을 촉진하기 위한 기반을 확충하고 국내외 국제물류 정책·기본계획 수립·시행 및 지원에 관한 육성 정책을 추진함으로써 국제물류산업의 미래가치를 제고하고, 국민경제의 발전에 이바지함을 목적으로 한다.

(2) 제2조(정의)에 대한 검토

1) 전반적인 검토

법률안의 정의조항은 법률수요자로 하여금 법률에서 규율하고 있는 대상과 적용범위를 이해할 수 있도록 돕는 기능을 합니다. 제정법률은 물류산업과 연계된 법률안인만큼 연관법률인 『물류정책기본법』, 『중소기업기본법』, 『중소기업창업지원법』 등과 상호보완관계를 유지하고 있는 법률이 되어야 하는 바 제정안의 정의조항은 이를 바탕으로 적절히 반영한 것으로 평가되는 적절한 법안입니다.

2) 개별적인 검토

① 관련법의 적절한 반영

구체적으로 제정안 제2조 제1항을 살펴보면 제1호 “국제물류”와 제2호 “국제물류사업”은 물류정책기본법 제2조 제1항 제1호의 “물류” 제2호의 “물류사업”이 규정하고 있는 각 용어의 정의에 “국제”의 개념을 반영한 것으로써 “국제물류”는 “물류”를 수식하는 “2개 이상의 국가를 대상으로”를 추가하였고, “물류사업”은 “물류”를 수식하는 것으로 “2개 이상의 국가 또는 해외에서”를 추가한 것으로 보이는 바 국제물류의 특성을 적절히 반영한 정의규정으로 평가할 수 있습니다.

② 조사 변경 필요

다만 제2조 제1항 제2호에서 【“국제물류사업”란】으로 기술하였으나 조사어미를 【“국제물류사업”이란】으로 변경하는 것이 문법상 적합해보입니다.

③ 한자어 병기 필요

한편 제정안 2조의 정의규정을 살펴보면 모든 용어를 한글로 표기하고 있음에 반해 물류정책기본법은 용어의 개념을 명확히 이해할 수 있도록 동법 제2조에서 “물류(物流)”, 화주(貨主), 주선(周旋)등으로 한글과 한자어를 병기하고 있음을 확인할 수 있는 바 법률수요자의 이해를 돕기 위한 차원에서 제정안도 한글과 한자어를 병존표기하는 것이 바람직해보입니다.

④ 이탈자 정정 및 용어변경필요

제2조 제1항 제1호 마목의 “가목부터 리목까지의 물류사업을 종합적·복합적으로 영위하는 종합물류서비스업”은 “가목부터 라목까지의 물류사업을 종합적·복합적으로 영위하는 종합물류서비스업”으로 수정해야 할 것으로 보이며, 위 조항의 가목부터 라목까지가 규정전체 의미상 국제물류사업을 지칭하는 것으로 보이기는 하나 명확성을 확고히하기 위해 “마. 가목부터 리목까지의 ‘국제’ 물류사업을 종합적·복합적으로 영위하는 종합물류서비스업”으로 보완하는 것이 더욱 바람직해보입니다.

⑤ ‘화주’의 정의 보완필요

제정안은 제2조 제1항 1항 제6호의 “화주”를 6. “화주”란 물류서비스를 제공받는 자로서 자신의 사업(「물류정책기본법」 제2조에 따른 물류사업자를 제외한다)에 대한 화물의 물류서비스를 의뢰하는 자로 한다. 로 정의하고 있으나 괄호안의 「물류정책기본법」 제2조에 따른

물류사업자를 제외한다고 하였으나 물류정책기본법 제2조 제1항 제2호는 물류사업자가 아닌 물류사업을 정의하고 있으므로, 물류사업으로 정정하는 것이 바람직합니다.

또한 제정안이 정의하고 있는 화주의 개념은 물류서비스를 제공받는 자로서 자신의 사업에 대한 화물의 물류서비스를 의뢰하는 자로만 그 범위를 제한하고 있는 것으로 보이나

국토교통부가 공시한 물류의 개념 중 화주와 물류의 관계 따른 구분에 의하면 ① 자가물류(1PL)(First Party Logistics): 화주기업이 자신의 물류업무를 자사의 인력, 장비, 시설 등 자기자산을 이용하여 물류업무를 직접 수행하는 것, ② 자회사물류(2PL)(Second Party Logistics): 화주기업이 자회사나 계열사 등에 위탁하여 물류업무를 수행하는 것, ③ 제3자물류(3PL)(Third Party Logistics): 화주기업이 그와 특수관계에 있지 아니한 물류기업에 물류활동을 일부 또는 전부를 위탁하는 것, ④ 제4자물류(4PL)(Forth Party Logistics): 제3자물류가 발전한 개념으로, 물류기업이 화주기업에게 IT와 컨설팅 등 분야를 제휴하여 통합솔루션을 제공하는 것으로 분류하고 있는 바

제정안의 화주기업의 범위가 협소하게 정의된 것을 확인할 수 있으므로 그 정의규정을 물류의 개념을 복합적으로 반영하여 좀더 세밀화시킬 필요가 있다는 판단입니다.

또한 해운법 제2조 제10호 【“화주(貨主)”란 해상화물 운송을 위해 제2호 또는 제3호의 사업에 종사하는 자와 화물의 운송계약을 체결하는 당사자(「물류정책기본법」 제2조제1항제11호에 따른 국제물류주선에 종사하는 자를 포함한다)를 말한다.】는 내용을 참고하여 좀더 명확하고 명료한 정리를 할 필요가 있습니다.

(3) 제3조(국가와 지방자치단체 등의 책무)

제정안의 책임기관으로 해양수산부장관과 지방자치단체장으로 정해둔 것은 법률의 책임있는 운영을 위해 적절한 제도장치로 평가할 수 있습니다.

(4) 제4조 (다른 법률과의 관계)

제정안의 초안은 “제4조 (다른 법률과의 관계) 국제물류 및 국제물류주산업 등에 관하여 다른 법률에 특별한 규정이 있는 경우를 제외하고는 이 법에서 정하는 바에 따른다” 고 하고 있으나 이 같은 규정은 제정안과 타법과의 관계에서 충돌되거나 상충되는 경우 다른 법률을 우선 적용해야 하는지 혹은 제정안을 우선적용하여야 하는지 해석기준을 명확하게 규율하고 있지 아니할뿐더러

물류정책기본법 제6조의 취지에도 부합하지 않는 것으로 보이는 바 구체적으로 물류정책기본법 제6조 제2항은 “이 법에 규정된 것 외의 물류시설의 개발 및 운영, 물류사업의 관리와 육성 등에 관하여는 따로 법률로 정한다.” 고 규정하고 있고 제정안은 위 규정에 따라 물류사업의 육성에 관한 특별법으로 볼 수 있으므로 국제물류의 특별법으로서의 성격을 가진 제정안을 우선적용하는 것으로 정해두는 것이 법제정의 취지에도 부합하는 것이라 할 것이므로

동 규정은 “이 법은 국제물류 및 국제물류주산업 등에 관하여 다른 법률에 우선하여 적용한다” 고 변경하는 것이 바람직해보입니다.

(5) 제5조(국제물류주산업의 등록)

동조는 사실상 물류정책기본법 제43조를 원용한 규정으로서 적절합니다. 다만 물류정책기본법에 국토교통부령에 정하는 바에 따른 등록하도록 되어있는 것을 동조에서 해양수산부령으로 변경한 것이 적절한지에 대한 검토가 추가되어야 할 것입니다. 제정안의 국제물류개념이 해양물류에 국한되는 것이라면 타당하나 항공 등의 방법을 통한 물류의 가능성도 고려해본다면 추가 검토가 요청되는 사항입니다.

한편 추가 규정 중 제6항은 “국제물류주선업자는 「국제물류기업 육성을 위한 법률」 제5조에 따라 보세운송업자등의 등록을 갈음할 수 있다. 다만, 해양수산부장관 및 시·도지사는 국제물류주선업의 등록 현황을 매년 1월 관세청장이나 세관장에게 제출하여야 한다.”로 규정하고 있으나 비교란에 해설한 바대로 이는 광세법 제222조가 유정한 보세운송업자를 그 적용대상으로 추가하고 있는 것으로 보이는 바

위 제정안은 “국제물류주선업자는 「국제물류기업 육성을 위한 법률」 제5조에 따라 보세운송업자등의 등록을 갈음할 수 있다.”에서 “국제물류주선업자는 「국제물류기업 육성을 위한 법률」 제5조에 따라 관세법 제222조가 규정하고 있는 보세운송업자등의 등록을 갈음할 수 있다.”로 변경하는 것이 바람직합니다.

(6) 제6조(등록의 결격사유)

물류정책기본법 제44조가 규정하고 있는 국제물류주선업의 등록의 결격사유를 동조항에서 원용하고 있는 바 법취지에 부합하므로 적합한 규정입니다.

(7) 제7조(국제운송약관)

우선 국제운송약관에 따른 국제물류주선업의 금지행위에 관해 예시하고 있는 동 규정의 취지는 국제물류주선업의 국제거래에서의 불평등거래를 방지하고 거래에서의 차별행위 및 차별취급을 차단하는 효과를 진작시킬 수 있다는 점에서 긍정적으로 평가할 수 있으며 그 구체적인 대상으로서 화주의 금지행위를 나열한 것은 공정거래법의 취지에도 부합하는 것으로 판단됩니다.

다만 일부 어법 상의 부적절한 조항이 있어 이를 지적하고자 합니다.

- 1) 제2항의 경우 “② 해양수산부 장관은 제1항을 공시할 때에는 국제물류주선업의 금지행위 등으로 다음의 각 항을 규정해야 한다.” 수정하는 할 것을 권고하며,
- 2) 제3항 제2호는 “ 2. 우월적 지위를 이용하여 부당하게 입찰에 참여하거나 계약을 체결하도록 유인 또는 강제하는 행위” 로
- 3) 제3항 제4호는 “4. 운송계약을 정당한 사유 없이 이행하지 않거나 일방적으로 변경하는 행위” 로 수정함이 바람직합니다.

(8) 제8조(사업의 승계), 제9조 (사업의 휴업·폐업 관련 정보의 제공 요청), 제10조 (등록의 취소 등), 제11조 (자금의 지원)

제정안의 각 규정은 순차적으로 「물류정책기본법」 제45조 「사업의 승계, 물류정책기본법」 제46조 사업의 휴업·폐업 관련 정보의 제공 요청, 「물류정책기본법」 제47조 등록의 취소 등, 「물류정책기본법」 제49조 자금의 지원을 원용한 규정으로써 적절한 입법안이라 평가됩니다.

(9) 제12조 (국제물류기업육성기본계획 수립), 제13조 (국제물류기업육성정책위원회), 제14조 (국제물류 실태조사 및 통계의 작성)

각 규정은 순차적으로 ① 「물류정책기본법」 제11조 국가물류기본계획의 수립, 「물류시설법」 제4조 물류시설개발종합계획의 수립, 「생활물류서비스산업발전법」 생활물류서비스산업 발전 기본계획의 수립 등 제20조, ② 「물류정책기본법」 제17조 국가물류정책위원회의 설치 및 기능·제18조 국가물류정책위원회의 구성 등, ③ 「생활물류서비스산업발전법」 제22조 실태조사 및 통계의 작성을 원용한 규정으로써 법률안의 취지에 부합하는 규정들입니다.

(10) 제15조 (조세 특례)

국제물류활성화와 육성정책의 취지에 부합하는 규정으로 볼 수 있으나 조세특례의 혜택은 국회의 동의와 추인이 필요한 사항인 만큼 국회통과 가능성여부를 두고 면밀한 검토가 필요해보입니다

나아가 제정안은 “정부는 국제물류기업시책을 효율적으로 실시하기 위하여 조세에 관한 법률에서 정하는 바에 따라 세제상의 지원을 할 수 있다.” 고 규정하고 있으나 통상적으로 법규정에서는 “국가”로 용어를 관용적으로 사용하며, “정부”의 개념은 선거에 따라 변동가능성이 있는 가변적인 용어이므로 “정부”를 “국가”로 변경하는 것이 바람직해보입니다.

(11) 제16조 (시범사업 실시) 제18조 (국제물류전문인력의 육성 및 관리 등), 제17조 (국제물류 관련 연구개발), 제18조 (국제물류전문인력의 육성 및 관리 등)

순차적으로 ① 「생활물류서비스산업발전법」 제28조 시범사업의 실시,
 ② 「중소기업창업법」 제36조 창업기업의 기술혁신 역량 강화,
 「물류정책기본법」 제57조 물류 관련 신기술·기법의 연구개발 및 보급
 촉진 등, ③ 「물류정책기본법」 제50조 물류인력의 양성,
 「생활물류서비스산업발전법」 제26조 전문인력 육성 및 관리 등을 원용한
 법안으로써 법률제정안의 취지와 입법목적에 부합하므로 적합합니다.

(12) 제19조 (스마트국제물류관리사 자격시험), 제20조 (스마트국제물류관
 리사 직무), 제21조 (스마트국제물류관리사 자격의 취소), 제22조 (스마
 트국제물류관리사 고용사업자에 대한 우선지원)

1) 스마트물류관리사의 직무개념 보완필요

가. 스마트물류관리사 개념의 정립 필요성

위 규정들은 물류정책기본법 제51조부터 제54조까지 규정한 물류관리사의
 자격요건과 직무내용과 자격의 취소에 관한 규정으로 볼 수 있는 바
 우선 제정안이 정의하고 있는 스마트물류관리사의 개념에 대한 명확성
 이 흠결된 점을 보완하는 것이 필요해 보입니다.

나. 물류정책기본법의 물류관리사와 제정안의 스마트물류관리사의 비교

먼저 물류정책기본법 제52조는 물류관리사의 직무를 “제52조(물류관리사
 의 직무) 물류관리사는 물류활동과 관련하여 전문지식이 필요한 사항에
 대하여 계획·조사·연구·진단 및 평가 또는 이에 관한 상담·자문,
 그 밖에 물류관리에 필요한 직무를 수행한다” 고 규정하고 있음에 반
 해

제정안의 경우 “제20조 (스마트국제물류관리사 직무) 스마트국제물류관리사는 국제물류 활동 및 스마트 물류기술과 관련한 전문지식이 필요한 사항에 대해 계획·조사·연구·진단 및 평가 또는 이에 관한 상담·자문 그 밖의 국제물류관리를 위해 필요한 직무를 수행한다.”고 하여

①물류관리사가 물류활동 전반에 관한 연구 또는 상담등의 직무를 수행함에 반해 ② 스마트국제물류관리사는 국제물류 활동 및 스마트 물류기술과 관련한 전문지식이 필요한 사항에 고나한 연구 또는 상담등을 진행하는 것으로 구별됩니다.

다. 스마트 물류관리사에서 스마트 물류기술의 범주 규정 필요

그런데 과연 스마트 물류기술에서 말하는 “스마트” 물류기술에 대한 개념은 제정안에서 도무지 드러나지 않는 바 물류정책기본법 제57조가 밝히고 있는 물류신기술의 일환으로써 “ 첨단화물운송체계·클라우드 컴퓨팅·무선주파수인식 및 정온(定溫)물류 등 물류 관련 신기술·기법 (이하 “물류신기술”이라 한다)의 연구개발 “등과 어떤 관계에 있는지 혹은 스마트 물류기술의 범주가 어디에서 어디까지 이르는지 구체적인 정의가 필요해보입니다.

라. 물류관리사의 스마트물류관리사 직무수행가능성 검토

나아가 국제물류기업육성을 위한 법률은 물류정책기본법의 특별법으로 기능을 하는 바 물류정책기본법의 자격증인 물류관리사가 스마트국제물류관리사의 직무수행의 수행가능 여부에 대한 보완검토가 요청되기도 합니다.

이를 위해 기존 물류관리사가 스마트물류관리사 자격증 취득 시 특정시험을 면제시키는 방안 등이 가능한지 검토가 요청됩니다.

2) 제21조(스마트국제물류관리사 자격의 취소)에서 자격을 부정한 방법으로 취득한 때에 관한 설명이 누락 (제19조 (스마트국제물류관리사 자격시험) 추가보완필요)

동 규정 제1호는 ‘제19조에 따른 자격을 부정한 방법으로 취득한 때’ 라고 밝히고 있으나 동 제정안에서 자격을 부정한 방법으로 취득한 때에 관한 설명이 누락되어 있는 바

그 원인은 물류관리사 자격시험에 관한 규정인 물류정책기본법 제51조 제2항은 ‘② 제1항의 시험에 응시하여 부정행위를 한 자에 대하여는 그 시험을 무효로 한다.’ 고 하고 동조 제3항은 ‘③ 제2항에 따른 처분을 받은 자와 제53조에 따라 자격이 취소된 자는 그 처분을 받은 날 또는 자격이 취소된 날부터 3년간 시험에 응시할 수 없다.’ 하여 부정행위로써 자격증을 취득한때임을 법문상 명문화하고 있음에 반해

제정안의 경우 제19조 (스마트국제물류관리사 자격시험)에서 물류정책기본법 제51조 제2항과 제3항을 누락시키고 있기 때문인 것으로 보입니다.

따라서 제정안 제19조도 물류정책기본법 제51조 제2항과 제3항과 동일한 내용을 추가하는 것이 필요해보입니다.

(13) 제23조 (국제물류기업의 해외 진출 촉진) ,제24조 (물류기업 해외진출 지원 사업) ,제25조 (물류기업해외진출촉진기금) ,제26조 (기금의 재원, 관리 등),제27조 (물류기업해외진출촉진기금운용심의회의 설치 등),제28조

(공정경쟁 및 상호협력 촉진), 제29조 (육성을 위한 지원 조치), 제30조 (인력확보의 지원) 제31조 (국제물류관련협회), 제32조 (물류기업해외진출지원센터)

위 규정에 등장하고 있는 각종 지원금, 기구 및 제도등은 국제물류기업육성을 위한 법률의 제정취지에 부합하는 제도들인 바 적합한 법률안으로 평가됩니다.

2024.9.3.

법무법인 우리들

변호사 박상훈 ⑩



기본연구보고서 발간목록

Ⅰ 2024년

01	섬·바다·강 연계 관광 네트워크 구축방안 연구	최일선
02	해양 스타트업 실패 자산화 방안 연구	좌미라
03	시민친화적 바닷가 공간 조성에 관한 연구	정지호
04	연안이용 관리 법제 정비방안 연구	최석문
05	특별관리해역 관리제도 재편 방안 연구	최수빈
06	해양관할구역 과세권한의 체계적 배분방안 연구	이혜영
07	어업인의 디지털 전환 수용성 제고방안 연구	오서연
08	수산물 무역(수출입) 단기 전망모형 구축 연구	한기욱
09	어촌소멸에 따른 사회경제적 영향분석과 대응전략 연구	이상규
10	어촌다움에 기반한 어촌공간관리 방안 연구	이승혜
11	파생상품을 이용한 해운선사의 위험관리에 관한 연구 - 운임선도거래(FFA)를 중심으로 -	김한나
12	내항상선 해양사고 경감방안 연구	허성례
13	항만재개발사업 공공성 강화 방안 연구	김세원
14	해외 항만터미널 확보 전략 연구	김근섭
15	항만 하역능력의 서비스 수준 개선 연구	이화섭
16	국내 무역항 거버넌스 체계 개편방안 연구	김근섭
17	선박의 원격운항을 위한 제도 개선방안 연구	박혜리
18	국제물류기업 육성을 위한 법제 개선방안 연구	최나영환
19	글로벌 공급망 리스크 대응 정책효과 분석 모형 개발 연구	강무홍
20	한-북미 무역구조 분석 및 물류공급망 변화 대응방안 연구	이성우

2023년

01	자율운항선박 운항을 위한 해상교통관제 대응방안 연구	박상원
02	인공지능(AI)을 활용한 무역규범의 해양수산분야 영향 분석 연구	임병호
03	공급망 안정화를 위한 항만의 대응방안 연구	이나영
04	연안재해 정보 활용 개선 방안 연구	김찬웅
05	항만의 생활물류 기능 활성화 방안 연구	최석우
06	마을어장 이용·관리 개선방안 연구	마창모
07	해양생태계 복원정책 개선방안 연구 - 사회·생태복원 중심으로 -	최석문
08	주민행태기반 해양정책 수용성 제고 설계 방안 연구	이슬기
09	항만연관산업 고도화 방안 연구	김세원
10	탄소배출권 거래제가 해운선사에 미치는 영향 분석 연구	조아현
11	물류 연계 효율화를 위한 스마트항만 구축방안 연구 - 항만물류 데이터 공유 플랫폼을 중심으로 -	서정용
12	어업분야 중대재해처벌법 대응방안 연구	고동훈
13	수산물의 디지털 수출 활성화 방안 연구	이상건
14	항만개발사업의 정책영향평가 연구	이수영
15	해운산업의 미래 변화 예측과 국내 대응 전략 연구	이호춘
16	어선현대화 촉진을 위한 금융제도 개선방안 연구	엄선희
17	연안도시의 쇠퇴와 대응방안 연구	강창우
18	해양범죄 실태 진단을 통한 대응체계 개선방안 연구	민영훈
19	민간기업의 해양환경분야 ESG 활성화 방안 연구	김지윤
20	식량안보를 고려한 수산물 수급관리 방안 연구	허수진
21	지방분권시대의 수산업·어촌분야 대응전략 연구	이호림
22	해운산업 고도화를 위한 선박투자 활성화 방안 연구	김한나
23	글로벌 공급망 리스크 대응 물류망 최적화 방안 연구 : 한국-북미 물류공급망 중심	이성우

수시연구보고서 발간목록

Ⅰ 2024년

01	해양정보산업 진흥을 위한 제도 개선 방안 연구	김찬웅
02	한-아프리카 국제수산협력 체계 개선 연구	이채령
03	해양안보 MDA 체계 협력적 운용 방안 연구	민영훈
04	인천항 자유무역지역의 효과적 운영을 위한 전략 방안	한장협
05	해양문화자원을 활용한 연안도시활력 증진 방안 연구	이슬기
06	부산항 물동량 유치방안 연구	김은우
07	국제사회의 대북제재 동향과 우리의 대응:해양수산분야를 중심으로	채수란
08	국내 연안여객선 관광·이용 활성화 방안 연구	이정아
09	내수면어업 허가·신고 제도 개선방안 연구	최순
10	어업 선진화를 위한 어업관리체계 개편 방안 연구	심성현
11	글로벌 공급망 변동에 따른 해운물류 지원방안	황수진
12	연안 중소선사의 탄소중립 달성을 위한 친환경정책 지원방안	류희영
13	항만기술산업 활성화를 위한 법제도 정비 방안 연구	김보경
14	해양모태펀드 투자활성화 방안 연구	한기원
15	특별관리해역 내 공공하수처리시설의 방류수 수질기준 강화방안	장원근
16	중대재해처벌법 대응 양식장 안전성 개선 방안 연구	윤미경
17	국가관리연안항 발전전략 수립체계 연구	신정훈
18	글로벌 공급망 대응 해운항만물류 전문인력 양성 발전방안 연구	권보배
19	해양수산 국제개발협력 중장기 전략 연구	전혜은

Ⅰ 2023년

01	양식어업 비과세 합리화 방안 연구	이정필
02	복합해양레저관광도시 개념정립 및 추진방안에 관한 연구	최일선
03	항만기술산업 육성을 위한 법제도 마련 연구	안승현
04	블루푸드테크 전문기관의 도입 필요성에 대한 연구	이동림
05	지방자치단체의 해양관할구역 설정 요인 연구	이혜영
06	양식장 내 어류 복지 기준 마련을 위한 연구	오서연
07	해양플라스틱 재활용산업 공급사슬 기반 조성 연구	이윤정
08	중소·중견 물류기업의 ESG경영 가이드라인 구축 연구	이재호
09	신항만건설사업의 민간투자 확대를 위한 제도개선 연구	김보경
10	해수욕장 이용객 집계·관리체계 개선방안 연구	이정아
11	유엔 플라스틱 협약의 주요쟁점 분석 및 대응방향 연구	박수진
12	어촌 활력 제고를 위한 제도 개선방안 연구	문지원
13	어선의 친환경에너지 전환방안 연구	고동훈

일반연구보고서 발간목록

Ⅰ 2024년

01	한-북극권 청색경제 협력사업 추진 방안	김엄지
02	전환기 글로벌 해양환경규범의 대응력 강화 연구	박수진
03	해양 지속가능성 시범 평가 연구	최희정
04	Scope 3 기준 원양산업 탄소배출추정 및 대응방안 연구 - 원양저연승어업을 중심으로	조현주
05	수산물 공급망 관리 개선 방안 연구(한·태 무역을 중심으로)	한기욱
06	신통상규범 확대에 따른 수산분야 영향 및 대응방안	박혜진
07	탄소배출규제 대응을 위한 컨테이너 선대 교체 수요 추정연구	최건우
08	연안항개발사업의 경제적 편익에 관한 연구	김성아
09	한국과 미동부 항만 간 녹색해운항로 구축방안 연구	김가현
10	비컨테이너 항만물동량 예측모형 고도화 방안 연구(Ⅲ) -철광석, 화학공업생산물, 기타광석, 잡화를 중심으로	이나영
11	접안 대기시간 감소에 따른 탄소집약도지수(CII) 변화 분석	김보람

Ⅰ 2023년

01	해양수산업 조기경보지수 개발 - 컨테이너 해운시장을 중심으로	권장한
02	AIS 기반 글로벌 선박 배기가스 배출량 분석 연구(Ⅱ) - 우리나라 주요 항만을 중심으로	강무홍
03	우리나라 수산식품 소비 활성화 방안 마련 연구	한기욱
04	비컨테이너 항만물동량 예측모형 고도화 방안 연구(Ⅱ) - 유류, 철재, 모래, 목재, 양곡을 중심으로	이화섭
05	대기행렬모형을 활용한 선박대기비용 절감 편익 산정 연구	조아현
06	항만개발사업 정책효과 세부항목별 효과산정 방법 연구	이종필
07	해양 지속가능성 평가체계 구축 연구	최희정
08	국내 해운기업의 ESG 경영 확산 방안 연구	황진희
09	해운 경기순환 분석 및 예측 연구	황수진
10	수산물 공급 안정을 위한 수입수산물 전략품목 관리 방안 연구	박혜진
11	항만산업 여성인력 확대방안 연구	이지원
12	선사공동행위의 규제 및 행동 변화에 따른 영향 분석과 정책방안 연구	류희영

기본연구 2024-18

국제물류기업 육성을 위한 법제 개선방안 연구

인쇄 2024년 12월 29일

발행 2024년 12월 31일

발행인 김 종 덕

발행처 한국해양수산개발원

주소 49111 부산시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동)

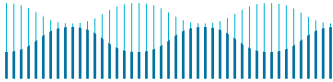
연락처 051-797-4800 (FAX 051-797-4810)

등록 1984년 8월 6일 제313-1984-1호

조판·인쇄 효민디앤피 (051-807-5100)

판매 및 보급: 정부간행물판매센터 Tel: 02-394-0337

정가 15,000원



국제물류기업 육성을 위한 법제 개선방안 연구

A Study on Legal Improvement Developing
of International Logistics Companies



한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

부산광역시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동)

TEL. 051-797-4800

FAX. 051-797-4810



9 791168 662490

ISBN 979-11-6866-249-0 값 15,000원