

2010. 12
정책연구 2010-10(기본)

한국 국제물류산업 선진화 방안 연구

2010. 12

이성우 · 김근섭 · 송주미

◆ 보고서 집필 내역

● 연구책임자

- 이 성 우 : 제1장, 제2장 1·2절(일부), 제5장(일부), 제6장, 제7장

● 연구진

- 김 근 섭 : 제3장 2절(일부), 제4장 3절(일부)
- 송 주 미 : 제2장 1·2절(일부), 제3장 3절(일부), 제4장 1·2·3절(일부)

● 외부 집필진

- 강 준 구(대외경제정책연구원) : 제3장 1·2절(일부), 제5장(일부)
- Franceso Parola(제노바대학교) : 제3장 3절(일부)

◆ 산·학·연·정 연구자문위원

- 정 태 원(성결대학교 교수)
- 홍 성 옥(한라대학교 교수)
- 황 중 우(국토해양부 항만물류기획과 과장)
- 노 재 옥(국토해양부 물류정책과 사무관)

* 연구자문위원은 산·학·연·정 순임

◆ 연구감리자

- 김 형 태(한국해양수산개발원 연구위원)

머 리 말

서비스 산업 중 물류산업은 주요 선진국들의 성장동력으로 우리나라의 미래 성장동력으로도 매우 중요함에도 불구하고 우리나라 물류산업은 아직 걸음마 단계를 벗어나지 못하고 있는 실정이다. 이는 국내 물류산업이 가진 구조적 문제와 함께 국가 물류정책의 한계에 기인한다고 할 수 있다. 즉 국내 물류산업 문제의 본질을 파악하고 개선을 해야 했으나 빠르게 성장하는 경제를 지원하는 수단으로만 인식하여 체계적인 문제 진단과 개선 방안을 도출하지 못한 것이 사실이다. 따라서 본 연구는 우리나라 국제물류산업의 선진화를 위해 국내 국제물류산업의 현황을 분석하고 이와 연계하여 주요 선진국과의 경쟁력을 비교하였다. 이를 통해 우리나라 국제물류산업의 문제점을 확인하고 국내 국제물류산업이 선진화될 수 있는 방안들을 제시하였다.

본 연구는 우리나라 국제물류산업 중 항만과 연계된 산업군을 중심으로 선진화 방안을 살펴보았다. 국가 수출입의 95%를 담당하는 항만 관련 물류산업이 우리나라 국제물류산업을 선진화할 수 있는 주요 대상이라고 판단했기 때문이다. 본 연구는 국내 물류산업의 문제점이나 한계 등을 객관적으로 비교하기 위해 네덜란드, 일본, 독일 등 주요 선진국의 물류산업과 비교를 통해 국내 물류산업이 가진 문제점으로 기업체 수 과다, 기업 규모 영세, 거대구조의 투명성 부족, 정부의 지원체계 미흡, 해외진출 미약 등을 확인하였다.

본 연구에서 도출된 한국 국제물류산업의 선진화 방안은 다음과 같다. 첫째, 한국 국제물류산업의 최적화를 위해, 국가물류체계상 물류거점 정비, 물류 공동화/표준화 지원 등의 방안을 강구해야 한다. 둘째, 한국 국제물류산업의 안정화를 위해, 국제물류주산업계 정비, 대·중소 물류기업 간 공정

경쟁환경 조성, 리베이트 관행 철폐, 물류 거버넌스 기능 정비, 부가가치 물류창출 기반 마련 등이 필요하다. 셋째, 국내 물류산업의 전문화를 위해 물류기능 특화, 전문 물류 고급인력 양성, 비즈니스 연계형 물류R&D 기능 강화 등이 필요하다. 넷째, 국내 물류산업의 글로벌화를 위해 비즈니스 네트워크 지원, 대형화 지원, 동반 진출체계 구축 방안 등이 강구되어야 한다.

본 연구는 이성우 부연구위원, 김근섭 책임연구원, 송주미 연구원이 공동으로 수행하였다. 그리고 대외경제정책연구원 강준구 전문연구원, 이탈리아 제노바대학 Francesco Parola 교수가 집필에 공동 참여했다. 이외에 본 연구의 질을 개선하기 위해 국토해양부 황종우 과장, 김명진 서기관, 연제역 사무관, 김태경 사무관, 노재옥 사무관, 김창수 사무관이 도움을 주셨다. 민간 부분에서는 무역협회 허문구 실장, 삼영물류 이상근 사장, 천마물류 김필립 대표이사가 많은 의견을 주셨다. 학계에서는 한라대 홍성욱 교수, 성결대 한종길 교수, 정태원 교수가 많은 조언을 해 주셨다. 또한 본 원의 임진수 해양지식관리본부장, 김형태 연구위원, 정봉민 선임연구위원, 임종관 해운산업연구본부장, 김성귀 해양연구본부장, 류정곤 실장은 전체적인 내용과 연구집필 체계 등에 많은 도움을 주었다. 그리고 본 보고서가 출판되도록 행정 및 편집업무를 수행한 김복희, 김진경, 홍수진 행정원의 도움도 컸다. 마지막으로 이 과제를 수행할 수 있도록 채택해 주신 고(故) 강종희 전 원장님의 명복을 기리며, 이 연구보고서가 출판되기까지 많은 도움을 주신 모든 분들께 이 자리를 빌려 심심한 감사를 표하는 바이다.

2010년 12월

한국해양수산개발원
원 장 김 학 소

차 례

Executive Summary	i
제1장 서론	1
1. 연구의 배경	1
2. 연구의 목적	5
3. 연구의 내용과 방법	6
1) 연구의 내용 및 방법	6
2) 연구의 흐름	11
제2장 선행연구 검토 및 개념정의	13
1. 선행연구 검토	13
2. 개념 정의	19
1) 물류 및 물류산업	19
2) 국제물류산업	21
3) 선진화	25
제3장 산업 선진화 정책 및 사례	27
1. 한국 서비스산업 선진화 정책	27
1) 개요	27
2) 서비스산업의 중요성	30
3) 서비스산업 육성 정책 추이	38
2. 한국 유사 산업 선진화 사례	46

1) 유통서비스산업	46
2) 소프트웨어산업	62
3) 컨설팅산업	65
3. 해외 물류산업 선진화 사례	67
1) 유럽	67
2) 싱가포르	80
3) 일본	84
4) 시사점	88

제4장 한국 국제물류산업 현황 및 문제점 ————— 92

1. 한국 국제물류산업 제도 발전과정	92
1) 국제물류정책 변화과정	92
2) 창고업	94
3) 항만하역업	95
4) 복합운송주선업	98
2. 한국 국제물류산업 현황 및 특성 분석	102
1) 운수업종 내 비교 분석	102
2) EU 및 일본과 비교	110
3) 국내 제조업과 비교	118
3. 한국 국제물류산업의 문제점	128
1) 기업체 수 과다	128
2) 기업규모 영세	129
3) 거래구조의 투명성 부족	129
4) 정부의 지원체계 미흡	130
5) 해외 진출 미약	131

제5장 한국 국제물류산업 경쟁력 분석 ————— 132

1. 분석 틀	132
1) 분석모형	132
2) 자료 및 산업 분류	137
2. 물류산업 경쟁력 비교 분석	141
1) 산업구조 비교	141
2) 파급효과 비교	144
3) 생산성 비교	148

제6장 한국 국제물류산업 선진화 방안 ————— 154

1. 비전 및 방향 설정	154
1) 비전	154
2) 정책목표와 방향	156
3) 정책수단	158
2. 국제물류산업 선진화 방안 제안	159
1) 최적화	160
2) 안정화	166
3) 전문화	179
4) 글로벌화	185
5) 선진화 전략 추진 로드맵	191

제7장 결 론 ————— 193

1. 요약 및 결론	193
1) 요약	193
2) 결론	194
2. 정책 제언	199

1) 국가 물류산업 통계자료 구비	199
2) 국가물류체계 정비	202
3) 국제물류산업 주체별 역할 정립	204
4) 물류 거버넌스 체계 구축	205
5) 동반진출 체계 구축	207
6) 국제물류전담기구 설립	211

참 고 문 헌	215
---------------	-----

표 차례

표 2-1. 선행연구 검토	17
표 2-2. 선행연구 정책 제언 비교	18
표 2-3. 물류정책기본법상 물류사업의 범위	24
표 3-1. 주요국의 GDP 대비 서비스 비중과 1인당 GDP(PPP) 현황	31
표 3-2. 총산출액에서 각 산업이 차지하는 비중(산업연관표 기준)	32
표 3-3. 중간투입의 구성	33
표 3-4. 산업별 고용 현황(취업자 수 기준)	34
표 3-5. 산업별 취업유발 효과	35
표 3-6. 분야별 서비스수지	37
표 3-7. 단계별 정책 목표 및 주요 내용	42
표 3-8. 한국 GDP 및 고용 현황	48
표 3-9. 한국 유통서비스 현황	50
표 3-10. 유통서비스 구조개선 주요 정책	54
표 3-11. 국내 대형할인점 현황	56
표 3-12. 유통서비스 분야 FDI 유치 현황(도착 기준)	57
표 3-13. 한국 노동생산성 현황(실질치 기준)	58
표 3-14. EU의 운송, 저장 및 통신업 세부 분류(NACE Rev.1.1)	69
표 3-15. EU의 운송업 현황 및 추이	70
표 3-16. EU의 운송지원 및 보조활동 현황 및 추이	72
표 3-17. EU의 운송업 대비 운송지원 및 보조활동	73
표 3-18. ATPLCS의 부가가치 물류활동 정의	81
표 3-19. Zero GST Warehouse 유형	83
표 3-20. 일본 교통물류업 현황(2008)	85
표 3-21. 일본 정부의 물류산업 육성 정책	86
표 3-22. 3대 지원조치	87

표 3-23. 종합물류시책대강 3대 정책	87
표 4-1. 운수업 내 산업별 기업체 수	103
표 4-2. 운수업 내 산업별 종사자 수	104
표 4-3. 운수업 내 산업별 기업당 종사자 수	105
표 4-4. 운수업 내 산업별 매출액	106
표 4-5. 운수업 내 산업별 기업당 매출액	107
표 4-6. 운수업 내 업종별 영업이익률	108
표 4-7. 물류업 내 항만하역업 및 복합운송주선업 비중	109
표 4-8. 비교대상국과 한국의 경제규모 및 인구	110
표 4-9. 비교대상국과 한국의 운송업 기업 수 비교	112
표 4-10. 비교대상국과 한국의 운송업 종업원 수 비교	113
표 4-11. 비교대상국과 한국의 운송업 매출액 비교	113
표 4-12. 비교대상국과 한국의 운송업 기업 비교	114
표 4-13. 비교대상국과 한국의 운송 관련 서비스업 기업 수 비교	115
표 4-14. 비교대상국과 한국의 운송 관련 서비스업 종업원 수 비교	116
표 4-15. 비교대상국과 한국의 운송 관련 서비스업 매출액 비교	117
표 4-16. 비교대상국과 한국의 운송 관련 서비스업 기업 비교	118
표 4-17. 산업별 매출액 증감률	120
표 4-18. 산업별 매출액 대비 영업이익률	123
표 4-19. 산업별 인건비 대 매출액	125
표 4-20. 산업별 종업원 1인당 부가가치	127
표 5-1. 산업구조 및 파급효과 분석 부문분류 기준(20부문)	138
표 5-2. 생산성분석 부문분류 기준(25부문, 서비스 총 21부문)	139
표 5-3. 한국 · 일본 · 네덜란드의 산업구조 비교	142
표 5-4. 한국 · 일본 · 네덜란드의 중간투입률 비교	144
표 5-5. 한국 · 일본 · 네덜란드의 산업별 파급효과 비교	147
표 5-6. 한국 · 일본 · 네덜란드의 생산성 분석 결과	150
표 5-7. 한국 · 일본의 물류서비스 분야별 생산성 분석 결과	152

표 6-1. 제조 및 물류산업에서 포디즘과 포스트 포디즘 비교	155
표 6-2. 물류산업 선진화를 위한 정책 목표와 수단의 실효성	159
표 6-3. 국내 물류시설 거점 정비 방안	163
표 6-4. 자율화 전후 수입 LCL화물 보관료 비교	171
표 6-5. 플랜트 전문인력 양성사업 교육내용(기본과정)	184
표 7-1. 표준산업분류 및 운수업조사의 업종분류 비교	200

그림 차례

그림 1-1. 연구수행 과정	12
그림 3-1. GDP 대비 서비스부문 부가가치 비중(%)	28
그림 3-2. 1인당 GDP(PPP)와 GDP 대비 서비스 비중과의 관계	30
그림 3-3. 한국 서비스 무역 현황	36
그림 3-4. 서비스산업 선진화 추진전략 : Service-PROGRESS	41
그림 3-5. 물류산업 선진화 방안(2009. 5)	44
그림 3-6. 서비스업 해외진출 활성화 방안(2010. 6)	45
그림 4-1. 운수업 내 업종별 영업이익률	108
그림 4-2. 물류업 내 항만하역업 및 복합운송주선업 비중	109
그림 4-3. 산업별 매출액 증감률	121
그림 4-4. 산업별 매출액 대비 영업이익률	123
그림 4-5. 산업별 매출액 대비 인건비 비중	125
그림 4-6. 산업별 종업원 1인당 부가가치	127
그림 5-1. 산업연관표의 기본 구조	133
그림 6-1. 한국 국제물류산업 선진화 비전	155
그림 6-2. 한국 국제물류산업 선진화 정책목표와 지표	158
그림 6-3. 물류거점수와 물류비용 관계	161
그림 6-4. 공동물류센터 구축 방안	166
그림 6-5. 수입 LCL화물 리베이트 발생 구조	172
그림 6-6. 항만배후단지 비교우위 산업 도출	177
그림 6-7. 물류기업 Imitation 전략 예시	180
그림 6-8. 국제물류투자분석센터 사업지원체계 정립	190
그림 6-9. 국제물류투자분석센터 사업추진/관리체계 정립	191
그림 6-10. 국제물류산업 선진화 전략 로드맵	192
그림 7-1. 항만개발 트리거를 적용 사례	203

그림 7-2. 국제물류분야 주체별 역할	205
그림 7-3. 국제물류 거버넌스 정비안	207
그림 7-4. 국제물류분야 동반진출 협의체 구성안	209
그림 7-5. 국제물류전담기구 기능 및 역할	212
그림 7-6. 국제물류전담기구 도식도	213

Executive Summary

A Study on Advancement of Logistics Industry in Korea

■ Background and Major Contents

- Background and purpose of the study
 - The international logistics industry continued to expand as Northeast Asia became the center of increasing international trade. However, Korea's logistics industry still remained in its early stages.
 - Korea's logistics industry should be developed further in order to sustain the continual growth of Korea's economy as a new growth engine. Against this backdrop, the study aims to present corresponding policy measures.
- Contents of the study
 - The study first reviewed precedent literature and defined the concept. Then, it analyzed foreign cases, the current status, problems and competitiveness of Korea's international logistics industry.
 - It also set the policy direction for the industry and suggested plans to advance the industry.
 - Due to a lack of statistics, the current status analysis was conducted only on Korea's logistics industry.

■ The Current Status and Problems

- The current status and characteristics of Korea's logistics industry
 - A total of 168,000 companies employ 564,000 people. The average sales per company stand at KRW 640 million. Operating profits to sales ratio is 8.4%.
 - The study divided the logistics industry into the transportation industry and relevant service industry. Compared to Japan and the Netherlands, Korea has a larger number of companies in these two industries. However, the size of companies is far smaller.

		Korea	Japan	Netherlands
Transportation Industry	# of people/company (people)	150	1,894	936
	Sales/company (KRW 100 million)	4	40	40
Relevant Service Industry	# of people/company (people)	2,681	15,414	3,919
	Sales/company (KRW 100 million)	8	68	92

* Korea and Japan used 2008 data, while the Netherlands used one of 2007.

- As of 2005, productivity of Korea's logistics industry was KRW 6 million per person, which is lower than Japan (KRW 12 million) and the Netherlands (KRW 17 million).
- Compared to the manufacturing industry, Korea's logistics industry showed more stable Ratio of Operating to Net Sales. However, its added value per employee was lower than the manufacturing industry.

- Problems of Korea's logistics industry
 - Problems include excessive number of companies, companies' small sizes, lack of transparency in business structure, lack of governmental support system and inactive entrance into overseas markets.

■ Measures to Advance Korea's Logistics Industry

- Optimization
 - Improvement of the national logistics system: to simplify the current system (international, metropolitan and local logistics bases → international and logical logistics bases); to link to demand for the creation of a larger and integrated system.
 - Joint logistics/standardization: to share vehicles and infrastructure through the International Joint Logistics Center (planned); to prepare the Comprehensive Plan for Logistics Standardization for pallet, packaging, transportation, storage, moving, cargo handling and information.
- Stabilization
 - Better management of forwarding companies: to seek ways to delist forwarding companies through better management of them; to implement the certification system.
 - Environment for fair competition between logistics companies: to demolish barriers against small logistics companies' entrance into public logistics businesses; to lower requirements for the Authorized Economic Operator (AEO) certification.
 - Abolition of rebate on imported Less-Than-Container-Load (LCL) cargoes: to provide modest storage fees by using the joint logistics center; to

- introduce the Clean Console System.
- Joint growth of large and small logistics companies: to protect business environment of small logistics companies by establishing or improving relevant regulations (entry limits for unique businesses and item restriction).
- Improved function of the logistics governance: to newly establish the international logistics secretary/logistics secretary (tentatively named) under the presidential secretary for economic affairs, the international logistics division under the Ministry of Land, Transport and Maritime Affairs and the stationary committee.
- Foundation for demand creation: to build the governmental logistics BM for wide use; to provide the standard operation rate system for the logistics industry; to improve the demand and supply of human resources.
- Specialization
 - Specialization of logistics function: to provide support for the environment, security and technical solution as well as new areas, such as BM, consulting and events that can be linked to the logistics industry.
 - Fostering of specialists: to jointly prepare specialist training programs by the logistics association and each business associations (manufacturing, plant, construction, resource, M&A and finance); to jointly establish the International Logistics Academy using resources from the established logistics training institutes and other research centers.
 - Logistics R&D connected to businesses: to link specialized areas with the logistics sector; to draw up customer oriented IT solutions; to strengthen logistics visibility; to develop logistics routes to new markets; to spend budget on R&D for logistics route optimization and the logistics model for wide use.

○ Globalization

- Support for business networks: to provide governmental support for joint studies with international private organizations; to encourage participation into international surveys, seminars, global logistics exhibitions and global logistics associations.
- For larger logistics companies: to encourage large companies' investment into logistics subsidiaries; to newly establish large logistic companies through the consortium of private and public companies; to privatize public companies; to support vertical integration of businesses with large shipping companies at the center; to support M&A between domestic logistics companies.
- Foundation for joint entrance to the global market: to establish the national investment consultative body for coordinated entry; to link ODA projects to advancement to the global logistics market; to develop and provide programs to link businesses for both forward and backward linkage effects.

제1장 서론

1. 연구의 배경

세계 경제는 지속적으로 성장하고 있으며, 생산기지 이동과 교역 확대 등을 통해 점차 그 중심축이 미국과 유럽 등지에서 아시아로 이동하고 있다. 1982년 존 나이스비트(John Naisbitt)는 그의 저서 「메가트렌드(Megatrends)」에서 이러한 현상을 예견했다.

“ 21세기의 거대한 물결의 하나는 세계 경제 및 문화의 중심축이 서양에서 동양으로 이동하는 것이다.”

그가 언급했던 것처럼 현재 아시아의 경제는 급속히 성장하고 있다. 최근 글로벌 금융위기에도 중국과 인도가 지속적인 성장세를 유지하였고 통계적으로도 2008년 기준 아시아는 세계 인구의 60%, 세계 GDP의 26%, 세계 수출 총액의 26.1%, 세계 외환 보유고의 50% 이상을 차지하고 있다. 이러한 맥락에서 미국 컬럼비아대학교 제프리 삭스(Jeffrey Sachs) 교수 역시 그 현상의 변화와 가속화를 아래와 같이 예고했다.

“중국 경제규모가 금세기 중반에 미국을 능가할 것이고, 세계 경제의 중심축이 아시아로 이동함에 따라 미국의 우위는 감퇴할 수밖에 없다.”

그는 특히 아시아로의 경제축 이동과 함께 동북아가 중심으로 성장할 것이라는 것을 예견했다. 세계 경제중심은 이제 미국과 유럽에서 아시아로 이동 중이고 그 중 동북아가 중심지역으로 부상하고 있다. 이미 2008년 기준 아시아 수출 총액의 81%, 수입 총액의 76%가 동북아에서 발생하고 있

다. 이러한 글로벌 경제 중심의 이동은 FTA 촉진 등 교역환경 변화와 함께 동북아가 글로벌 교역의 중심으로 성장하는 자양분이 되고 있다.

아시아를 중심으로 한 국제교역 증가는 국제물류산업의 성장으로 이어졌고 주요 물류거점 국가들은 물류산업의 활성화를 통해 자국 이익 극대화와 선진국 도약의 기반으로 활용하고자 많은 노력을 기울이고 있다.

한국 정부도 이러한 국제 동향을 인지하고 2000년 이후 국가경제 성장 기반강화와 선진국 진입의 일환으로 동북아의 물류 거점화를 추진하고 있으나 아직 성과가 미흡한 상황이다. 이는 외부적인 요인에도 이유가 있으나 기본적으로 한국 물류산업의 글로벌 경쟁력 부족이 주요 요인으로 파악되고 있다. 글로벌 물류 중심화의 주축인 물류기업, 특히 국제물류기업들은 성장에 필요한 규모와 범위의 경제를 확보하지 못하고 있고, 전문성 결여, 불합리한 거래 관행 등으로 인해 제한적으로 주어진 성장기회조차 제대로 활용하지 못하고 있다. 또한 정부의 물류시설 공급 위주 정책이나 시급 과제 및 사안 위주의 물류정책 역시 한 몫을 하고 있다.

한국 경제는 제조업, 건설업 위주로 성장세를 주도하였으나 2008년 1인당 GDP 2만 달러 수준에서 정체하고 있으며, 1인당 GDP 3만 달러, 4만 달러의 선진국으로 도약하지 못하고 있는 실정이다. 2000년대 이후 본격적으로 진행된 산업구조의 변화 및 제조기업의 해외 이전 등으로 국부 창출 및 성장한계에 직면하고 있는 것이다. 한국이 선진국으로 성장하기 위해서는 제조업, 건설업 위주의 기존 산업을 고도화하는 것도 중요하지만, 서비스 산업을 강화하는 것도 필요하다. 특히 국제 교역의 중심지역으로 부상한 동북아를 이용할 수 있는 한국의 입지를 고려할 경우 물류산업의 육성은 매우 중요한 사안이다.¹⁾

1) 삼정KPMG경제연구원, 「주식회사 대한민국, 이제 다시 시작이다」, 원앤원북스, 2009, pp. 143~146.

그러나 한국 물류산업은 기 언급한 것처럼 아직 걸음마 수준에 머물고 있으며, 국내 다른 산업들에 비해서도 상대적인 경쟁력이 미흡한 상황이다. 글로벌 물류시장은 2004년 이후 연평균 5.8%씩 성장하여 2008년 기준으로 3.6조 달러²⁾에 달하는 거대한 시장이다. 이는 우리나라 총 GDP인 9,339억 달러의 3.8배, 총수출액인 4,220억 달러의 8.5배에 이르는 규모이다. 우리나라는 2008년 세계 물동량의 7%³⁾를 차지하였으나, 국내 물류기업이 글로벌 물류시장에서 점유하는 비율은 2.4%⁴⁾에 불과한 실정이다. 이는 국내 물류기업이 2008년 한 해에 물동량 기준으로 우리나라가 가질 수 있는 약 1,600억 달러 규모의 글로벌 물류시장을 상실하고 있음을 의미한다.

따라서 글로벌 물류시장에서의 점유율 확대를 위해 물류산업의 선진화 및 글로벌 경쟁력 제고를 위한 많은 노력이 필요한 상황이다. 특히 국가차원에서 국내 물류산업을 미래 성장산업 및 산업구조 선진화 대안으로 발전시키기 위해서는 구체적 행동계획에 앞서 우리의 현 위치에 대한 상세한 분석과 반성이 필요하다. 그러나 지금까지는 시급 과제나 사안 해결 중심으로 정책 및 대안을 수립하여 한국 국제물류산업의 근본적인 문제점과 성장 방향에 대한 인식이 부족했다. 글로벌 경쟁력 제고가 필요한 한국의 국제물류분야는 정부 주도의 물류시설 공급정책이나 종합물류인증제도 등 제한된 국내 중심의 대형전문물류기업 육성 정책에 치중되어 있다. 더구나 국제물류산업의 주체라 할 수 있는 중소물류기업이 스스로 시장을 개척하고 글로벌 경쟁력을 제고할 수 있는 정책 기반이나 방향성 제공이 미흡한 상황이다.

한국은 국제분업의 흐름에 맞추어 1만 개 이상의 국적 제조업체와 다

2) Datamonitor, *Global Top 10 Logistics Companies-Industry, Financial and SWOT Analysis*, 2009. 11, p. 8.

3) 2008년 세계 총해상물동량은 163.5억 톤이며, 우리나라의 총해상물동량은 약 11.4억 톤으로 점유율이 약 7.0% 수준임.

4) 2008년 글로벌 물류시장 규모인 3.6조 달러 대비, 2008년 운수업 조사의 물류업 매출합계인 107.7조 원을 2008년 12월 환율인 1257.5원을 적용하면 약 858억 달러가 도출되며, 이 비율이 약 2.4% 수준이 됨.

수의 해외 자원개발 업체들이 해외를 무대로 활동하고 있다. 또한 국가 경제구조상 대외의존도가 높고 국제물류 수요가 많음에도 불구하고 한국 물류기업의 영업범위는 대부분 국내시장으로 한정되어 있다. 이로 인해 물류기업의 전문성 평가척도인 물류 아웃소싱 비율이나 국내 물류기업의 해외진출 빈도가 지극히 낮은 실정이다.⁵⁾

국내의 국제물류기업 현황을 살펴보면 국제물류주선업체를 중심으로 한 다수의 영세 기업들과 국내사업 위주의 중소형 항만운영사, 비교적 글로벌화가 진전된 중대형 해운선사, 그리고 대형 제조업과 연계된 2자 물류기업과 일부 3자 물류기업들이 주로 활동하고 있다. 이러한 국제물류기업은 국제화 미흡, 기업난립, 과당경쟁, 불합리한 관행 등으로 운임 변화, 유가 인상 및 환율 변동 등 외부적 요인에 매우 취약한 구조이기 때문에 물류활동에 어려움이 많은 상황이다. 또한 과거 정부에서 추진한 글로벌 물류네트워크 구축 정책의 지속성 부족, 글로벌 물류기업 육성정책의 실효성 부족 등으로 국가의 수출 경쟁력 제고, 수입물가 안정, 해외자원 확보 및 기업 해외진출 지원 등에 국제물류산업의 기여도가 부족한 실정이다. 이로 인해 대부분의 전문가들은 우리나라 국제물류산업의 체질 개선을 위해서는 대부분 국제물류산업 전체의 구조 개선이 필요하다고 지적하고 있다.⁶⁾

한국 국제물류산업의 발전은 국제물류산업의 선진화를 통한 산업 건전성 제고와 글로벌 경쟁력과 시장 지배력을 갖춘 국제물류전문기업의 육성에서 찾을 수 있다. 그러나 과거 관련 연구들은 국제물류산업의 이슈별 문제 해결이나 현상 분석에 치중하여 구체적이고 실질적인 국제물류산업의 구조 개선이나 선진화 대안을 제시하지 못하고 있다. 기존 연구들은 글로벌 물류네트워크 구축, 국제물류인증제도 도입, 물류 공기업 민영화 및 대

5) 서비스산업 선진화 작업반, 「서비스산업 선진화 정책방향 보고서」, 2009, pp. 238~242.

6) 김수엽 외, 「글로벌 물류리더기업 육성방안연구」, 한국해양수산개발원, 2009, pp. 150~152.

형화 등 정부 주도의 제한된 대안을 통해 국제물류산업의 활성화에 치중한 부분이 크다.

반면, 국제물류산업의 중요성 제고, 국제물류산업 구조의 한계, 국제물류산업의 통합발전 방향 등에 대한 본질적 문제에 대한 고민과 이에 대한 체계적이고 종합적인 대안 제시가 미흡했다. 이는 결국 정부의 국제물류정책 추진 시 정책 당위성 확보, 문제점 인식, 정책추진 방향 및 그 실효성 제고에 한계를 가져오고 있는 것이다.

2. 연구의 목적

위와 같은 배경 및 필요성에 따라 수행되는 본 연구의 목적은 다음과 같다.

첫째, 한국 국제물류산업의 현황 및 문제점 분석과 심층적 해외 사례 검토를 통해 한국 국제물류산업의 현실적 문제점을 발굴하고, 경쟁력을 보다 강화할 수 있는 방향을 도출한다.

둘째, 경제학에서 가장 널리 활용되고 있는 산업연관분석(interindustry analysis)을 이용하여 한국 물류산업의 구조를 비교하고, 파급효과를 분석하여 우리 물류산업의 선진화 필요성과 방안을 도출한다.

셋째, 한국 국제물류산업의 종합적이고 실효성 있는 정책 대안을 도출하기 위해 구체적인 정책 비전 및 방향을 설정하고, 선진화 요인별 실행 대안을 제시한다.

3. 연구의 내용과 방법

1) 연구의 내용 및 방법

본 연구는 한국 국제물류산업이 글로벌 경제환경 변화에 맞추어 선진국 도약을 위한 신성장동력으로 작용하고 글로벌 경쟁력을 보유하기 위한 정책방안 제시를 주요 내용으로 하고 있다. 연구에서 사용되는 통계자료는 최신 수치를 기본으로 하되 기준연도는 2009년으로 맞추고자 하였다. 정부 정책의 효과적인 추진을 위해 미래 목표 설정은 정부 계획과 연동하여 단기적으로는 2012년으로, 중장기적으로는 2020년으로 설정하였다. 한국 국제물류산업의 범위는 2장에서 설정한 대로 한국 국제물류의 중심인 항만과 관련된 항만운영업, 국제물류주선업, 전문물류기업 등을 대상으로 한다. 그러나 국내물류와 국제물류의 구분이 사실상 모호할 뿐 아니라 구분의 필요성 자체가 사라져가는 것이 현재 주요 추세이다. 또한 물류산업에 대한 통계자료의 구성 자체가 국내물류와 국제물류의 구분이 쉽지 않은 것이 현실이다. 따라서 본 연구에서는 국제물류산업에 집중하되 경우에 따라서는 국내 물류산업을 포함한 물류산업 전체에 대해 분석하였다. 또한 물류산업의 정책이 국내물류와 국제물류를 명확히 구분하여 실시될 수 있는 성질이 아니므로, 정책 제언 부분에서 국제물류에 초점을 맞추었지만 물류산업 전반을 대상으로 한 경우도 있다.

한편, 현재 국내에서 제공되는 통계자료의 미비로 인하여 본 연구에서 전체 국제물류산업에 대한 분류를 통한 유사 산업과의 비교에 한계가 있었다. 또한 통계 분류상의 문제점으로 인해 산업 내 비교 역시 한계가 있어 본 연구에서 다른 국제물류산업의 범위는 한국의 전체 국제물류산업 모두를 포괄하지 못하는 경우가 발생할 수밖에 없었다.

연구 방법은 기본적으로 문헌연구, 인터뷰 및 설문방법을 활용한 현장

조사, 통계자료를 활용한 국가 간 산업연관분석, 국내외 전문가 공동연구, 시장중심 연구를 위한 기업CEO 세미나 및 국내외 관련 전문가 자문 등을 활용하였다. 이외 각 장별 특수성을 고려하여 아래 기술한 연구내용에 맞추어 필요한 방법론과 참고문헌을 활용하여 연구를 진행하였다. 주요 연구 내용과 방법은 다음과 같다.

■ 선행연구 검토 및 개념정의

선행연구 검토	
접근방법 및 연구방법론	- 문헌조사
참고문헌	- 글로벌 물류네트워크 구축 타당성조사 및 기본계획 수립, 2006 - 3PL기업 성장/해외진출 방안, 2007 - 글로벌 항만투자의 실효성 제고 방안, 2008 - 글로벌 항만경쟁 구조변화와 해외 신흥거점 선정 연구, 2008 - 초대형 글로벌 3PL기업 육성방안 연구, 2009 - 글로벌 리더 물류기업 성장전략 연구, 2009 - 세계신흥물류시장 진출과 협력증진을 위한 국가전략 수립- ASEAN을 중심으로, 2009
개념정의	
접근방법 및 연구방법론	- 문헌조사 및 전문가 인터뷰
참고문헌	- 로지스틱스 21세기, 2002 - 관련 협회 홈페이지 및 법령 자료 - 물류산업 경쟁력 강화를 위한 중합물류업 활성화 방안, 2004 - 한반도 선진화 혁명: 철학과 전략, 2008 - 지표로 본 한국의 선진화 수준, 2010 - 두산백과사전 및 표준국어대사전

■ 산업 선진화 사례

한국 서비스산업 선진화 정책	
접근방법 및 연구방법론	- 문헌조사 및 인터뷰 조사 - 통계 자료 비교 분석
참고문헌	- 2005년 산업연관표(실측표) 작성결과, 2008 - 2008년 산업연관표 작성결과, 2010 - ‘서비스산업 선진화 방안 : Service-PROGRESS I’ 보도자료, 2008 - ‘일자리 창출과 성장기반 확충을 위한 서비스산업 선진화 방안: Service PROGRESS III’ 보도자료, 2009 - 경제난국 극복 및 성장기반 확충을 위한 서비스산업 선진화 방안, 2009
한국 유사 산업 선진화 사례	
접근방법 및 연구방법론	- 문헌조사
참고문헌	- 유통서비스 시장개방의 이익과 과제: 국내 소매업의 구조조정을 중심으로, 2004 - 소프트웨어산업구조 선진화 방안, 2008 - 서비스산업 선진화 정책방향 보고서, 2009
해외 물류산업 선진화 사례	
접근방법 및 연구방법론	- 문헌조사 및 전문가 자문 - 출장 및 인터뷰 조사
참고문헌	- Eurostat 자료 - Singapore Customs - 일본 국토교통성 자료 등 - 제3자 물류 활성화 방안에 관한 연구보고서, 2007 - 3PL 기업 성장 및 해외 진출 방안, 2007

■ 한국 국제물류산업 현황 및 문제점

한국 국제물류산업 제도 발전과정

접근방법 및 연구방법론	- 문헌조사 및 인터뷰
참고문헌	- 우리나라 복합운송주선업의 구조 고도화 방안 연구, 1999 - 해양수산백서, 2001 & 2003, 참여정부 물류정책 백서, 2007 - 우리나라 해운항만 운송의 변천과정 및 전략과제, 2006 - 정부의 물류정책과 물류산업 활성화를 위한 소고, 2007 - 물류창고업의 선진화 방안, 2009 - 우리나라 컨테이너터미널의 관리·운영 및 육성·지원정책 분석, 2009

한국 국제물류산업 분석

접근방법 및 연구방법론	- 문헌조사 - 통계자료 분석
참고문헌	- 운수업 조사 각 연도 - IMF 및 한국은행 경제통계시스템 통계자료 - 기업경영분석 각 연도

한국 국제물류산업 문제점

접근방법 및 연구방법론	- 문헌조사 - 전문가 인터뷰 및 세미나
참고문헌	- 물류산업 경쟁력 강화를 위한 종합물류업 활성화방안, 2004 - 국제물류전담기구 설립 필요성 및 추진방안에 관한 연구용역, 2008 - 물류창고업의 선진화 방안, 2009

■ 한국 국제물류산업 경쟁력 분석

분석 틀	
접근방법 및 연구방법론	- 문헌조사 - 통계자료 비교분석
참고문헌	- OECD Stat Extracts - 한국은행 산업연관표 및 산업분류 - 일본통계청 산업분류

물류산업 경쟁력 비교 분석	
접근방법 및 연구방법론	- 문헌조사 - 통계자료 비교분석
참고문헌	- OECD Stat Extracts - 한국은행 산업연관표 및 산업분류 - 일본통계청 산업분류

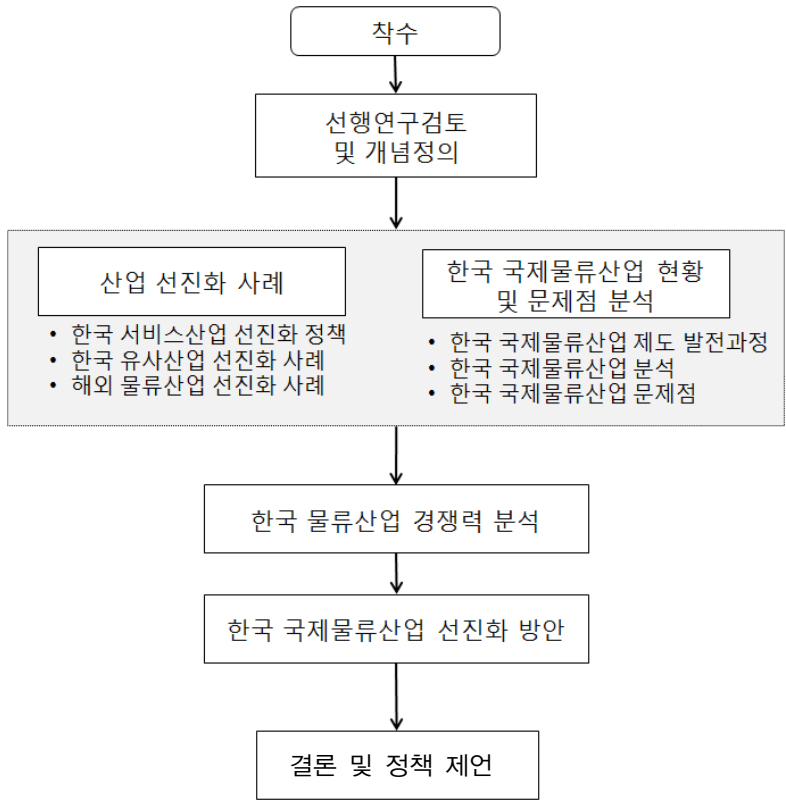
■ 한국 국제물류산업 선진화 방안

국제물류산업 정책 비전 및 방향 설정	
접근방법 및 연구방법론	- 정부당국과 인터뷰, 전문가 의견 수렴 - 정부정책 및 기본계획 검토
참고문헌	- 국가물류기본계획 - KMI Workshop paper, 2008 - 서비스산업 선진화 정책방향 보고서, 2009

국제물류산업 선진화 방안 제언	
접근방법 및 연구방법론	- 문헌조사 및 인터뷰 조사 - 세미나 개최
참고문헌	- Spatial Evolution in Asia's Global Ports, 2008 - 전자무역 수출입물류 신규서비스 개발에 관한 연구, 2008 - 공동물류와 물류표준화, 2008 - 한국국제협력단 전자조달시스템 - 관세청 전자통관시스템 및 보도자료 - 한·EU FTA체결에 따른 항만자유무역지역 기업유치전략 연구, 2010 - Imitation Strategy를 이용한 국내 물류기업의 해외진출 전략에 관한 연구, 2010

2) 연구의 흐름

본 연구는 선행연구 검토를 통해 국제물류산업의 정의와 범위, 선진화의 정의 등을 설정한 후 한국 서비스산업의 선진화 정책, 한국 유사 산업 선진화 사례 및 해외 물류산업 선진화 사례 등을 검토하고 한국 국제물류산업 제도 발전과정, 한국 국제물류산업 분석 및 문제점 등 한국 국제물류산업의 현황과 문제점 등을 분석하였다. 또한 한국 국제물류산업의 경쟁력 수준을 파악하기 위해 물류 강국 네덜란드와 제조 강국 일본과의 물류산업의 구조, 생산성, 부가가치 등에 대한 비교분석을 실시하였다. 이를 기초로 연구 방향 및 구체성 등에 대한 자체 검토를 통해 한국 국제물류산업의 선진화 방안을 도출하여 연구 결과가 정책에 반영될 수 있도록 연구의 추진체계를 설정하였다.



| 그림 1-1 | 연구수행 과정

제 2 장 선행연구 검토 및 개념정의

본 장에서는 우리나라 국제물류산업을 활성화하기 위해 수행되었던 다양한 선행연구들을 살펴보고, 본 연구의 핵심 키워드인 물류산업, 국제물류산업 및 선진화의 개념을 정의하고 연구의 전체적인 목적과 개념을 정립하고자 한다.

1. 선행연구 검토

그동안 한국 물류기업의 해외진출과 대형기업 육성 등을 통한 물류기업 및 국제물류산업의 성장전략은 주로 제3자물류(Third Party Logistics : 3PL) 및 항만 터미널 운영 등으로 구분되어 수행되어 왔다. 먼저, 한국 물류기업의 해외진출에 관한 선행연구로는 2006년도의 「글로벌 물류네트워크 구축 타당성 조사 및 기본계획 수립」을 들 수 있다. 이 연구는 세계 물류산업의 급속한 성장 전망과 함께 주요국의 글로벌 물류기업 육성에 자극받아 한국 물류기업의 해외진출 필요성 및 전략방향을 제시하였다. 해외진출 권역 및 국가를 검토하고 계층적분석기법(Analytic Hierarchy Process : AHP)을 통해 선정기준 및 가중치, 대상 권역 및 국가를 선정한 후, 우선순위를 도출하였다. 동북아 시장에서의 확고한 우위를 확보하고, 인도, 동남아시아 등 신흥 잠재시장으로 네트워크를 확대하며 최대 소비시장인 유럽·북미 시장에서의 입지강화를 주요 추진전략으로 수립하였다. 또한 각 권역별로 추진사업을 발굴하여 세부 사업별로 사업 비즈니스 모델 및 내용, 유의사항, 기대효과, 추진 로드맵 등을 제시하였다. 또한 글로벌 네트워크 실현 지원시스템으로 금융지원 시스템, 해외물류투자 지원시스템, 해외물류 정보모니터링 시스템, 국제물류촉진 지원전담 시스템 등을 제안하였다.

다음으로는 2007년에 수행된 한국컨테이너부두공단의 「3PL기업 육성 및 해외 진출 방안」을 들 수 있다. 국내 제조업의 해외진출에 따라 국제 물류서비스의 중요성이 증대되고 있음에도 불구하고 국내 물류기업의 역량은 미미한 실정이라는 문제의식 하에, 국내외 3PL 비즈니스 시장 현황을 파악하고 사례분석 등을 통하여 3PL 기업 육성 및 해외진출에 대한 정책방안을 제시하였다. 이 연구는 System Dynamics 이론을 통하여 시뮬레이션을 실시함으로써 각 정책대안의 효과를 측정하였다는 데에 그 특징이 있다. 3PL 기업의 육성방안으로는 법인세 인하 등을 통한 가격경쟁력 지원과 IT 시스템 투자, 인프라 확충 및 전문인력 양성 등을 통한 품질투자 지원정책 등 2가지 대안을 검토하였다. 가격경쟁력 지원은 단기효과가 발생하고 품질투자 지원은 장기효과가 발생하므로 2가지 정책대안을 동시에 추진하는 것이 바람직하다고 제안하였다. 해외진출 지원방안에 대해서는 정보제공, 동반진출 유도, 자금지원 등의 3가지 정책대안을 가지고 시뮬레이션을 하였는데, 정보제공 및 동반진출 유도는 단기간에 가시적이고 직접적인 효과를 나타내었으나 이를 전제하지 않은 자금지원은 효과 면에서 미미한 것으로 분석되었다. 이 연구는 3PL 기업만을 대상으로 하고 있다는 점, 그리고 정책의 세부 추진전략보다는 효과 검토에 치중하였다는 점에서 본 연구와 차이점이 있다.

또한 한국해양수산개발원(KMI)에서 2008년에 수행된 「글로벌 항만투자의 실효성 제고 방안」 연구는 글로벌 물류네트워크 구축정책의 항만투자 사업을 중심으로 중간 점검을 실시하고 실효성 제고방안을 제시하고 있다. 실효성 제고를 위하여 ‘국가공사인 글로벌 항만투자 전담기구의 설립’, ‘관민공동의 글로벌 항만투자 전담기구 설립’, ‘전담기구의 설립 및 운영회사 분리’, ‘항만투자 및 자금융자 전담기구의 설립’, ‘민간자율에 위임’ 등 5가지 대안의 장단점을 분석하고, 각 대안을 7가지 평가항목⁷⁾으로 평가하여 ‘민

7) ‘투자 정보 발굴·제공시스템’, ‘투자단 구성의 효율성 및 투자 의사 결정의 신속성’, ‘타당성

간자율에 위임'하는 대안이 가장 바람직한 것으로 제안하였다. 이 연구는 국가, 기업, 공공기관 등의 주체별 역할 등을 명시적으로 제시하지는 않으며, 항만투자사업 분야의 해외진출에 치중하고 있는 점에서 본 연구와 차이점이 있다고 할 수 있다.

한편 2008년도에 수행된 「글로벌 항만경쟁 구조변화와 해외 신흥거점 선정 연구」는 해외 진출 지역 선정 시 유용하게 쓸 수 있는 객관적인 판단 기준을 제공하는 것을 목적으로, 물동량, GDP 규모 및 수출규모, 외국인직접투자(Foreign Direct Investment : FDI) 누적액 그리고 우리나라와의 수출입 물동량과 해외투자액을 정량적 요인으로, 대상 국가의 인프라수준, 거시경제환경의 안정성과 노동 인건비 및 효율성, 국가적 부패지수를 통한 투명한 행정서비스 등을 정성적인 요인으로 고려하여 진출 대상 국가의 우선순위를 도출하였다. 결과로는 중국, 미국, 아랍에미리트(United Arab Emirates : UAE), 싱가포르, 독일 순서로 우선순위가 높게 나왔으며, 신흥국가만을 대상으로 했을 경우에는 말레이시아, 러시아, 사우디아라비아, 인도 등의 순서로 나타났다. 정책 제언으로는 해외 신흥거점 진출을 위한 지수 개발, 국가적 네트워크를 연계한 전담기관의 활용, 공적개발원조(Official Development Assistant : ODA) 연계 사업 추진, 국제물류투자분석센터 안정화 및 적극 활용, 중장기 해외진출 계획 수립, 상생협력형 해외사업 개발 등을 제안하고 있다.

대형 물류기업 육성과 관련하여서는 비슷한 시기에 수행된 「초대형 글로벌 3PL 육성방안 연구(한국무역협회, 2009)」와 「글로벌 리더 물류기업 성장전략 연구(김수엽 외, 2009)」이 있다. 두 연구는 글로벌 물류기업의 성장사례와 각국의 지원정책 등을 검토한 후 정책대안 및 전략을 제시하였는

분석 체제의 전문성 강화', '유리한 자금조달 체제 정비', '민간기업의 진출촉진', '민간기업의 투자리스크 완화', '수익성 있는 투자사업의 확보' 등.

데, 「초대형 글로벌 3PL 육성방안 연구」는 글로벌 물류인증제, 글로벌 물류추진위원회, 글로벌 물류해외진출협의체, 글로벌 물류지원 펀드, 국제물류 M&A 전문가 양성 등의 정책 제언을 하고 있다. 「글로벌 리더 물류기업 성장전략 연구」는 글로벌 물류기업의 성장전략을 특성화, 독점화, 공공화, 세계화로 구분하여 각 기업의 특성을 도출하고, 유럽, 미국, 일본, 중국 등 주요국의 물류산업 육성전략을 분석하였다. 정책 제언으로는 물류산업 지원정책의 지속적인 추진, M&A 전략 추진, 국제물류투자펀드 활용, 3PL 기업 전문화, 전문인력 양성을 주요 전략으로 도출하고, 실효성 있는 정부 정책 집행, 물류기업 전문화 추진, 인수합병 지원, 신규시장 창출 등을 결론 및 정책 제언으로 제시하였다.

또한 「세계 신흥물류시장 투자와 협력 증진을 위한 국가전략 수립 - 아세안을 중심으로」는 2009년도에 신흥시장에 대한 해운, 항만, 국제물류분야의 개발협력(ODA)과 기업의 투자지원 정책을 종합 연계 추진하기 위한 국가전략 수립을 목적으로 수행되었다. 인도네시아, 베트남, 말레이시아, 태국, 캄보디아, 필리핀, 미얀마 등의 국가에 대해 기술협력과 자금협력으로 구분하여, 우선협력분야 / 단기 / 중장기를 구분하여 각 국가에 대한 항만 투자·협력 로드맵을 제시하였다. 주요 전략과제로는 투자와 협력의 조화, 민간협력의 실효성 제고, 개발경험의 도구화(Toolkit), 국가별 해운항만 진출전략 수립(Maritime Transport Cooperation Strategy : MTCS) 등을 제시하였다. 또한 정책 제언으로 가칭 ‘해운·항만 해외 협력 및 투자 전략회의’의 구성·운영, 민간주도 - 국가지원형 ‘해운·항만 해외진출 개발조사 지원사업’ 시행, 해외투자사업 추진 시 추진 전략의 명확한 설정, 아세안 시장에 대한 국가별 해운항만 진출전략(MTCS)의 시범사업 우선 추진 등을 제안하였다.

| 표 2-1 | 선행연구 검토

구 분		연구목적	연구방법	주요 연구내용
주 요 선행 연구	1	- 과제명 : 글로벌 물류네트워크 구축 타당성조사 및 기본계획 수립 - 연구자(연도) : KMI(2006) - 연구목적 : 국내 물류사업 허브화전략 추진방안 도출	- 문헌조사 - AHP 분석	- 국내외 물류산업 현황분석 - 글로벌 물류 네트워크 구상 - 대상국가 선정기준 검토 - 글로벌 물류네트워크 구축 대상 권역 및 국가 검토 - 글로벌 물류네트워크 구성 및 진출 방안 - 글로벌 네트워크 구축 로드맵 - 글로벌 네트워크 실현 지원 시스템
	2	- 과제명: 3PL기업 성장/해외진출 방안 - 연구자(연도): 권공단(2007) - 연구목적: 3PL기업 성장 및 해외시장 진출 전략방향 및 정부지원방안 도출	- 문헌조사 - 설문/인터뷰 - 시뮬레이션 - 대안 분석	- 3PL 개념 및 서비스 특징 - 국내 3PL시장 현황 및 실태 - 해외 사례 - 3PL기업 성장/해외진출 방안
	3	- 과제명: 글로벌 항만투자의 실효성 제고 방안 - 연구자(연도): KMI(2008) - 연구목적: 글로벌 물류네트워크 구축 정책의 가시적 성과 조속달성 및 효과 극대화	- 문헌조사 - 면담 및 세미나 - 해외사례조사	- 세계 항만투자 환경변화 - 국내 물류기업의 글로벌 항만 투자 현황 및 문제점 - 터미널 운영기업의 글로벌화 촉진전략 및 사례 고찰 - 글로벌 항만투자 실효성 제고 방안
	4	- 과제명 : 글로벌 항만경쟁 구조변화와 해외 신흥거점 선정 연구 - 연구자(연도) : KMI(2008) - 연구목적 : 국내물류기업의 해외진출 전략 방안 도출	- 문헌조사 - 전문가 인터뷰 - 계량분석 - 설문조사	- 항만물동량/주요 경제지표 등 분석 - 표준화 - 효과적인 진출 촉진 전략
	5	- 과제명: 초대형 글로벌 3PL기업 육성 방안 연구 - 연구자(연도): 한국무역협회(2009) - 연구목적: 초대형 3PL 육성 방안 제시	- 문헌조사 - 해외사례조사	- 글로벌 물류기업 필요성 - 선진 물류기업 성장 모델 - 선진 글로벌 물류기업 사례 조사 - 초대형 글로벌화 추진방안
	6	- 과제명: 글로벌 리더 물류기업 성장 전략 연구 - 연구자(연도): KMI(2009) - 연구목적: 국제물류 리더기업 성장전략 제시	- 문헌연구 - 설문조사	- 물류산업 현황 및 구조분석 - 국내 물류산업의 경쟁력 - 글로벌 물류기업 성장전략 - 주요국 물류기업 육성전략 - 글로벌 물류리더기업 성장 전략
	7	- 과제명 : 세계 신흥물류시장 투자와 협력증진을 위한 국가전략 수립·아세안을 중심으로 - 연구자(연도) : KMI(2009) - 연구목적: 해외잠재시장진출 방안도출	- 문헌조사 - 설문조사	- 한-ASEAN 현황분석 - 성장잠재력 분석 - 물류산업 협력 분야 도출

한국 국제물류산업의 선진화와 관련된 선행연구의 정책 제언 내용을 비교하면 다음과 같다.

| 표 2-2 | 선행연구 정책 제언 비교

연구명	정책 제언	정책 유형화
글로벌 물류네트워크 구축 타당성조사 및 기본계획 수립	- 선정사업을 중심으로 사업타당성 분석 실시 및 우선순위 구분하여 글로벌 물류네트워크 기본계획 수립 - 사업협의체를 통해 조기 추진가능 사업 실행 가능성 극대화 - 초기 글로벌 물류네트워크 확충을 위한 전담 추진지원 조직 확보 - 적절한 투자대상 확보와 투자시점 설정에 대한 심층 분석	글로벌화
3PL 기업 성장 및 해외 진출 방안	- 3PL 시장규모 확대 및 기업 경쟁력 강화 측면에서의 정책 수립 - 중물업인증제도 개선, 중소물류기업 지원제도 개선, 3PL 표준계약서 작성/보완 - 공동 통합물류정보포털 구축, 동반진출 평가/지원제도 도입, 해외 물류전문기관 유학프로그램 도입, 해외진출 지원전담기구 설립 - 3PL기업 물류솔루션 도입, IT시스템 고도화, ASP활성화 지원 - 실무중심형 3PL 전문인력양성, 물류전문자격증 제도 도입 - 그린물류 시범사업단 설립, 모달시프트 확대 환경 조성, 물류기업의 전사적 환경경영 도입, 화주기업의 3PL 이용확대	안정화 전문화 최적화 글로벌화
글로벌 항만투자의 실효성 제고 방안	- 타당성분석 전문기관 육성, 해외투자사업 촉진 지원기구 설립 - 이차보전 방식 활용, 일반회계 자금 지원, 투자기업에 대한 융자 범위 확대 조건 설정, 재정지원 시스템 정비 등 우대금융조건 제공 - 항만투자사업에 대한 기획능력 제고, 유능한 인재 양성·활용 등 투자주체의 능력 확보	전문화 글로벌화
글로벌 항만경쟁 구조변화와 해외 신흥거점 선정 연구	- 해외 신흥거점 진출을 위한 지수 개발 - 국가적 네트워크를 연계한 전담기관 활용 - ODA 사업 확대를 통한 기업의 연계 사업 추진 - 국제물류투자분석센터의 운영 안정화 및 적극 활용 - 해외항만 투자사업 진출을 위한 중장기 계획 수립 - 물류업, 제조, 운송업의 동반화를 통한 협력형 해외사업 개발	전문화 글로벌화
초대형 글로벌 3PL기업 육성방안 연구	- 글로벌 운송기업이나 2PL 기업을 포함한 정부 지원 - 실무형 전문인력 양성을 위한 글로벌 물류기업 위탁 연수 또는 유수 전문대학원 위탁교육 - 그린물류시스템 기술개발 및 실용화 방안에 대한 정부 투자 - 기업, 학계, 전문연구기관, 정부의 경쟁력 강화 방안 및 협력시스템에 대한 정부의 정책적 노력	안정화 최적화 전문화 글로벌화

| 표 2-2 | 선행연구 정책 제언 비교(계속)

연구명	정책 제언	정책 유형화
글로벌 리더 물류기업 성장전략 연구	- 정부정책의 실효성 제고 - 물류기업 전문화 추진 및 신규시장 진출 - 동반진출 기반마련, 대형화 지원	전문화 글로벌화
세계 신흥물류시장 투자와 협력증진을 위한 국가전략 수립- 아세안을 중심으로	- 해외항만 해외 협력 및 투자 전략회의 구성 및 운영 - 민간주도-국가지원형 ‘해운항만 해외진출 개발조사 사업’ 시행 - 국가, 분야, 지역, 성격 등에 따른 추진전략 수립 - 아세안 시장에 대한 국가별 해운항만 진출전략 시범사업 추진	글로벌화

<표 2-2>에서 언급한 것과 같이 다양한 정책들이 제시되고 시행되었다. 대부분 제도 개선, 교육 및 정보기술(Information Technology : IT) 기능 강화, 전문화, 기업성장 자금지원, 시설 최적화, 산업구조 안정화, 해외진출을 통한 글로벌화 등이 주로 언급된 정책 대안들이며, 대부분 산업의 전문화, 최적화, 안정화, 글로벌화 등으로 구분할 수 있다. 이 중 일부는 정책화되기도 하고 현재 추진 중에 있으나 여전히 실효성 부족으로 한국 국제물류산업의 글로벌 경쟁력 및 산업 건전성 제고 등에 필요한 구체적인 선진화 방안으로 역할을 못하고 있다. 이는 정책 방향의 문제가 아니라 문제점에 대한 올바른 진단과 이를 개선하기 위한 전략 및 전술이 미흡했기 때문으로 판단된다. 또한 정부 정책의 실효적 집행 부분도 국제물류산업의 선진화에 장애요인으로 작용했다고 볼 수 있다.

2. 개념정의

1) 물류 및 물류산업

물류란 20세기 초 미국의 클라크(F. E. Clark) 교수가 마케팅 분야에서 물적유통(Physical Distribution)이라는 용어를 사용한 데서 유래하고 있다.⁸⁾

물류의 개념은 학자 및 기관에 따라 상이하게 정의되고 있는데, 현대적인 의미의 물류가 발생한 곳인 미국의 마케팅 및 생산관리 분야에서 이용되는 정의가 주로 인용되고 있다. 미국마케팅협회(American Marketing Association)에서는 물류(Logistics)를 ‘물적 유통, 제조 보조, 구매 등을 위한 자금 및 인적 자원의 계획, 분배, 통제에 관한 프로세스’로 정의하고 있다.⁹⁾ 한편 SCM(Supply Chain Management) 분야에서도 물류를 정의하고 있는데, 미국 SCM협회(Council of Supply Chain Management Professionals)는 물류관리(Logistics Management)를 ‘고객의 요구에 부응하기 위하여, 기점(起點)과 소비점(消費點) 사이에서 이루어지는 재화, 서비스 및 관련 정보를 효율적이고 효과적으로 보관하고 전후방으로 유통하고 보관하는 활동을 계획, 시행, 통제하는 SCM의 일부분’으로 정의하고 있다.¹⁰⁾ 이 둘의 정의에서 ‘물류’와 ‘물류관리’ 사이의 개념적인 차이는 크지 않은 편이나 각각의 분야에서 주로 사용되는 용어를 사용한 점, 그리고 미국 SCM 협회의 정의에서는 ‘전후방으로(forward and reverses flow)’라고 회수물류 분야를 명시한 점 등에서 다른 것으로 판단된다.

한국의 「물류정책기본법」 제2조 제1항 제1호에서는 “물류(物流)란 재화가 공급자로부터 조달·생산되어 수요자에게 전달되거나 소비자로부터 회수되어 폐기될 때까지 이루어지는 운송·보관·하역(하역) 등과 이에 추가되어 가치를 창출하는 가공·조립·분류·수리·포장·상표부착·판매·정보

8) 이외에도 business logistics, logistics, total material management, distribution logistics 등의 용어도 사용됨.

9) A single logic to guide the process of planning, allocating, and controlling financial and human resources committed to physical distribution, manufacturing support, and purchasing operations(http://www.marketingpower.com/_layouts/Dictionary.aspx?dLetter=L).

10) Part of supply chain management that plans, implements, and controls the efficient, effective forward and reverses flow and storage of goods, services and related information between the point of origin and the point of consumption in order to meet customers' requirements(<http://cscmp.org/aboutcscmp/definitions.asp>).

통신 등을 말한다.”라고 정의하고 있다.

한편, 산업은 물품 및 서비스 등 경제적 재화의 생산을 의미하는 것으로, 모든 분야의 생산적 활동 전반을 지칭하는 동시에 전체 산업을 구성하는 각 부문, 다시 말해 각 업종을 지칭하는 말로도 사용된다. 후자의 산업은 같은 종류의 제품 또는 서비스를 공급하는 기업, 즉 복수의 기업이 존재하고 있는 경우에 이들이 서로 경쟁관계에 있는 동일한 분야를 지칭한다.¹¹⁾ 즉, 물류산업이란 ‘물류’라는 서비스를 제공하는 기업들이 경쟁관계에 있는 동일한 분야라고 할 수 있다.

2) 국제물류산업

국제(International)란 2개국 이상의 국가에서 개인들 또는 기업들이 관련된 거래를 처리하는 것을 의미한다.¹²⁾ 따라서 국제물류란 물류가 2개국 이상에 걸쳐 발생하는 것을 뜻하며, 초창기에 제시된 물류라는 개념이 ‘국내(domestic)’에 치중되어 있었으나 실제 제조기업을 포함한 기업들의 활동은 국내에 한정된 것이 아니므로 국제물류 또한 고려해야 한다는 점을 강조하는 측면에서 사용되어온 용어라고 할 수 있다. 이러한 국제물류의 개념은 자유무역의 확대와 기업의 글로벌화가 진행된 20세기 후반부와 21세기 전반부에 들어와서 본격적으로 적용되기 시작했다.¹³⁾ 일반적으로 국내물류와 비교하여 국제물류는 서류비용 등이 많이 소요되며, 더 많은 주체들(parties)이 관련되며, 기술 및 정보 등이 더 많이 요구된다는 특성이 있다.

그런데 위에서 언급한 ‘정의’만으로는 개념이해가 쉽지 않다. 따라서

11) 두산백과사전 참조.

12) Donald F. Wood, Anthony P. Barone, Paul R. Murphy, Daniel L. Wardlow, “International Means that it will Deal with Transaction Involving Individuals or Firms in More Than One Nation”, *International Logistics*, AMACOM, 2002.

13) 진형인, “국제물류 발전사”, 『로지스틱스 21세기』, 한국로지스틱스학회, 2002, p. 106.

본 연구의 대상인 국제물류산업을 명확히 하기 위해서는 국제물류산업에 해당되는 업종과 그렇지 않은 업종 등을 검토하는 것이 도움이 될 것이다.

물류산업에 대한 공식적인 세부업종 분류 및 통계자료는 현재 제공되지 않으며,¹⁴⁾ 물류정책기본법 제2조에서는 물류산업이 아닌 물류사업에 대해 정의를 하고 있는데, 화물운송업, 물류시설운영업, 물류서비스업으로 구분하고 있다.¹⁵⁾ 물류사업의 구체적인 범위에 대해서는 동법 시행령 별표1에서 제공되고 있는데, 이 범위는 2004년 KOTI의 연구결과를 준용하면서 해운법과 항만운송사업법에서 분류되는 업종을 추가한 것으로 보인다. 그러나 이 기준을 보더라도 국내물류업과 국제물류업이 명확히 구분되지는 않는다. 또한 최근 주목받고 있는 3PL은 별도 업종으로 구분되고 있지 않은 실정이다. 그리고 물류정책법 시행령상의 기준은 한국표준산업분류와 매칭이 되지 않기 때문에 이 기준에 따른 통계자료 접근이 쉽지 않은 것이 사실이다. 이 따라서 본 연구는 물류정책기본법 시행규칙의 분류를 기준으로 국제물류산업에서 고려해야 할 주요 업종을 제안하는 것으로 국제물류산업의 개념을 명확히 하고자 한다.

먼저 화물운송업에서는 한국의 지리적 특성 및 정치적 상황을 고려할 필요가 있다. 즉, 다른 나라에서는 철도 및 트럭 등의 육상화물운송업이 국

14) 한국표준산업분류는 현재 9차까지 개정되었으나, 여전히 물류산업은 명시적으로 독립되어 있지 않고 화물 운송뿐 아니라 여객수송까지 포함하고 있는 운수업에 포함되어 있음. 한편 통계청에서는 물류정책기본법 제2조에 따라 물류산업을 분류하고 있는데, 화물을 직접 운송하는 활동, 운송지원 시설운영, 임대, 운송 관련 서비스, 운송장비 제조활동을 포함하고 있다. 운송장비 제조활동은 일반적으로 물류로 고려되지 않는다는 단점이 있음.

15) 물류정책기본법 제2조 제1항

2. ‘물류사업’이란 화주(貨主)의 수요에 따라 유상(有償)으로 물류활동을 영위하는 것을 업(業)으로 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(周旋), 물류장비의 임대, 물류정보의 처리 또는 물류컨설팅 등의 업무를 하는 물류서비스업

제물류산업이 될 수 있으나 아직까지 한국에서는 국내 물류산업으로 분류되어야 한다. 따라서 화물운송업에서는 해상화물운송업, 항공화물운송업 및 상업서류송달업¹⁶⁾이 주요 국제물류산업이 될 수 있다. 다만, 운송장비 등의 하드웨어가 충분히 보유되어야 하며 해운산업 및 항공산업까지 포괄하면 연구의 범위가 지나치게 확대될 우려가 있다. 상업서류송달업은 한국 표준산업분류상 택배업의 일종으로 포함되어 있는데¹⁷⁾ 택배업은 주로 국내 물류에 가깝다고 할 수 있다.¹⁸⁾ 이러한 이유로 화물운송업에 대해서는 본 연구에서는 다루지 않기로 한다.

다음으로 물류시설 운영업에서는 창고업과 물류터미널 운영업이 있는데, 각각의 위치 및 업종 특성에 따라 국내물류 및 국제물류의 성질을 모두 가질 수도 있을 것이다. 다만, 본 연구에서는 물류터미널 운영업 중 하역업을 주요 국제물류산업으로 검토하도록 한다. 단, 2007년도 말에 발표된 제9차 한국표준산업분류에서 하역업은 ‘수상화물취급업’에 해당하므로, 향후 하역업과 수상 화물 취급업이라는 표현을 같은 의미로 사용하기로 한다.

물류서비스업에서는 복합운송주선업, 해상운송주선업, 항공운송주선업 등 화물주선업을 주요 국제물류산업으로 검토할 예정이다. 또한 제9차 한국표준산업분류에서는 세세분류 기준 ‘화물운송 중개, 대리 및 관련서비스업’에서 복합운송주선업, 화물자동차운송 주선업, 도로화물운송주선업, 해운대리점, 항공운송 대리점, 관세사업 등을 통틀어 하나의 산업으로 보고 있다. 그러나 운수업 조사에서는 ‘육상운송주선업’과 ‘복합운송주선업’을 별도의 산업으로 분류하고 있으므로 본 연구에서는 자료의 접근 및 국제물

16) 항공법 제2조 제38항에서 “타인의 수요에 맞추어 유상으로 「우편법」 제2조 제2항 단서에 해당하는 수출입 등에 관한 서류와 그에 딸린 견본품을 항공기를 이용하여 송달하는 사업을 말한다”고 정의됨.

17) 사실 한국표준산업분류에서는 ‘상업서류송달’업이라는 명칭은 사용되고 있지 않으며, 이와 유사한 항목으로 택배업의 색인어 중 ‘국제소포송달(사설)’이 포함되어 있을 뿐임.

18) 국내 상업서류송달업의 규모는 산정되고 있지 않은 것으로 파악되나 「우편법」을 위반하지 않아야 한다는 기본적인 조건 등을 감안하면 그 규모가 크지 않은 것으로 판단된다.

류와의 관련성을 고려하여 ‘복합운송주선업’¹⁹⁾을 위주로 검토할 예정이다.

| 표 2-3 | 물류정책기본법상 물류사업의 범위

사업항목명		세부내역
화물 운송업	육상화물운송업	화물자동차운송사업, 화물자동차운송가맹사업, 철도사업
	해상화물운송업	외항정기화물운송사업, 외항부정기화물운송사업, 내항화물운송사업
	항공화물운송업	정기항공운송사업, 부정기항공운송사업, 상업서류송달업
	파이프라인운송업	파이프라인운송업
물류 시설 운영업	창고업 (공동집배송센터운 영업 포함)	일반창고업, 냉장 및 냉동 창고업, 농·수산물 창고업, 위험물품보관업, 그 밖의 창고업
	물류터미널운영업	복합물류터미널, 일반물류터미널, 해상터미널, 공항화물터미널, 화물차전용터미널, 컨테이너화물조작장(CFS), 컨테이너장치장(CY), 물류단지, 집배송단지 등 물류시설의 운영업
물류 서비스업	화물취급업 (하역업 포함)	화물의 하역, 포장, 가공, 조립, 상표부착, 프로그램 설치, 품질검사 등 부가적인 물류업
	화물주선업	국제물류주선업, 화물자동차운송주선사업
	물류장비임대업	운송장비임대업, 산업용 기계·장비 임대업, 운반용기 임대업, 화물자동차임대업, 화물선박임대업, 화물항공기임대업, 운반·적치·하역장비 임대업, 컨테이너·파렛트 등 포장용기 임대업, 선박대여업
	물류정보처리업	물류정보 데이터베이스 구축, 물류지원 소프트웨어 개발·운영, 물류 관련 전자문서 처리업
	물류컨설팅업	물류 관련 업무프로세스 개선 관련 컨설팅, 자동창고, 물류자동화 설비 등 도입 관련 컨설팅, 물류 관련 정보시스템 도입 관련 컨설팅

19) ‘복합운송주선업’은 과거 화물유통촉진법에서 사용되었던 용어이며, 이후 물류정책기본법으로 전면 개정된 이후에는 ‘국제물류주선업’이라는 명칭을 사용하고 있으나 운수업조사에서는 아직까지 ‘복합운송주선업’이라는 용어를 사용하고 있음(본 연구 p. 101 참조).

| 표 2-3 | 물류정책기본법상 물류사업의 범위(계속)

사업항목명		세부내역
	해운부대사업	해운대리점업, 해운중개업, 선박관리업
	항만운송관련업	항만용역업, 물품공급업, 선박급유업, 컨테이너 수리업, 예선업
	항만운송사업	항만하역사업, 검수사업, 감정사업, 검량사업

자료 : 물류정책기본법 시행령 별표 1

3) 선진화

최근 정치·경제·사회·산업 등 전 분야에 선진화라는 용어를 많이 사용하고 있다. 선진화의 사전적 정의는 ‘문물의 발전단계나 진보 정도가 다른 것보다 앞서게 됨’²⁰⁾이다. 한반도 선진화 재단은 선진화를 분야별로 구분²¹⁾하였는데, 경제적 선진화는 1인당 소득 3만 달러의 ‘항아리형’ 경제, 정치적 선진화는 포퓰리즘(populism)을 넘어 ‘자유민주주의’로, 국제적 선진화는 ‘세계 공헌국가’로 구분하여 정의하고 있다. 최근 삼성경제연구소에서 실시한 한국의 선진화에 대한 조사²²⁾에서 선진화의 개념은 ‘경제적 여유와 함께 쾌적하고 편안한 삶을 유지하면서 국제적 영향력이 있는 나라가 되는 것’이라 하였다. 이처럼 다수의 문헌에서 관점과 분야의 특성을 고려하여 선진화라는 정의를 내리고 있다.

반면 물류산업의 선진화에 대한 정의는 그렇게 많은 편이 아니다. 최근 한국개발연구원(KDI)에서 발간한 서비스산업 선진화 정책방향 보고서(2009)에서 물류산업의 선진화를 개념적으로 ‘산업의 안정화, 전문화 및 글

20) 국립국어원, 「표준국어대사전」, 2009.

21) 박세일, 「한반도선진화 혁명: 철학과 전략」, 2008. 2.

22) 삼성경제연구소, 「지표로 본 한국의 선진화 수준」, 2010. 7.

로벌화를 통해 효율적인 국내외 공급사슬망 완성과 글로벌 부가가치를 획득하는 동북아 물류강국이 되는 것'이라 언급하였다. 그 외에 물류산업의 대형화, 민영화 등을 통한 건전성 제고를 물류산업의 선진화라고 언급하는 경우도 있다.

본 연구에서는 위의 KDI 보고서 내용을 그대로 수용하여 총괄적인 선진화 개념보다 산업 측면에서 안정화, 전문화, 최적화, 글로벌화 추구를 통한 국가 신성장동력화 및 글로벌 물류영토 확대를 한국 물류산업의 선진화 정의로 보고자 한다.

제 3 장 산업 선진화 정책 및 사례

본 장은 제 2장에서 제시된 선진화 개념을 포함하는 정책들을 추진하고 있는 국내 다른 산업의 사례와 해외 주요 국가의 물류산업 선진화 사례를 조사하여 본 연구에 적용 가능한 시사점을 도출하고자 한다.

1. 한국 서비스산업 선진화 정책

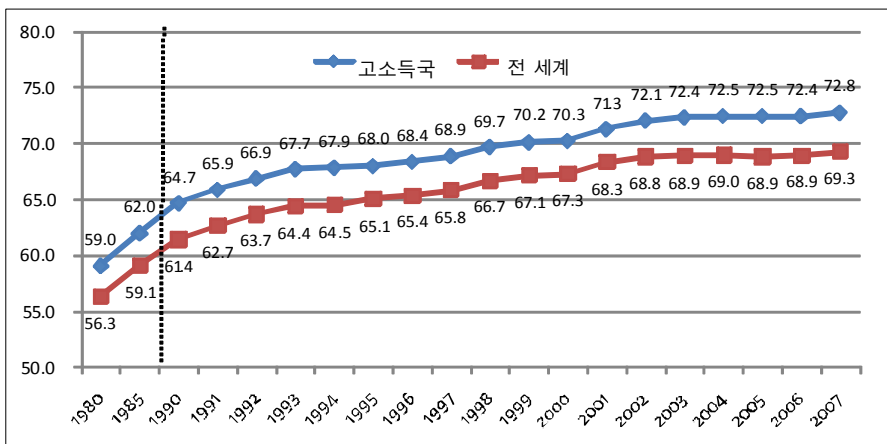
1) 개요

한국의 서비스산업 선진화 정책을 살펴보기에 앞서 먼저 동 정책의 수립 배경으로 크게 작용한 서비스업의 중요성 증대에 대한 이해가 필요하다. 본 연구에서는 이를 위해 전 세계적으로 진전되고 있는 경제의 서비스화를 간략하게 검토하고, 이어 산업구조, 고용, 수출입 측면에서 서비스산업의 중요성이 어떻게 증가하였는가를 살펴보기로 한다.

과거에는 전 세계적으로 일국 경제의 성장 및 발전이 제조업과 농업을 중심으로 이루어져 온 반면, 서비스는 상대적으로 그 중요성이 저평가되어 온 것이 사실이다. 그러나 20세기 말에 접어들면서 국민경제에 있어 서비스업의 비중이 증가하는 이른바 ‘경제의 서비스화’가 진전되고 서비스 무역 또한 증가하면서 서비스는 점차 국민경제에 있어 중요한 산업으로 인식되기 시작하였다.²³⁾ 경제의 서비스화 양상은 GDP에서 서비스산업이 차지하는

23) ‘경제의 서비스화’란 일반적으로 일국의 경제가 발전하면서 생산과 고용 측면에 있어서 서비스산업의 비중이 높아지는 현상을 의미함. 제2차 세계대전 이후 미국을 포함한 서유럽 선진국들의 경제가 발전하면서 이들 국가의 산업구조는 점차 제조업의 비중이 감소하는 동시에 서비스업의 비중이 지속적으로 증가하여 경제의 서비스화가 뚜렷하게 나타났으며, 최근 전 세계적으로 유사한 양상을 보이고 있음. Uno(1989), 한국은행(1994)에서는, 경제의 서비스화는 서비스산업의 지식집약화 및 제조업 내 서비스업무의 분리 등으로 인해 서비스산업이 국민경제에서 차지하는 비중이 높아지는 현상으로 볼 수 있음(강준구, 2001).

비중으로 간략하게 살펴볼 수 있는데, 세계은행 온라인에 따르면 소득수준에 관계없이 동 비중이 지속적으로 증가하는 양상을 확인할 수 있다. <그림 3-1>을 보면 전 세계 모든 국가의 GDP에서 서비스분야의 부가가치가 차지하는 비중은 1980년 56.3%에서 2000년에는 67.3%로 증가하였으며, 이후에도 동 비중이 증가하여 2007년에는 69.3%에 이르고 있는 것으로 나타났다. 특히 이 현상은 고소득국에서 더욱 높은 수준을 보이고 있는데, 고소득국의 동 비중은 1980년 59.0%에서 2007년에는 72.8%로 증가하였으며, 1980년 이후 지속적인 증가 양상이 뚜렷하게 나타났다.²⁴⁾



주 : 1) GDP에서 서비스부분의 부가가치가 차지하는 비중을 나타냄

2) 고소득국은 자료원에서 High Income 그룹임

자료 : World Bank(online), 2010

| 그림 3-1 | GDP 대비 서비스부문 부가가치 비중(%)

24) 한국은행(1994) 및 민경휘(1998)는 서비스산업의 비중 증가는 서비스 가격변화에 의한 현상으로 불변가격 기준 산출구조에서는 서비스산업의 비중증가가 적다는 점을 지적함. Baumol(1967)과 Baumol et al.(1985)은 서비스산업의 생산성이 제조업에 비교해 볼 때 낮은 수준이지만 산업 간 임금동조화 현상으로 말미암아 서비스-제조업 간 임금수준이 비슷해지며, 이로 인해 서비스 가격이 재화의 가격에 비해 상대적으로 높아진 것이기 때문에 경제의 서비스화를 산업구조의 고도화와 연계하여 볼 수 없다고 지적함. 그 외에도 일부는 경제발전에 따른 경제의 서비스화 진전이 일반적인 현상이 아닌 서구 경제에 국한된 현상으로 보면서 그 근거로 일본, 독일 등 제조업 중심의 산업구조를 가진 국가들을 지적함.

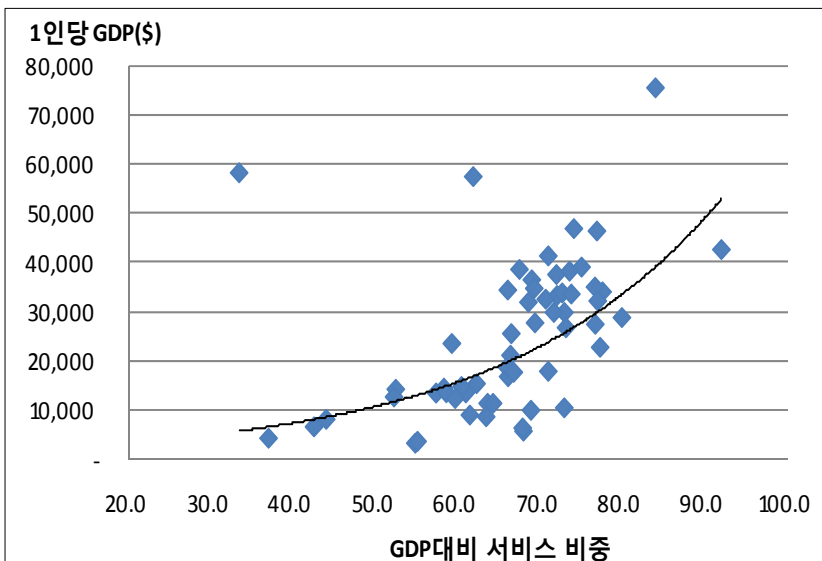
경제의 서비스화 진전은 서비스 무역 확대와 이에 따른 서비스 무역에 대한 국제적인 규범 제정으로 나타났다. 특히 서비스의 경우 보이지 않는 무형의 특성으로 인해 과거에는 비교역재로 인식이 되었고, 이에 따라 무역의 주된 논의 대상에서 제외되어 왔는데, 관세 및 무역에 관한 일반협정 (General Agreement on Tariffs and Trade : GATT) 출범 이후 제7차 다자간 협상인 도쿄라운드(1973~1979년)에 이르기까지 서비스는 주된 관심의 대상이 되지 못하였다는 사실이 이를 보여준다. 그러나 서비스 무역이 크게 증가하면서 제8차 다자간 협상인 우루과이라운드(1986~1993년)에서는 서비스 분야도 주요 의제 중 하나로 채택이 되었으며, 우루과이라운드 협상 결과 서비스 분야의 무역을 다루는 최초의 구속적 다자간 규범인 서비스 무역에 관한 일반협정(General Agreement on Trade in Services : GATS)이 제정되었고 1995년 WTO 출범과 함께 발효되었다. 이후 2000년대에 접어들어 도하개발어젠다(Doha Development Agenda : DDA) 협상에서 농업, 비농산물 시장접근(Non-Agricultural Market Access : NAMA)²⁵⁾ 등의 분야와 함께 서비스도 중요한 한 분야로 WTO 회원국 간에 서비스 시장을 더욱 개방하여 서비스 무역을 확대시키기 위한 노력이 이루어지고 있는 상황이다. 그러면 다음에서는 서비스산업의 중요성을 산업구조, 고용, 무역 측면에서 보다 구체적으로 살펴보기로 한다.

25) NAMA 협상은 WTO 회원국 간에 농산물이 아닌 모든 품목에 대한 관세 및 비관세 장벽을 완화하거나 제거하기 위한 협상이며, 농산물이 아닌 품목, 즉 비농산물이라 함은 일반적으로 HS code 25류에서 97류까지의 매우 넓은 범위를 포괄하며, 우리나라의 관세율표에서 비농산물이 차지하는 비중은 전체 상품의 85% 정도로 매우 포괄적인 분야임(“DDA NAMA 협상 어디까지 왔나”, 『나라경제』, 2010년 12월호).

2) 서비스산업의 중요성

(1) 산업구조 측면

앞서 잠시 살펴보았지만, 경제가 발전하고 산업구조가 고도화됨에 따라 국민경제에서 서비스산업이 차지하는 비중이 크게 증가하는 양상은 전 세계적으로 나타나고 있다. <그림 3-2>는 2009년 기준 각국(58개국)의 구매력평가(PPP)로 환산한 1인당 GDP와 GDP 대비 서비스 비중의 조합을 평면에 나타낸 것으로, 소득수준이 높을수록 GDP 대비 서비스 비중이 증가하는 정의 상관관계를 나타내고 있다. 이와 같은 결과로 미루어볼 때 한국도 향후 경제가 더욱 발전하게 되어 1인당 소득이 증가될수록 서비스산업의 비중 확대가 발생할 것으로 예상된다.



주 : 1인당 GDP 및 GDP 대비 서비스 비중은 2009년 기준임

자료 : IMD(Online)

| 그림 3-2 | 1인당 GDP(PPP)와 GDP 대비 서비스 비중과의 관계

주요국의 GDP 대비 서비스 비중을 보면, 선진국의 경우 서비스의 비중이 GDP의 75% 내외를 차지하고 있지만 예외적으로 일본과 독일 같은 오랜 산업화의 역사 속에서 제조업 중심의 경제구조가 중심을 이루는 국가에서는 여타 선진국과 달리 서비스의 비중이 70% 초반대를 보이고 있다. 개도국은 국가별 차이가 큰데, 한국과 대만, 브라질 등의 국가는 선진국 수준에 근접하는 서비스 비중을 나타내고 있는 반면, 대부분의 국가들은 동 비중이 60% 미만이며, 특히 중국과 동남아 개도국 등은 동 비중이 50% 미만으로 나타났다.

| 표 3-1 | 주요국의 GDP 대비 서비스 비중과 1인당 GDP(PPP) 현황
단위 : %, 달러

선진국	국가	미국	프랑스	영국	호주	독일	일본
	서비스/GDP	76.9	77.0	73.8	73.6	72.7	70.7
	1인당 GDP	46,368	32,088	33,518	38,170	33,733	32,456
개도국	국가	한국	대만	멕시코	러시아	인도	중국
	서비스/GDP	69.4	68.6	61.0	60.5	54.9	42.6
	1인당 GDP	27,634	31,834	13,360	14,659	3,086	6,436

주 : 1인당 GDP 및 GDP 대비 서비스 비중은 2009년 기준임
자료 : IMD(Online)

산업연관표 기준으로 서비스산업의 비중을 살펴보면, 한국의 총산출액에서 서비스업이 차지하는 비중은 2000년 39.4%에서 2007년 40.4%로 증가하였으나, 이후 2008년에는 38.4%로 감소하였다. 일본과 비교할 경우 일본의 2005년 수준(57.2%)에 크게 못 미치고 있는 수준이다.

| 표 3-2 | 총산출액에서 각 산업이 차지하는 비중(산업연관표 기준)

단위 : %

구분	한국					일본
	2000	2005	2006	2007	2008	2005
전 산업	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
농림어업	2.8	2.1	2.0	1.8	1.7	1.4
광업	0.2	0.2	0.1	0.1	0.1	0.1
제조업	46.0	46.3	46.3	46.5	48.8	31.9
전기가스·수도·건설	9.4	9.5	9.3	9.3	9.0	8.9
서비스업	39.4	40.0	40.3	40.4	38.4	57.2
기타	2.2	2.0	2.0	1.8	1.9	0.6

자료 : 한국은행, 「2005년 산업연관표(실측표) 작성 결과」, 2008; 한국은행, 「2008년 산업연관표 작성결과」, 2010

한편, 산업구조의 고도화 및 경제의 서비스화가 진전되면 될수록 각 산업의 생산에서 서비스업의 중간투입이 증가되는 현상이 나타나게 된다. 예를 들어 휴대용 음향기기 제조업의 경우, 과거에는 기업 자체적으로 시장 동향을 조사하고 내부의 기술 및 디자인 인력을 활용하여 제품을 설계, 제작한 후 시장에 판매해왔다. 그러나 최근에는 전 세계적인 경쟁심화 및 기술의 급속한 발전에 적극적으로 대응하기 위해 기업은 외주를 통해 조사·분석기능을 수행하고, 제품의 설계 및 디자인도 외부의 전문기업 또는 전문가를 활용하는 등 기업 자체의 비용 절감 및 효율 향상을 위해 핵심 부문 외에는 아웃소싱을 많이 하고 있다. 이와 같은 기업들의 활동 변화는 서비스의 중간투입 증가로 나타나는 것이다. <표 3-3>을 보면 한국의 경우 생산에 동반된 중간투입에 있어 서비스의 중간 투입이 2008년 29.2%에 불과하며, 이는 2000년 기준 일본의 수준(50.3%)보다도 낮은 것으로 나타났다. 이와 같은 현상은 아직까지 국내 산업의 고도화가 미진하다는 점을 보여주는 동시에 향후 경제가 보다 발전되기 위해서는 서비스업 특히, 물류업의

생산성 향상이 반드시 이루어져야 함을 시사한다. 경제의 발전과 산업구조의 고도화는 필연적으로 서비스 중간투입의 확대를 가져오는데, 서비스업의 발전과 생산성 향상이 이루어지지 않을 경우 제조업과 여타 산업의 생산성 향상에 걸림돌이 될 수 있다.

| 표 3-3 | 중간투입의 구성

단위 : %

구분	한국					일본
	2000	2005	2006	2007	2008	2000
중간투입계	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
물적 투입	68.1	68.4	68.2	68.4	70.8	49.7
서비스 투입	31.9	31.6	31.8	31.6	29.2	50.3

주 : 물적 투입은 중간투입총액에서 농림어업, 광업, 제조업, 전력·가스·수도 및 건설의 중간투입이 차지하는 비중이며, 서비스 투입은 중간투입총액에서 도소매, 운수 및 보관, 통신 및 방송, 금융 및 보험, 부동산 및 사업서비스, 공공행정 및 국방, 교육 및 보건, 사회 및 기타 서비스가 차지하는 비중임

자료 : 한국은행, 「2005년 산업연관표(실측표) 작성 결과」, 2008; 한국은행, 「2008년 산업연관표 작성결과」, 2010

(2) 고용 측면

서비스업은 고용 측면에서도 중요한 역할을 하고 있다. 산업 전반에서 자동화, 정보화 등으로 고용 확대 없는 성장 또는 고용을 줄이면서 이루어지는 성장이 이루어지고 있으며, 특히 이와 같은 현상은 제조업에서 집중적으로 나타나고 있다. 반면, 예외인 경우도 있으나 대부분의 서비스업은 사람을 기반으로 운영되기 때문에 서비스의 수요가 확대되어 해당 서비스 시장이 커지거나, 새로운 서비스 분야가 발전하게 되면 고용 확대가 이루어지게 된다. <표 3-4>에 제시되어 있는 한국의 고용 구조를 살펴보면, 서비스업의 고용 비중은 2000년 59.4%에서 2005년 61.8%로 증가하였으며, 2007년에는 63.5%로 2000년 대비 4.1%포인트 증가된 것으로 나타났다. 특

히 2007년의 경우 전기·가스·수도·건설을 포함하여 서비스업의 고용 비중은 약 72.9%로 국내 고용에 있어 중요한 역할을 하고 있음을 알 수 있다. 한편, 제조업의 고용 비중은 2000년 19.2%, 2005년 18.4%, 2007년 17.7%로 점차 감소하고 있다. 따라서 향후 경제발전에 의해 서비스업의 비중이 보다 확대되면 국가 고용증대가 예상된다.

표 3-4 | 산업별 고용 현황(취업자 수 기준)

단위 : 천 명, %

구분	2000		2005		2006		2007	
	취업자 수	비중	취업자 수	비중	취업자 수	비중	취업자 수	비중
전 산업	16,677	100.0	17,602	100.0	18,064	100.0	18,784	100.0
농림어업	2,229	13.4	1,830	10.4	1,804	10.0	1,749	9.3
광업	19	0.1	17	0.1	17	0.1	17	0.1
제조업	3,195	19.2	3,236	18.4	3,275	18.1	3,333	17.7
전기·가스·수도·건설	1,321	7.9	1,645	9.3	1,738	9.6	1,763	9.4
서비스업	9,913	59.4	10,873	61.8	11,230	62.2	11,921	63.5

주 : 2008년 고용표가 아직 발표되지 않아 2007년까지 명시

자료 : 한국은행 경제통계시스템, 산업연관표(각 연도)의 고용표 참고

서비스업의 고용효과는 특히 취업유발계수에서 보다 명확히 드러난다. 취업유발계수는 특정 산업부문에 대한 최종수요가 10억 원 발생할 경우 해당 산업을 포함한 모든 산업에서 직·간접적으로 유발되는 취업자 수를 의미하는데, <표 3-5>의 2007년 기준 취업유발계수를 살펴보면, 서비스업은 18.1로 제조업(9.2)보다 매우 높고, 전산업(13.9)보다도 높은 수준으로 직간접적인 고용유발효과가 높은 산업이다. 다만 국내 서비스업의 발전이 상대적으로 낙후되어 있어 생산성이 여타 산업에 비해 떨어진다는 점이 문제인데, 이는 취업계수로 확인할 수 있다. 취업계수는 불변가격 산출액 10억 원당 소요되는 취업자 수를 나타내는 지표로 노동생산성의 역수 개념이다. 따라서 취업계수가 클수록 노동생산성은 낮은 것으로 볼 수 있다. 2007년

취업계수를 살펴보면, 서비스업은 12.8명으로 농림어업을 제외한 모든 산업에 비해 높게 나타나며, 전 산업의 취업계수보다도 매우 높은 수준이었다.²⁶⁾ 서비스업의 취업계수는 1995년 이후 상당한 개선을 보이고 있으나, 아직까지 여타 산업(농림어업 제외)에 비해 상대적으로 생산성 수준이 매우 낮은 상태이다.

| 표 3-5 | 산업별 취업유발 효과

단위 : 10억 원당 명

구분	2000	2005	2006년	2007년
전 산업	18.1	14.7	14.3	13.9
농림어업	62.9	51.1	50.2	46.8
광업	9.8	10.4	10.1	10.3
제조업	13.2	10.1	9.6	9.2
전기가스수도	5.3	3.6	3.5	3.5
건설	17	16.6	17.3	16.8
서비스업	21.5	18.4	18.2	18.1

자료 : 한국은행, 「우리나라의 고용구조와 노동연관효과」, 2008; 한국은행, 「2007년 고용표로 본 우리나라의 고용구조 및 노동연관효과」, 2009

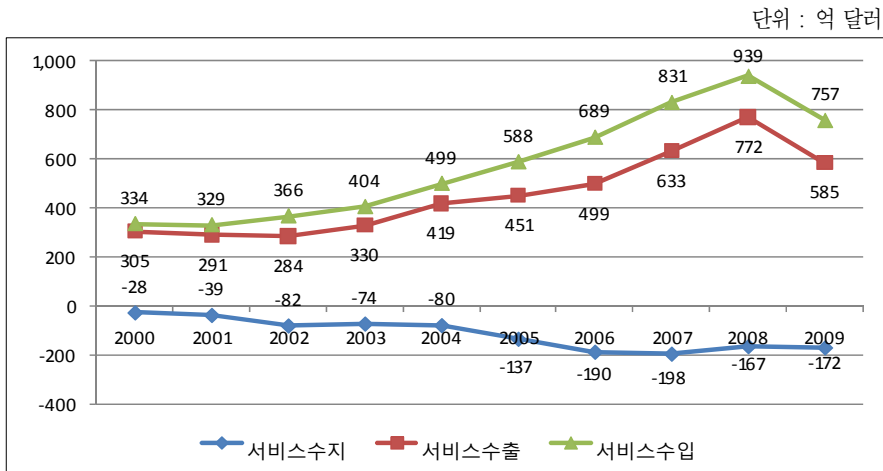
특히 한국은행(2009)에 따르면 서비스산업의 취업자는 2000~2005년 9.0%, 2005~2006년 3.3%, 2006~2007년 6.2% 증가하였는데, 이를 기여도 기준의 증감 요인으로 분해하여 분석한 결과 산출액 증가에 따른 요인이 각각 26.5%, 5.4%, 6.7%인 반면 노동생산성 향상에 의한 것은 각각 -17.5%, -2.1%, -0.5%로 나타났다.²⁷⁾ 이와 같은 결과는 한국 서비스업의 고용 증가가 동 부분의 노동생산성 증가로 인한 것이 아니라 단지 시장의 확대에 의해 나타난 것으로 향후 이에 대한 개선이 시급하다고 볼 수 있다.

26) 한국은행, 「2007년 고용표로 본 우리나라의 고용구조 및 노동연관 효과」, 2009

27) 상계서.

(3) 무역 측면

한편, 2000년 이후 서비스업은 수출입 측면에서 중요한 관심의 대상이 되고 있다. 상품 수출입의 경우 1997년 32.6억 달러 적자를 보였으나, 1998년 이후 지속적인 흑자 기조를 나타내고 있다. 반면, 서비스 수출입의 경우 1998년 10.2억 달러 흑자를 기록하였으나, 1999년 적자로 전환된 이후 지속적으로 그 규모가 확대되어 2007년에는 198억 달러의 적자를 기록하였다. 2009년에는 전 세계 경제침체로 인해 한국의 서비스수입 자체가 감소하여 적자 규모 또한 172억 달러로 다소 감소하였다. 서비스 무역수지 적자는 전반적으로 국내 산업이 발달하면서 서비스에 대한 수요가 높아졌음에도 불구하고 국내 서비스업의 낙후 및 경쟁력 약화로 해외 서비스에 대한 수요가 증가되었기 때문이다. 서비스 무역수지 적자 확대는 결과적으로 한국의 경상수지 적자를 유발하는 주요 요인으로 작용한다.



자료 : 한국은행 경제통계시스템, 국제수지 참고, 2010

【그림 3-3】 한국 서비스 무역 현황

서비스수지 적자가 큰 분야는 사업서비스, 여행, 특허권 등 사용료이며, 흑자가 큰 분야는 운수, 금융, 정부서비스이다. 사업서비스는 2000년만

하더라도 약 31억 달러의 적자에 불과하였으나, 2005년에는 그 규모가 2배 가량 증가한 이후 2009년에는 약 158억 달러에 이르고 있어 한국 서비스수지 적자의 대부분을 차지하고 있는 것으로 나타났다. 이와 같은 점은 앞서 지적한 바와 같이 국내 산업이 발달하면서 사업서비스에 대한 수요, 특히 높은 수준의 사업서비스를 필요로 하는 경우가 많아진 반면, 국내에서 이를 충족시켜주지 못해 해외 서비스를 도입하고 있기 때문으로 평가된다. 반면, 운수(주로 해운, 항공)의 경우 다소간의 변동을 보이고 있기는 하나 한국 서비스수지에 있어 중요한 역할을 하고 있는 것으로 나타났으며, 동 분야의 산업구조 선진화 및 해외진출 활성화가 보다 강화될 경우 한국 서비스 무역에 있어 중요성이 더욱 확대될 것으로 평가된다.

| 표 3-6 | 분야별 서비스수지

단위 : 백만 달러

구분	2000	2005	2007	2008	2009
서비스수지	-2,848	-13,658	-19,768	-16,672	-17,203
운수	2,639	3,733	4,481	7,998	5,575
금융서비스	514	1,416	3,304	3,095	1,597
정부서비스	363	686	612	270	472
사업서비스	-3,128	-6,115	-7,409	-14,279	-15,793
여행	-298	-9,600	-15,837	-9,292	-3,888
특허권 등 사용료	-2,533	-2,652	-3,399	-3,274	-3,864
통신서비스	-235	-330	-366	-425	-445
개인, 문화, 오락서비스	-23	-209	-482	-364	-317

서비스수지 적자의 주요 원인을 한마디로 요약하면 국내 서비스업의 경쟁력 저하라고 볼 수 있다. 물론 경제의 서비스화가 진전되고 있는 가운데 국내 상품의 품질 향상, 국제거래 증가, 국제 서비스 아웃소싱 증가 등으로 외국의 사업서비스에 대한 수요가 증가하고 있기 때문에 대외무역에 의존하는 소규모 개방경제 국가로서 한국의 최근 사업서비스와 특허권 등

사용료 수지 악화는 불가피한 면이 있다.²⁸⁾ 그러나 사업서비스의 경우 외국 전문 자문서비스 이용, 현지 광고비 지출, 현지 시장조사 서비스 이용, 무역관련서비스 이용, 국제 서비스 아웃소싱 활용 등은 국내 제조업의 국제경쟁력 강화와 시장개척, 국내 서비스업의 생산성 및 품질 향상을 위해 반드시 필요한 것이다.

3) 서비스산업 육성 정책 추이

(1) 개요

이와 같이 국민경제 전체와 무역에 있어 서비스분야의 중요성이 증가하고 있으나, 한국의 경우 1960년대 이후부터 추진되어 온 제조업중심의 수출 확대 및 경제발전 전략으로 서비스산업에 대한 관심은 상대적으로 부족했었던 것이 사실이다. 이러한 기조는 1990년대 중·후반까지 지속되어 오다가 외환위기 이후에 와서 생산 확대와 고용 창출, 지식기반 경제로의 이행, 무역수지 개선 측면에서 서비스산업의 중요성이 크게 부각되었다.

물론 1990년대 중·후반 이전에도 서비스산업을 육성·발전시키기 위한 정책이 없었던 것은 아니다. 다만, 대부분의 관련 정책들은 경제개발시기에 국민경제 전반의 물가안정과 국토개발, 외자 또는 외국인 직접투자 유치 등과 관련하여 서비스산업에 대한 규제를 강화하거나 각종 경제개발계획을 성공적으로 달성하기 위해 건설 등 관련 분야의 공급에 초점을 맞추고 있어 서비스산업 자체의 육성·발전 정책과는 다소 거리가 있었다. 대표적인 예로 1950년대부터 1970년대에 이르기까지 물가를 안정시키기 위한 정책과 당면 경제현안에 대한 대책 등에서 유통, 건설 등 일부 서비스산

28) 김민우·노원중(2008)은 국내 제조업 분야가 세계시장에서의 경쟁력 강화를 위해 외국의 우수한 기술을 많이 도입하고 현지 시장에서 광고활동을 활발히 하고 있기 때문에 사업서비스 및 특허권 등 사용료 분야에서의 해외지출이 크게 증가한다고 보고 있음.

업의 안정 및 발전을 위한 정책이 포함된 경우가 있었다. 특정 서비스산업에 대한 정책이 표면적으로 부각된 것은 1960년대로 경제개발5개년계획 및 국토건설사업과 관련된 건설업 분야의 정책이다.²⁹⁾ 1970년대 서비스업과 관련된 정부의 정책은 앞서 살펴본 정책과 유사한 경제안정화대책, 물가안정대책, 국토종합개발계획 등이 있으며, 그 외에 외국인 투자유치를 위한 정책이 포함되어 있다. 이 시기에 특정 서비스업의 육성을 위한 정부 정책으로는 유통구조개선대책(1974.2)과 해외건설촉진 지원제도(1975.12) 등이 있었다. 1980년대에 들어서도 서비스산업에 대한 주목할 만한 정책은 발견되지 않으며, 이 시기에는 주로 산업합리화정책, 외국인 투자촉진정책 등과 맞물려 서비스산업 관련 정책이 취해진 것으로 나타났다. 특히 산업합리화정책은 정부에 의한 인위적·강제적인 구조조정으로 해운산업(1982.12) 등에서 이와 같은 정책이 시행된 바 있다. 1990년대의 서비스산업 관련 정책은 대외개방에 대한 대비(유통시장개방 대응 정책(1991.4))와 개별 산업의 활성화 정책이 중심을 이루었다. 다만 1990년대 중반까지도 국내에서는 서비스산업의 선진화 또는 육성에 대한 정책은 일부만 발견될 뿐 서비스산업은 큰 관심을 가지지 못했던 것이 사실이다.

1990년대 후반 이후 OECD 가입과 외환위기를 겪는 과정 속에서 서비스산업에 대한 구조조정과 선진화를 목적으로 하는 많은 정책이 실시되었다. 특히 1996년 12월 한국이 OECD에 가입하면서 양대 자유화 규약으로 일컬어지는 자본이동 자유화 규약과 경상무역외거래 자유화 규약을 이행해 나가면서 국내 자본·금융시장 관련 정책이 수립·시행되었다. 제반 정책들은 한국기업에 외국인 투자 제한사항을 철폐하고 해외 자금조달과 같은 기업의 자금 차입에 대한 규제를 완화함으로써, 외국인 투자 촉진과 국

29) 국토건설사업(1961.3), 제1차 경제개발5개년계획(1961.7), 국토건설사업계획(1963.7), 제2차 경제개발5개년계획(1966.7) 등이 있음.

내 기업의 경영환경 개선이 주요 목적이었다.³⁰⁾

서비스업과 관련하여 짚어볼 주요 정책 중 하나는 외국인 투자촉진법이다. 한국 정부는 외국인 투자촉진법 제4조 제4항 및 동 법 시행령 제5조 제5항에 의거하여 외국인 투자의 금지 및 제한 분야를 담은 「외국인 투자통합공고」를 개정·공고해 오고 있다. 이에 따르면 1995년에 서비스분야의 금지업종이 80개 업종, 부분 제한업종이 34개 업종이었으나, 1999년 외항화물운송업과 카지노업이 개방되었고, 2000년에는 고기도매업과 뉴스제공업에 대한 외국인 투자가 허용되는 등 금지 및 제한 업종이 지속적으로 축소되었다. 서비스분야에서 아직까지 외국인 투자가 금지된 업종으로는 라디오방송업 등 3개 업종이며, 부분 제한업종은 신문발행업, 발전업, 육류도매업, 내항여객운송업, 정기항공운송업 등 22개 업종이고, 그 외에 우편업, 중앙은행을 비롯한 공공성이 높은 58개 업종은 외국인 투자 제외 분야로 분류되어 있다.

(2) 서비스산업 선진화 정책

2008년 현 정부가 출범할 당시 한국은 글로벌 경제위기 극복과 위기 이후 성장 기반 확충이라는 과제에 직면하게 되었다. 이에 현 정부는 국민경제 전체의 생산성 향상과 양질의 일자리 창출을 목적으로 「서비스산업 선진화」와 「서비스 R&D 활성화 방안」 등의 산업구조조정 정책을 수립·시행하고 있다.

30) 관련된 주요 정책은 다음과 같음. 외국인 주식투자과 관련해서는 총액투자한도 철폐(2000.12), 1인당 투자한도 10%로 인상, 10% 이상도 관련 규정에 따라 허용(2000.12) 등이 있으며, 외국인 채권투자과 관련해서는 일정 한도 내 중소기업 무보증 장기채(5년 이상) 허용(1997.12), 일정한도 내 대기업 무보증 전환사채 허용(1998.12), 일정한도 내 대기업 무보증 장기채 허용(1999.12) 등이 있음. 외국인 수익증권 투자의 경우 외국인 투자의 주식형 수익증권 매수한도 철폐(2000.12)가 있으며, 해외증권발행 및 현금차관의 경우 발행한도 폐지(1999.12)와 발행요건 완화(1999.12) 정책이 있음. 해외투자의 경우 자기자본 조달의무(1억 달러 이상 투자액의 20%) 폐지(1997.12)가 있으며, 해외예금의 경우 해외외화예금 한도 철폐(1998.12) 정책이 시행되었음.

2008년 4월 대통령 주재 민관합동경제활성화회의에서 「서비스 산업 선진화 방안 : Service-PROGRESS I」이 확정·발표될 당시 서비스산업 선진화 정책은 ‘서비스산업에서 좋은 일자리가 많이 창출되는 나라’, ‘제조업과 서비스업이 함께 발전하는 나라’라는 비전 하에 서비스산업의 고부가가치화 달성, 경쟁 제한적 규제 발굴 및 개선, 해외 선진 기법의 도입·발전, 진국 수준의 서비스산업 기반 마련, 서비스산업의 체질 강화, 제조업과의 차별 해소 및 서비스 친화적인 경영 환경, 서비스산업의 효율성 제고, 서비스산업 수익향상과 비용절감이라는 추진전략 하에서 3단계(PROGRESS I, II, III)에 걸쳐 시행되는 것으로 계획되어졌다.

P	Productivity	■ 서비스산업의 고부가가치화 달성
R	Regulatory reform	■ 경쟁 제한적 규제 발굴 및 개선
O	Openness	■ 해외 선진 기법의 도입·발전
G	Global standard	■ 선진국 수준의 서비스산업 기반 마련
R	Rivalry	■ 서비스산업의 체질 강화
E	Environment improvement	■ 제조업과의 차별 해소, 서비스 친화적인 경영 환경
S	Specialization	■ 서비스산업의 효율성 제고
S	Scale economy	■ 서비스산업 수익향상과 비용절감

자료 : 기획재정부, “서비스산업 선진화 방안 : Service-PROGRESS I 발표”, 2008. 4 보도자료

| 그림 3-4 | 서비스산업 선진화 추진전략 : Service-PROGRESS

동 정책의 1단계인 ‘PROGRESS I’에서는 2006~2007년 당시 문제가 되었던 서비스수지 적자 문제를 조기에 해결하고자 ‘서비스수지 개선’이 정책 목표로 설정되었으며, ‘PROGRESS II’에서는 서비스산업의 성장과 발전을 저해하는 불합리한 규제와 제도를 완화 또는 철폐하는 ‘서비스산업 규제 및 제도 개선’이 중심이 되었고, 마지막 ‘PROGRESS III’에서는 서비스산업의 맞춤형 인재 양성, 서비스산업의 직업훈련 확대, 서비스산업의 R&D 활성화를 통한 ‘서비스산업 일자리 창출과 성장기반 확충’에 초점이 맞추어졌다. 「서비스산업 선진화 방안」의 가장 큰 특징은 한국의 서비스산업 발전을 위해 5년 후 서비스산업 선진국 진입이라는 목표를 설정하고, 실질

적으로 실천할 수 있는 단계적 계획을 마련하고 있는 동시에, 주요 개선과제는 시급성과 법령개정 등 소요절차를 고려하여 단기·중기·장기과제로 구분하여 추진하고 있다는 점이다. 또한 초기에 마련된 개선과제의 이행에 머무르지 않고 지속적으로 개선과제를 발굴하여 단기적으로 해결 가능한 과제에 대해서는 즉시 개선방안을 마련하여 추진하며, 분기별로 정책 이행사항을 점검함으로써 정책의 성과를 제고하고 있다는 점도 두드러진다.

| 표 3-7 | 단계별 정책 목표 및 주요 내용

단계	정책방향(목표)	주요 내용
PROGRESS I (’08.4월)	서비스수지 개선	□ 관광·의료관광 분야 : 외국 관광객의 국내 유치 확대 - 주민·사업자·지자체가 주도적 역할 - 수요자·고객 입장에서 여행 전 과정을 세밀하게 개선 □ 교육분야 : 조기 유학 수요를 국내 전환 - 외국교육기관 등 설립·운영 지원, 영어 공교육 내실화 등 □ 지식기반서비스분야 : 국내외 시장 개척 및 창출 - 제조업에 비해 미흡한 금융 등 수출지원 시스템 강화
PROGRESS II (’08.9월)	서비스산업 규제 및 제도 개선	□ 규제 합리화 : 서비스산업에 대한 투자 활성화 - 방송·통신 등 경쟁을 원천 봉쇄하는 규제를 혁신 □ 제도 선진화 : 서비스 기업의 창업 촉진 - 서비스산업을 혁신하는 새로운 제도 도입
PROGRESS III (’09.1월)	서비스산업 일자리 창출과 성장기반 확충	□ 서비스산업의 맞춤형 인재 양성 - 맞춤형 교육시스템 활성화 - 산학연계 교육 강화 - 중소기업 맞춤형 인력양성 확대 □ 서비스산업의 직업훈련 확대 - 서비스산업 직업훈련 인프라 확충 - 서비스업 직무역량 평가체계 마련 □ 서비스산업의 R&D 활성화 - 서비스 R&D를 위한 법·제도적 기반 구축 - 정부의 서비스 R&D 투자 확대 - 민간의 서비스 R&D 투자 촉진

주 : PROGRESS II와 PROGRESS III는 당초 계획에서 다소간의 내용 수정이 있었음.

PROGRESS II의 당초 정책방향은 ‘서비스산업 규제 합리화’였으며, 주요 내용은 ‘진입규제 측면에서 서비스 시장의 경쟁 활성화’와 ‘영업규제 측면에서 기업·소비자의 체감 만족도 제고’였음. 변동된 최종 확정 사항은 상기의 표와 같음. 또한 PROGRESS III는 당초 계획에서는 2008년 12월부터 시행되며, 정책방향은 ‘서비스산업의 성장동력화’, 주요 내용은 ‘고부가가치 서비스: 좋은 일자리 창출’과 ‘서비스 인력: 서비스산업의 부가가치 창출 제고’였음. 변동된 최종 확정 사항은 상기의 표와 같음.

자료 : 기획재정부, “성장동력 확충과 서비스수지 개선을 위한 서비스산업 선진화 방안: Service PROGRESS I”, 2008. 4. 28; 기획재정부, “일자리 창출과 성장기반 확충을 위한 서비스산업 선진화 방안: Service PROGRESS III”, 2009. 1

한편, 앞서 살펴본 Service PROGRESS III가 발표된 이후 정부는 2009년 5월에 10개 분야별로 현황 및 문제점, 정책방향, 개선방안, 기대효과, 향후 추진계획을 포함한 「경제난국 극복 및 성장기반 확충을 위한 서비스산업 선진화 방안」을 발표하였다.³¹⁾ 동 정책은 앞서 발표된 「서비스 산업 선진화 방안 : Service-PROGRESS I, II, III」의 연장선상에서 수립된 정책으로, 차별개선, 교육, 콘텐츠, IT 서비스, 디자인, 컨설팅, 의료, 고용지원, 물류, 방송통신 등 10개 분야 각각의 정책목표와 중점 추진과제를 담고 있는데, 특히 중점 추진과제에는 앞서 발표된 정책³²⁾의 주요 내용이 포함되어 있다. 동 정책은 앞서 세 번에 걸쳐 발표된 정책을 분야별로 정립·구체화 시킨 동시에 새로운 분야를 추가적으로 포함하고 있으며, 그동안 개선사항에 있어 많이 다루어지지 않았던 수출을 포함한 서비스산업 해외진출 관련 정책이 많이 제시되어 있는 것으로 나타났다.

「경제난국 극복 및 성장기반 확충을 위한 서비스산업 선진화 방안」에서 본 연구와 밀접한 관련이 있는 물류분야의 선진화 방안이 제시되어 있는데, 주요 내용은 다음과 같다. 동 정책에서는 한국 물류산업의 문제점으로 물류시장의 협소한 규모 및 영세업체 난립, 국내물류기업의 글로벌화 부족 및 낮은 경쟁력, 국가물류체계의 친환경적 대응 미흡을 들고 있으며, 이러한 문제점을 극복할 수 있도록 물류산업을 글로벌 수준으로 선진화하는 것을 정책목표로 두고 있다. 이와 같은 목표 하에서 물류산업 선진화의 세부 개선방안은 크게 물류시장 확대 및 서비스 제고, 글로벌 물류시장 개척, 효율적 국가물류체계 구축, 녹색물류 확산 등 4가지 분야를 들고 있다. 동 정책을 도식화하면 <그림 3-5>와 같이 요약된다.

31) 기획재정부, 「경제난국 극복 및 성장기반 확충을 위한 서비스산업 선진화 방안」, 2009. 5. '4차 서비스산업 선진화 방안'으로 불리기도 함.

32) 「서비스 산업 선진화 방안 : Service-PROGRESS I, II, III」.

정책목표	
물류산업을 글로벌 수준으로 선진화	
정책 추진방향	
물류시장 확대 및 서비스 제고	글로벌 물류시장 개척
▶(3자)물류서비스 수준 제고 ▶3자물류 전환 촉진 ▶해외물량 적극 유치 ▶규제완화 및 제조업수준 지원	▶글로벌 M&A 지원 ▶해외진출 지원체계 구축 ▶동북아 단일물류시장 형성
효율적 국가물류체계 구축	녹색물류 확산
▶단절없는 연계수송체계 ▶거점물류시설 확충·첨단화 ▶물류정보화·표준화 확산 ▶물류 R&D 투자확대 ▶종합 물류보안체계 구축	▶철도·연안해운 활성화 ▶저공해 물류장비 보급·확대 ▶기업의 자율적 CO2 감축유도 ▶위험물운송 관리체계 구축

자료 : 기획재정부, 「경제난국 극복 및 성장기반 확충을 위한 서비스산업 선진화 방안」, 2009. 5

[그림 3-5] 물류산업 선진화 방안(2009.5)

앞서 살펴본 바와 같이 2008년 이후 현 정부는 5차례에 걸쳐 규제완화를 통한 투자활성화 및 신규시장 창출, 해외수요 국내전환, 제조업과의 차별개선과 전문인력 양성 등 국내 서비스산업의 성장기반을 마련하는 데 중점을 둔 「서비스산업 선진화 방안」을 추진하고 있다. 이와 같은 노력으로 서비스업의 규제 개선이 가속화되고 서비스업이 성장과 고용에서 차지하는 비중이 지속적으로 증가하는 성과를 거두었으나, 국내 서비스의 취약한 경쟁력과 낮은 생산성, 해외진출 지원에 관한 전략 및 대책 미흡으로 서비스업의 해외진출은 여전히 증가하지 않는 문제점에 노출되어 있다. 정부는 기본적으로 「서비스산업 선진화 방안」을 적극 추진함으로써 서비스산업을 미래 성장동력으로 육성해 나가는 동시에 그동안 추진 과정에서 노출된 문제점을 보완하기 위해 추가적인 서비스시장 창출을 위한 서비스업의 해외진출 활성화 방안을 마련하게 되었다. 2010년 6월 「서비스산업의 성장기반 확충을 위한 서비스업 해외진출 활성화 방안」을 발표하였고, 한국 서비스산업의 해외진출이 부진했던 이유로 국내 서비스기업의 낮은 생산성, 전문

인력 부족, 서비스기업의 해외진출에 대한 국가차원의 종합적 전략과 관리 체계 미흡, 지원제도 및 해외진출 정보가 부처·기관별로 분산 운영되는 등 지원체계 미비 등 서비스기업의 해외진출에 각종 지원이 미흡하였다는 점을 들 수 있다. 이와 같은 문제점을 해소해 나가기 위해 정부는 <그림 3-6>과 같은 「서비스업 해외진출 활성화 방안」을 수립하게 되었다.³³⁾ 또한 전자정부, 콘텐츠, 외식서비스, IT 서비스, 보건의료서비스, 환경서비스, 건설서비스, 물류서비스, 방송통신서비스 등 9개 분야의 경우 분야별 세부 개선방안을 마련·시행해 나가고 있다.

비전
서비스시장 확대를 통한 서비스산업의 성장기반 확충

정책 추진전략		
해외진출 지원체계 정비	해외진출 지원제도 강화	전문인력 해외진출 기반 강화
▶ 해외진출 전략지도 마련 ▶ KOTRA의 해외진출 지원기능 보강 ▶ 대외협상을 통한 해외 시장 확대	▶ 수출자금 지원 확대 ▶ 서비스 R&D 지원 확대 ▶ 중소기업 인턴제 도입 ▶ 중소기업 해외마케팅 지원 확대 ▶ ODA와 연계한 해외진출 기반 조성	▶ 해외취업을 위한 고용 서비스 개선 ▶ 해외취업 교육 및 사후 관리 강화 ▶ 국가 간 자격 상호인정 확대

| 그림 3-6 | 서비스업 해외진출 활성화 방안(2010. 6)

동 정책에 포함된 물류서비스의 개선 방안을 살펴보면, 국내 물류서비스 해외진출의 문제점으로는 국내화주의 해외물동량 확보로 해외서비스를 제공하면서 역량을 강화하고 있으나, 선사와 항공사를 제외하면 일부 기업

33) 보다 세부적인 내용은 관계부처 합동, 「서비스산업의 성장기반 확충을 위한 서비스업 해외진출 활성화 방안」, 2010. 6 참조.

(18개사)만이 해외거점을 구축하고 있는 등 투자자금 조달이 어려워 해외 진출이 힘들다. 또한 국내외 화주기업에 대한 물동량 확보 능력이 미흡하여 물류기업 자체 역량만으로는 계열기업 외의 국내외 화주 물동량을 확보하는 것이 어렵다는 점이다. 따라서 정부는 이와 같은 문제점이 개선될 수 있도록 해외진출 물류기업의 투자자금 조달을 지원하고, ‘글로벌 물류시장 개척협의회’, ‘화주·물류협의회’ 등 화주와 물류기업 간 해외진출 협의체 구성을 지원하며, ‘물류특성화 인력양성 지원 사업’ 등 해외 물류전문인력 양성 지원을 강화하고, 마케팅 강화 및 해외물류정보 제공을 확대·강화하며, 종합물류기업 인증제 개선을 통해 해외진출 지원을 강화하고, 국제경쟁력이 있는 항만물류정보시스템 수출을 활성화하기로 하였다.

2. 한국 유사 산업 선진화 사례

1) 유통서비스산업

(1) 현황

한국의 서비스산업에 대해서는 본 장의 제1절에서 제시한 바와 같이 최근에 들어와 관심이 증가하면서 동 분야의 선진화 정책이 집중적으로 취해지는 양상을 보이고 있다. 이로 인해 국내 서비스산업의 구조개선 사례는 아직까지 많지 않다. 또한 본 연구의 주요 관심 대상이 되고 있는 물류서비스의 경우 여타 서비스 업종과 매우 다른 특징을 가지고 있어 여타 서비스산업의 구조개선 사례가 있다고 하더라도 이를 통해 도출할 수 있는 시사점 또한 매우 제한될 수밖에 없다. 따라서 본 연구에서는 이와 같은 점을 고려하여 구조개선이 상대적으로 많이 이루어진 동시에 물류서비스와 관련성이 높은 유통서비스를 중심으로 구조개선 과정과 주요 특징을 살펴

보고, 그로부터 시사점을 도출하고자 한다.

서비스산업의 구조개선은 과거 폐쇄적인 경제 하에서는 대내적인 정책 위주로 이루어지는 모습을 보일 수밖에 없으나, 전 세계 경제의 상호의존성이 심화되고 서비스 무역이 점차 확대되면서 대외적인 요인 또한 중요한 요소로 자리 잡고 있다. 서비스산업 중에서 교육서비스나 의료서비스, 여타 공공서비스 등은 공공성이 중요시되는 분야로 아직까지 대외 개방의 압력이 상대적으로 낮은 분야인 반면, 유통서비스를 비롯하여 사업서비스, 컴퓨터 및 관련 서비스, 건설, 통신 등 다수의 분야에서는 UR 이후 개방이 많이 이루어지고 있는 실정이다. 본 연구에서는 이러한 변화 양상을 고려하여 한국 유통서비스의 구조개선 과정을 대내적인 정책 및 연건 변화와 함께 대외적인 요소도 함께 살펴보고자 한다.

유통서비스는 여타 서비스와 달리 생산자와 생산자, 또는 생산자와 소비자를 연결하는 업종으로 중간재와 최종재적인 성격을 동시에 가지고 있고, 여타 서비스 업종 중에 물류서비스와 가장 유사한 특성을 지닌다고 할 수 있다. 이와 같은 업종의 독특한 성격으로 인해 유통서비스의 구조는 유통서비스 자체에만 영향을 주는 것이 아니라 여타 업종의 생산과 소비자의 편익은 물론, 국내 물가에도 많은 영향을 준다. 물류서비스의 경우도 여러 기업으로부터 생산된 재화와 서비스를 여타 생산자와 소비자에게 연결하는 역할을 중심으로 수행하기 때문에 유통서비스와 마찬가지로 이를 이용하는 기업은 물론이며 경제 전체의 생산성과 효율성에 절대적인 영향을 미치기 마련이다.

한국의 유통서비스는 1995년 당시만 하더라도 전체 GDP에서 차지하는 비중이 8.8%였으며, 고용 비중은 18.6%를 차지했다. 그러나 시간이 경과하면서 2000년에는 동 비중이 각각 8.6%, 18.3%로 다소 감소하였으며, 2008년에는 다시 GDP 비중이 7.3%, 고용비중은 15.6%로 감소하였다. 이와 같은 변화는 한국의 유통서비스가 1995년 이후 최근까지 구조조정 과정을 거치

면서 상대적으로 적은 노동력을 투입하여 보다 많은 생산을 하는 구조로 변화되었음을 의미한다. 1995~2008년 동안 한국 제조업은 GDP 비중이 19.1%에서 26.0%로 증가한 반면 고용비중은 27.2%에서 20.1%로 감소하였으며, 이와는 상반되게 서비스업 전체는 GDP 비중이 같은 기간 68.8%에서 61.0%로 감소하고 고용 비중은 72.1%에서 79.6%로 증가하는 결과를 나타내었다. 뒤에서 다루겠지만 이와 같은 결과로 미루어 보면 제조업의 경우 이 기간 생산성의 개선이 괄목할 만큼 이루어진 반면 서비스업 전체는 실질 GDP의 증가는 이루어졌더라도 GDP 비중이 감소하고 고용비중이 증가함으로써 생산성의 개선이 상대적으로 더디게 이루어졌음을 알 수 있다.

| 표 3-8 | 한국 GDP 및 고용 현황

단위 : 10억 원, 만 명, %

구분	전체산업		유통서비스				제조업		서비스업	
	GDP (10억 원)	고용 (만 명)	GDP (10억 원)	GDP 비중(%)	고용 (만 명)	고용비중 (%)	GDP 비중(%)	고용비중 (%)	GDP 비중(%)	고용비중 (%)
1995	539,424	1,363	47,330	8.8	254	18.6	19.1	27.2	68.8	72.1
1998	576,587	1,242	47,849	8.3	226	18.2	18.7	24.1	69.3	75.3
2000	694,628	1,360	59,768	8.6	249	18.3	22.4	24.5	63.4	74.9
2005	865,241	1,481	64,194	7.4	237	16.0	24.7	23.1	61.8	76.6
2007	956,515	1,594	70,657	7.4	252	15.8	25.9	20.9	61.0	78.8
2008	978,499	1,629	71,452	7.3	254	15.6	26.0	20.1	61.0	79.6

주 : 1) GDP는 실질값 기준임

2) 고용은 취업자 수 기준임

자료 : 한국은행, 「경제통계시스템」, 2010

한편, 한국 유통서비스의 세부 현황을 살펴보면, 사업체 수는 1997년 소매업이 80.8%로 대부분을 차지하고 있으나, 2008년에 이르러 소매업체

수가 크게 감소하면서 유통서비스에서 차지하는 비중이 69.7%로 감소하였다. 반면, 도매업 및 상품중개업의 동 비중은 1997년 16.0%에서 2008년 26.1%로 증가하였다. 주요 관심 대상이 되는 종합소매업의 경우 대형할인점의 설립 증가로 대형종합소매업의 수가 2003년 350개에서 2008년에는 506개로 연평균 7.7% 증가하였으며, 특히 기타 대형할인점의 수 증가가 같은 기간 연평균 9.9% 증가하는 양상을 나타내었다. 따라서 전반적으로 여타 소매업은 사업체 수가 감소하는 추세를 보인 반면, 종합소매업 중 대형할인점 수의 증가는 두드러졌다. 종사자 수를 살펴보면, 도매업 및 상품중개업과 자동차판매업의 고용은 증가했으나, 소매업은 미미한 감소 양상(1997~2008년 동안 연평균 0.7% 감소)을 보였다. 그러나 소매업 내에서도 대형할인점이 포함된 기타 대형종합소매점의 경우 종사자 수가 2003~2008년 동안 연평균 4.6% 증가하여 동 업종의 고용창출이 많이 이루어진 것으로 나타났다. 1997~2008년 동안 사업체 수와 종사자 측면에서 도매 및 상품중개업과 자동차판매 등은 확대 양상을 보인 반면 소매업은 다소 위축되는 양상을 보였으나, 매출액 측면에서는 도매 및 상품중개업과 자동차판매는 물론 소매업도 높은 수준의 증가 양상(1997~2008년 동안 연평균 6.0%)을 나타내었다. 특히 대형종합소매점의 경우 2003~2008년 매출액의 증가가 연평균 10.0%에 이르는 등 여타 업종에 비해 매우 높은 증가세를 나타내었다. 소매업의 사업체 수 급감에도 불구하고 종사자 수는 미미한 감소를 보였다는 점은 소매업의 규모가 점차 대형화되고 있다는 양상을 보여주는 것이며, 1997~2008년 동안 소매업의 종사자 수가 연평균 -0.7% 감소한 반면 매출액은 연평균 6.0% 증가하는 등 동 업종에서의 생산성 개선 양상이 두드러졌다.

| 표 3-9 | 한국 유통서비스 현황

구분	업종	1997		2003		2008		연평균 증가율 ¹⁾ (%)
		값	비중	값	비중	값	비중	
사 업 체 수 (개)	도매 및 소매업	906,926	100.0	894,410	100.0	859,794	100.0	-0.5
	자동차판매 등	29,205	3.2	35,337	4.0	36,782	4.3	2.1
	도매 및 상품중개업	145,173	16.0	205,321	23.0	224,010	26.1	4.0
	소매업·자동차 제외	732,548	80.8	653,752	73.1	599,002	69.7	-1.8
	종합소매업	150,040	16.5	123,216	13.8	112,249	13.1	-2.6
	대형종합소매업*	-	-	350	0.0	506	0.1	7.7
	백화점*	-	-	85	0.0	82	0.0	-0.7
	기타 대형종합소매업*	-	-	265	0.0	424	0.0	9.9
	음·식료품 위주 종합소매업*	-	-	120,911	13.5	108,940	12.7	-2.1
	그외 기타 종합소매업*	-	-	1,955	0.2	2,803	0.3	7.5
	무점포소매업	12,394	1.4	15,270	1.7	15,835	1.8	2.3
	기타 소매업	570,114	62.9	515,266	57.6	470,918	54.8	-1.7
종 사 자 수 (천명)	도매 및 소매업	2,341	0.3	2,539	0.3	2,545	0.3	0.8
	자동차판매 등	147	0.0	170	0.0	171	0.0	1.3
	도매 및 상품중개업	644	0.1	832	0.1	945	0.1	3.5
	소매업·자동차 제외	1,549	0.2	1,537	0.2	1,429	0.2	-0.7
	종합소매업	339	0.0	355	0.0	361	0.0	0.6
	대형종합소매업*	-	-	89	0.0	90	0.0	0.2
	백화점*	-	-	32	0.0	19	0.0	-10.0
	기타 대형종합소매업*	-	-	57	0.0	71	0.0	4.6
	음·식료품 위주 종합소매업*	-	-	262	0.0	264	0.0	0.1
	그외 기타 종합소매업*	-	-	4	0.0	7	0.0	11.6
	무점포소매업	126	0.0	203	0.0	186	0.0	3.6
	기타 소매업	1,085	0.1	979	0.1	882	0.1	-1.9
매 출 액 (10억 원)	도매 및 소매업	250,361	27.6	431,604	48.3	653,349	76.0	9.1
	자동차판매 등	33,922	3.7	53,094	5.9	77,455	9.0	7.8
	도매 및 상품중개업	123,878	13.7	250,643	28.0	399,933	46.5	11.2
	소매업·자동차 제외	92,561	10.2	127,868	14.3	175,962	20.5	6.0
	종합소매업	31,252	3.4	50,936	5.7	76,539	8.9	8.5
	대형종합소매업*	-	-	28,877	3.2	45,852	5.3	9.7
	백화점*	-	-	9,112	1.0	13,974	1.6	8.9
	기타 대형종합소매업*	-	-	19,764	2.2	31,878	3.7	10.0
	음·식료품 위주 종합소매업*	-	-	21,715	2.4	29,923	3.5	6.6
	그 외 기타 종합소매업*	-	-	344	0.0	765	0.1	17.3
	무점포소매업	3,204	0.4	8,622	1.0	14,804	1.7	14.9
	기타 소매업	58,106	6.4	68,309	7.6	84,618	9.8	3.5

| 표 3-9 | 한국 유통서비스 현황(계속)

구분	업종	1997		2003		2008		연평균 증가율 ¹⁾ (%)
		값	비중	값	비중	값	비중	
인 건 비 (10억 원)	도매 및 소매업	18,253	2.0	24,685	2.8	41,313	4.8	7.7
	자동차판매 등	2,025	0.2	2,609	0.3	4,642	0.5	7.8
	도매 및 상품중개업	9,475	1.0	14,027	1.6	24,476	2.8	9.0
	소매업·자동차 제외	6,754	0.7	8,048	0.9	12,194	1.4	5.5
	종합소매업	1,309	0.1	2,938	0.3	4,979	0.6	12.9
	대형종합소매업*	-	-	1,912	0.2	3,147	0.4	10.5
	백화점*	-	-	747	0.1	963	0.1	5.2
	기타 대형종합소매업*	-	-	1,165	0.1	2,184	0.3	13.4
	음·식료품 위주 종합소매업*	-	-	1,009	0.1	1,771	0.2	11.9
	그외 기타 종합소매업*	-	-	17	0.0	61	0.0	29.7
	무점포소매업	607	0.1	1,552	0.2	1,777	0.2	10.3
	기타 소매업	4,837	0.5	3,558	0.4	5,438	0.6	1.1

주 : 1) 연평균증가율은 1997~2008년 기간을 대상으로 추계한 결과임. 단, 종합소매업의 하위 업종은 2003년부터 자료가 발표되어 연평균증가율을 2003~2008년 동안을 기준으로 함

2) 기타 소매업의 경우 음·식료품 및 담배 소매업, 의약품, 의료용 기구 및 화장품 소매업, 섬유, 의복, 신발 및 가죽제품 소매업, 가전제품, 가구 및 가정용품 소매업, 기타 상품 전문 소매업, 중고품 소매업 등을 포함함

자료 : 통계청, 통계정보시스템(KOSIS), 2010

(2) 유통서비스의 선진화 추진 과정

유통서비스의 구조개선은 1970년대까지 주로 대내적인 측면에서 부분적으로 이루어져 오다가 1980년대부터 대외적인 개방과 맞물려 진행되었다. 먼저 대내적인 구조개선 과정을 살펴보면 다음과 같다. 본 장의 첫 번째 절에서 언급한 바와 같이 1950년대부터 1970년대까지 여타 서비스업과는 달리 당면 경제 현안의 중요 요소가 되는 물가안정을 위해 유통서비스에 대한 정부 정책이 부분적으로 이루어져 왔다. 그러나 당시의 정책은 유통서비스의 발전을 도모하기 위해 구조개선에 초점이 맞추어진 것이 아니라 경기를 안정화시켜 지속적인 경제성장을 이끌어내기 위해 내수와 관련이 많은 유통서비스를 규율하는 것에 목적을 두고 있었으며, 그로 인해 구조조정과 발전대책이 마련되었다기보다는 과열을 막고 사업 행태를 한정

하는 등 제반 규제의 강화가 중심을 이루었다. 그러나 1970년대 후반에 접어들면서 외국인 투자의 유치 필요성이 강조되고, 1980년대 후반부터 UR협상의 영향으로 유통서비스 분야의 구조개선에 관심이 모이게 되었다.

유통서비스 분야의 본격적인 구조개혁은 1980년대부터 이루어졌다. 당시의 구조개혁은 한편으로는 외국인 투자의 유치를 염두에 둔 것이지만, 다른 한편으로는 UR 협상에 따른 외국의 유통서비스 개방 요구에 대한 대응의 일환으로 이루어진 것이었다. 전술한 바와 같이 그동안 대내적인 요인에 따라 유통서비스 분야에는 많은 규제가 제정되어 있었는데 주로 도소매업법 관련 규제³⁴⁾와 건축 및 토지 이용에 관한 규제³⁵⁾ 등이다. 이와 같은 규제는 유통서비스 분야에 있어 여러 가지 문제점을 발생시켰는데, 주로 유통서비스 기업들의 영업과 사업 범위, 규모 등을 제한함으로써 유통서비스의 대형화·전문화를 저해하는 결과를 발생시켰다. 환언하면, 유통서비스 분야에서 대형화와 전문화는 미국과 일본 등에서 이미 오래전부터 이루어져왔다. 즉, 미국은 1950년대부터 대형할인점이 설립되었고 1980년대에는 전문할인점이 등장하였으며, 일본도 1970년대에 대형할인점과 편의점이 설립되었다. 그러나 한국의 경우 기업들의 영업과 사업 범위, 규모 등을 제한하는 규제로 인해 대기업은 물론 중소 유통업체들이 대형할인점 또는 전문할인점을 설립할 수 없었다.

정부는 이와 같은 문제점을 해소하기 위해 1980년대 초반부터 유통서

34) 도소매업법 관련 규제의 주요 형태는 시장진입, 영업전환, 매장확대 등에 대한 제한을 중심으로 하고 있으며, 이와 같은 규제의 목적은 중소 유통업자를 보호하기 위해 대기업들이 유통서비스 분야로 진출하는 것을 막기 위한 것이었음. 이와 같은 규제는 한편으로는 소정의 정책 목표를 달성하였으나, 다른 한편으로는 급변하는 유통서비스 분야의 자발적인 구조조정과 대응을 사전적으로 차단함으로써 국내 유통서비스의 발전을 저해하는 결과를 초래하였음.

35) 동 규제는 도시과밀화를 방지하고 환경을 보호하고자 제정·시행되었음. 그러나 건축 및 토지 이용에 관한 규제는 매장개설은 물론 매장의 면적을 제한하고 유통서비스 기업들의 창고 이용을 제한하는 등 국내 유통업체가 규모를 확대할 수 있는 기회를 원천적으로 차단하는 결과를 낳았음.

비스 분야의 구조개선 작업에 착수하였다. 1981년에 단일품목을 취급하는 소매업에 대해 외국인 투자를 허용하고, 단일품목 도소매업의 매장면적 제한을 330㎡(100평) 이하로 완화하는 조치가 이루어졌다. 이후 1982년에는 다시 단일품목 취급 도소매업의 매장면적에 대한 제한을 660㎡(200평) 이하로 완화하였으며, 1984년에는 일부 업종을 제외하고 도소매업의 취급품목 제한을 철폐(단, 점포 수를 1개로 제한)하였다. 이와 같은 정책의 시행으로 인해 유통서비스 분야의 규제가 점차 완화되었지만, 여전히 유통서비스의 대형화와 전문화를 막는 규제는 남아 있는 상태였다.

유통서비스 분야의 구조개선에 팔목할만한 진전을 이룬 계기는 1988년 상공부가 「도소매업진흥5개년계획」³⁶⁾을 수립한 것이다. 동 정책은 UR 협상에서 유통서비스 분야의 개방 압력에 대비하여 마련된 것으로 국내 유통 시장을 3단계로 개방하는 ‘대외유통업 개방확대계획’을 포함하고 있었다. 이에 따라 정부는 1989년에 제1단계로 기술도입 및 도매업 투자 범위를 확대하였으며, 1991년에는 제2단계로 소매업에 대한 외국인 투자를 선별적으로 허용하고, 점포 수를 10개 이하, 점포당 매장면적을 1,000㎡ 미만으로 유통서비스 규모를 제한하는 규제를 완화하였다. 그리고 1993년에는 제3단계로 점포 수를 20개 이하, 점포당 매장면적을 3,000㎡ 미만으로 보다 완화하고, 유통서비스 투자 자유업종 중 도매업에 대한 외국인 투자를 허가제에서 신고제로 전환하기에 이르렀다. 이와 같은 규제 완화에도 불구하고 유통서비스, 특히 소매업 분야에는 여전히 일부 규제가 남아 있었으나, 매장 수와 점포당 매장면적에 대한 규제의 완화로 국내 유통서비스 기업들은 외국 기업의 진출에 대비하여 대형할인점을 설립·대응할 수 있는 기회를 가질 수 있게 되었다. 이후 UR 협상이 타결되고 WTO가 출범함에 따라 1996년에는 한국이 UR 협상에서 약속한 유통서비스 분야의 양허안³⁷⁾에 의거하

36) 상공부, 「도소매업진흥5개년계획」, 1988. p. 21.

여 유통서비스 분야에 남아있던 점포 수와 매장면적이 완전히 철폐되었으며, 외국 유통업체들이 국내에 자유롭게 대형할인점을 설립할 수 있게 되었다.

표 3-10 | 유통서비스 구조개선 주요 정책

연도	주요 내용
1981	외국인 투자허용 소매업종의 경우 단일 품목 취급 단일품목 도소매업 점포규모 330㎡(100평) 이하 허용
1982	단일품목 도소매업 점포규모 660㎡(200평) 이하 허용
1984	취급품목 제한 철폐(도매 13개, 소매 15개 업종 제외한 전 업종 개방) 점포 수 1개로 제한
1988	「도소매업진흥5개년계획」 수립, 3단계 유통시장 개방계획 마련
1991	점포 수 10개 이하, 점포당 매장면적 1000㎡ 미만 허용
1993	점포 수 20개 이하, 점포당 매장면적 3000㎡ 미만 허용 투자 자유업종 중 도매업에 대한 외국인 투자가 신고제로 전환
1996	유통시장 전면개방(점포 수 및 매장면적 제한 철폐)

자료 : 강준구, 전게서, 2004

국내 유통서비스 시장에서는 제반 규제의 완화로 1990년대 초반부터 큰 변화가 발생하였으며, 그 시작은 1993년 국내 최초의 대형할인점인 이마트의 설립이었다. 과거에는 매장면적에 대한 제한으로 이와 같은 대형할인점의 설립이 원천적으로 차단되어 있었으나, 1993년부터 동 규제가 점포당 매장면적을 3,000㎡ 미만으로 완화됨으로써 국내에도 대형할인점이 설립될 수 있었다. 국내에서는 이마트의 설립 이후 1995년까지 19개의 대형할인점이 개점하는 등 규제완화 조치는 유통서비스 시장 전면개방 이전에

37) 전술한 바와 같이 1996년 이전에도 한국은 유통서비스 분야에 있어 제한을 두어 외국인 투자를 허용하였음. 이와 같이 대외적인 개방약속 없이 국내법으로 개방을 허용하는 것은 자발적 자유화이며, 국제법상의 구속력이 없기 때문에 필요 시 철회가 가능함. 반면, UR협상에서 한국이 유통서비스 분야의 개방을 약속한 것은 ‘양허(commitments)’로 철회가 불가능한 것은 아니라 철회를 하기 위해서는 매우 큰 부담을 감수해야 하는 어려움이 발생함.

국내 기업들이 적극적인 대응을 할 수 있도록 기여하였다.

일반적으로 1996년 개방 조치를 유통서비스 전면개방으로 칭하지만, 그 당시에도 동 분야에서는 제한 조치가 부분적으로 남아 있었다. 대표적인 예로 도매업에서 고기도매업과 비료도매업에 대한 외국인 투자가 금지되어 있었으며, 소매업에서도 주유소 운영업에 대한 외국인 투자가 제한되었다. 또한 1996년 이후에도 백화점 및 쇼핑센터의 건립에 대한 영향력 검토가 남아있었다. 이와 같이 1996년 이후에도 남아 있던 유통서비스 분야의 제한은 2001년까지 대부분 철폐되어 유통서비스 총 157개 업종 중 156개 업종이 완전 개방되었으며 고기도매업만 제한을 두어 부분개방이 되었다.

(3) 선진화의 성과 및 시사점

유통서비스 분야의 대외개방 정책은 국내 유통서비스 시장, 특히 소매업 시장의 재편을 가져다주었다. 1996년 유통서비스 시장 전면개방 이후 국내에 외국계 대형할인점의 설립이 급증³⁸⁾하였으며, 이들과의 경쟁을 위해 국내 유통업체들도 대형할인점을 설립하거나 규모를 대형화하는 대응이 강화되었다. 유통서비스 전면개방 이후 2000년까지 국내에 가장 활발하게 진출한 외국계 대형할인점은 까르푸와 홈플러스, 월마트로, 이들이 2000년까지 설립한 대형할인점은 총 37개에 이르렀다. 외국 대형할인점의 진출에 대응하여 국내 유통기업들도 이마트와 뉴코아아웃렛을 중심으로 적극적인 대형할인점 설립을 함으로써 2000년까지 총 126개의 점포를 설립하였다. 2000년대 초반 당시 일부에서는 국내 대형할인점 시장의 포화를 우려하는 견해³⁹⁾도 있었지만 국내 대형할인점 설립은 지속적으로 증가하여 2009년 3월에 그 수가 총 392개에 이르게 되었다.

38) 사실상 국내에 처음 설립된 외국계 대형할인점은 코스트코홀세일(구 프라이스 클럽)이며, 1998년에 신세계 프라이스클럽을 인수한 것이 그 시초임.

39) 반지명, 전게서.

| 표 3-11 | 국내 대형할인점 현황

연도	국내 대형 할인점 합계	한국계 업체					외국계 업체				
		합계	이마트	롯데 마트	뉴코아 아울렛 ¹⁾	기타	합계	홈플러스	코스트코 홈세일	까르푸 ²⁾	월마트 ³⁾
1993	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
1994	4	3	2	0	0	1	1	0	1	0	0
1995	19	18	4	0	7	7	1	0	1	0	0
1996	34	28	6	0	8	14	6	0	1	3	2
1997	62	52	8	0	12	32	10	1	2	3	4
1998	92	78	12	3	14	49	14	1	3	6	4
1999	115	94	18	8	15	53	21	2	3	11	5
2000	163	126	26	17	16	67	37	7	4	20	6
2001	191	141	40	24	13	64	50	14	5	22	9
2002	230	164	49	32	11	72	66	21	5	25	15
2003	248	173	59	33	11	70	75	28	5	27	15
2004	273	194	69	36	10	79	79	31	5	27	16
2005	300	212	79	43	11	79	88	40	5	27	16
2006	331	275	103	52	15	105	56	51	5	0	0
2007	354	285	109	56	15	105	69	64	5	0	0
2008	392	275	118	63	16	78	117	111	6	0	0
2009.3	392	275	118	63	16	78	117	111	6	0	0

주 : 1) 구 김스클럽

2) 2005년 홈에버가 까르푸를 인수하였으며, 2008년 홈플러스가 홈에버를 인수함

3) 2005년 이마트가 월마트를 인수함

4) 한국체인스토어협회의 자료에서 까르푸와 월마트는 2005년 각각 홈에버와 이마트에 인수되었으나 2006년 통계에 이들 점포 수가 포함된 것으로 나타남. 홈에버의 경우 2008년에 홈플러스에 인수되었으나, 이 과정에서 폐점 여부를 파악할 수 없어 2009년 3월 현재 남아 있는 홈에버-홈플러스 변경 점포의 개점일 기준으로 홈플러스의 2008년 및 2009년 3월 점포 수에 포함시켰음

자료 : 한국체인스토어협회, 내부자료, 2010

국내 유통서비스 전면개방과, 그에 따른 외국계 대형할인점의 설립 증가로 국내 유통서비스 분야의 외국인 직접투자는 크게 증가를 하였다. 1980년대부터 이루어진 도소매업의 외국인 투자 자유화 조치로 1995년까지는 미미한 투자가 유치되어오다가 1996년부터 크게 증가를 하였으며, 1998년에는 유통서비스 분야에만 연간 10억 달러가 유치되는 성과를 나타내었다. 1996년 유통서비스 전면개방 이후 2008년까지 국내에 유치된 외국인 직접투자(도착기준)는 총 86.4억 달러에 이르고 있으며, 이는 같은 기간 국내

에 유치된 외국인 직접투자의 9.6%에 해당하는 등 유통서비스 분야의 투자 유치 활성화가 뚜렷한 성과를 거두었다.

| 표 3-12 | 유통서비스 분야 FDI 유치 현황(도착 기준)

단위 : 백만 US달러, %

구분	합계	농축수산물업	제조업	서비스업	유통서비스	
					금액	비중(%)
1990	895	1	550	344	79	8.9
1991	1,180	0	901	278	104	8.8
1992	807	2	568	237	104	12.9
1993	739	0	385	354	205	27.8
1994	1,000	26	378	596	138	13.8
1995	1,385	1	669	715	203	14.6
1996	2,322	215	1,226	881	392	16.9
1997	3,091	50	1,880	1,161	457	14.8
1998	5,323	137	3,077	2,109	1,008	18.9
1999	11,016	53	6,375	4,587	985	8.9
2000	10,281	5	5,921	4,355	702	6.8
2001	5,034	2	2,500	2,532	590	11.7
2002	3,806	8	1,403	2,395	484	12.7
2003	5,138	12	1,610	3,516	515	10.0
2004	9,288	1	3,964	5,323	931	10.0
2005	9,609	3	2,538	7,068	758	7.9
2006	9,112	1	3,437	5,674	450	4.9
2007	7,774	3	2,643	5,128	555	7.1
2008	8,191	1	2,421	5,769	812	9.9
'90~'08 합계	95,993	522	42,447	53,024	9,473	9.9

주 : 유통서비스의 비중은 전체 FDI 유치액에서 차지하는 비중임

자료 : 지식경제부, 내부자료, 2010

또한 유통서비스 전면개방 이후 국내 유통서비스의 생산성 개선도 확인할 수 있다. <표 3-13>에 따르면 한국 유통서비스의 노동생산성은 1995년 명당 1,860만 원에 불과하였으나, 2008년에는 명당 2,810만 원으로 이 기간 동안 연평균 3.2% 증가하였다. 이는 대상 기간 동안 제조업의 노동생산성 개선에 비해 많이 뒤떨어지는 면이 있지만, 서비스업 전체의 노동생산성 개선이 매우 부진했던 것과 비교하면 유통서비스 분야의 생산성 향상은 주목할 만하다. 또한 1996년 이후 대형할인점의 설립이 증가하면서 국내 기

존 소매업자의 피해도 발생했으며, 대형할인점이 유통서비스에서 차지하는 비중이 절대적으로 크지 않았다는 점을 고려하면, 이 기간 동안 국내의 구조개선이 이루어져 국내 기업의 경쟁력이 어느 정도 제고되어 가고 있음을 알 수 있다.

표 3-13 | 한국 노동생산성 현황(실질치 기준)

단위 : 명당 백만 원

	전체산업	유통서비스	제조업	서비스업
1995	39.6	18.6	27.7	37.8
1996	41.3	20.5	29.3	39.0
1998	46.4	21.2	36.1	42.8
2000	51.1	24.0	46.8	43.2
2005	58.4	27.1	62.5	47.1
2007	60.0	28.1	74.2	46.4
2008	60.1	28.1	77.6	46.0
연평균증가율(%)	3.3	3.2	8.2	1.5

주 : <표 3-8>의 통계자료를 이용하여 계산한 결과임. 실질치 기준

이와 같이 국내에 1993년 처음 대형할인점이 등장한 이후 2000년까지 총 163개의 대형할인점이 설립됨으로써 소매업의 구조에 큰 변화가 발생하였다. 먼저 언급할 것은 국내 소매업 분야에서 대형할인점을 중심으로 대대적인 구조 재편이 발생하였다는 점이다. 앞서 잠시 살펴본 바와 같이 국내의 대형할인점은 1993년 이전까지 전무한 상태였으나, 1996년 유통서비스 전면개방을 계기로 2000년까지 총 163개가 설립되었고, 이후에도 이와 같은 추세가 지속되어 2009년 3월까지 총 392개의 대형할인점이 설립되기에 이르렀다. 특히 대형할인점은 저렴한 가격과 다양한 상품 구비, 쾌적한 매장, 주차장 제공, 야간시간 운영, 카드사용 등 우수한 편의성을 제공함으로써 변화하는 소비자들의 요구에 부응하였고, 그 결과 기존의 재래시장과 중소상점은 물론, 나아가 백화점의 고객까지 확보하여 빠른 성장을 시현할 수 있었다.

국내 유통서비스 전면개방 당시에는 외국계 대형할인점의 진출로 국내 유통기업들이 위기에 빠질 수 있다는 우려가 있었던 것이 사실이다. 그러

나 1996년 유통서비스 전면개방 이전부터 국내의 제반 규제를 점진적으로 완화하여 국내 기업들이 적극적으로 대응을 할 수 있는 기회를 가지게 하였고, 결과적으로 국내 기업들이 적극적인 대응을 함으로써 외국계 대형할인점과의 대등한 경쟁을 할 수 있었다. 또한 국내 유통기업들은 외국계 대형할인점과 경쟁을 하는 과정에서 외국계 대형할인점들이 가지고 있는 선진 유통기법을 빠르게 습득하고 국내 특유의 소비문화를 분석하여 한국 실정에 적합한 영업을 해 나감으로써 외국계 대형할인점과의 경쟁에서 우위를 점할 수 있게 되었다. 그 결과 한국계 대형할인점들은 월마트, 까르푸 등 세계적인 다국적 대형할인점 기업들보다 더 우수한 실적을 거두게 되었으며, 한국 시장에서 경쟁열위에 직면한 외국계 대형할인점들은 한국 시장에서 하나둘씩 철수하게 되었다.⁴⁰⁾

이와 같이 정부는 대외개방에 앞선 대내적인 규제 완화로 국내 기업들이 경쟁을 준비할 수 있는 기회를 제공하였고, 기업들은 안이한 생각을 버리고 적극적으로 세계 일류 기업들과 경쟁을 함으로써 국내 대형할인점 시장에서의 한국계 기업 부진 우려를 해소할 수 있었다.

국내 대형할인점 시장에서 한국계 기업들이 우수한 성과를 거두었지만, 국내 소매업 분야에서는 대형할인점의 설립 증가로 인해 기존의 주요 소매업태인 재래시장과 소규모 슈퍼마켓, 중소상점 등이 심각한 위기에 직면하게 되었다. 강준구(2004)에 따르면 여러 가지 면에서 대형할인점에 비해 경쟁력이 취약한 시장 및 재래시장은 대규모 점포 수에서 차지하는 비중이 1999년 86.6%에서 2003년에 78.3%로 감소하였으며, 재래시장이 유지되고 있다고 하더라도 그 안에 있는 많은 점포들이 휴업을 하거나 폐업을 하는 경우가 많아진 것으로 나타났다. 유통서비스 구조조정 촉진과 경쟁력

40) 유통서비스 시장 전면개방 이후 공세적인 한국 시장 진출을 시도해 오던 월마트와 까르푸는 2005년 각각 이마트와 홈에버에 매장을 매각하고 한국 시장에서 철수를 하였음.

강화라는 측면에서는 이와 같은 조정과정이 불가피하나, 재래시장으로 대표되는 기존의 소매업체들은 대부분 생계형 영세 사업자들이 참여하고 있는 분야이기 때문에 시장의 자율적인 조정에 맡길 수 없었다.

이에 정부는 대형할인점 설립에 많은 영향을 받는 기존의 주요 소매업체를 중심으로 제반 지원 정책을 시행하게 되었다. 재래시장에 대한 대표적인 지원으로는 유통합리화 자금 지원, 시장재개발 지원 등의 재정적인 지원과 공동물류 활성화, 교육프로그램 제공 등이 있었다. 그리고 재래시장의 재개발을 원활하게 이루기 위해 각종 법안을 마련하여 시행하였다.⁴¹⁾

이와 같은 정부의 정책과 기존 소매업체 사업자들의 개별적 및 공동의 노력으로 부분적인 구조개선의 성과를 거두었다. 재래시장의 경우 상인들과 지자체가 협력하여 주차장과 화장실을 마련하고 눈비를 막을 수 있는 지붕을 덮었으며, 소비자들이 이용할 수 있는 카트를 설치하고 공동으로 사용하는 카드단말기를 마련하고, 노점을 정비하는 등 각종 이용환경을 개선하였고, 재래시장 특유의 먹을거리와 볼거리, 즐길거리를 개발하여 제공함으로써 다시 소비자들의 관심을 받게 되었다. 중소 슈퍼마켓의 경우도 매장을 개보수하여 편의점으로 전환을 하거나 중규모의 규모를 가지는 슈퍼마켓으로 매장을 확장하여 사업을 하는 경우가 증가하였다.

이상을 종합하면, 국내 서비스업의 구조개선이 이루어지기 위해서는 우선적으로 해당 업종의 발전 추세를 고려한 대내적인 규제 완화가 적시에 시행되어 국내 기업의 경쟁력 확보 기회를 제공하는 것이 중요하다. 특히 이 단계에서부터 구조개선이 원활하게 이루어질 수 있도록 제반 지원정책이 수반된다면 국내 기업, 특히 중소 영세업체의 경쟁력 확보에 큰 도움이 될 것으로 평가된다. 그리고 대내적인 규제 완화 및 지원정책과 함께 대외

41) 대표적인 것으로 2004년에 만들어진 재래시장육성을위한특별법(2004. 10. 22, 법률제7235호)을 들 수 있음.

적인 개방을 통한 경쟁 유도도 충분히 검토해 볼 필요가 있다. UR 협상부터 시작된 서비스 시장 개방 확대의 논의는 WTO 출범 이후 DDA 협상에 서도 보다 심화되고 있는 상황이다.

따라서 지금 당장 개방이 되지 않는다고 하더라도 조만간 일부 공공성이 강한 분야를 제외한 대부분의 서비스 시장은 세계적인 개방 기조에 직면할 가능성이 매우 크다. 한국 서비스 기업들이 외국에 비해 규모가 작고 경쟁력이 부진한 측면이 많기 때문에 시장개방을 원천적으로 차단해서 보호할 필요성도 큰 것이 사실이다. 그러나 대외의존도가 매우 높은 한국의 여건을 고려할 때 WTO를 중심으로 논의되고 있는 서비스 시장 개방의 파고를 피하기는 쉽지 않다. 또한 국내시장의 보호에 의한 경쟁 제한 또는 차단으로 는 기업들의 자발적·적극적 대응을 이끌어내기 어렵기 때문에 국내 서비스 산업의 육성은 매우 더디게 이루어질 가능성이 높다. 다만, 이 과정에서는 무조건적으로 신자유주의 논리를 채택하여 시장개방을 하는 것이 능사는 아니다. 즉, 대외 개방의 필요성에 대한 충분한 사전 검토가 선행되어야 하며, 개방을 한다고 하더라도 기업들이 이에 대응할 수 있도록 대내적 규제 완화는 물론 충분한 시간이 확보된 단계적 개방을 해 나갈 필요가 있다.

마지막으로 언급할 것은 여타 업종과 마찬가지로 서비스업 또한 구조개선에 있어 상대적인 소외 집단 또는 피해 집단이 있기 때문에 이에 대한 적극적인 지원이 요구된다는 점이다. 외국의 경우 서비스업 분야에 거대 대기업도 많이 있지만 절대 다수를 차지하는 것은 싹틔줄과 같은 역할을 하는 중소기업체이다. 구조조정 과정을 시장에 모두 맡길 경우, 이와 같은 싹틔줄의 상당 부분이 고사될 우려가 크며, 그럴 경우 한국 서비스산업 육성이라는 정책 목표를 달성하기 어려울 수 있다. WTO에서는 제조업에 대한 보조금은 금지를 하고 있는 반면, 서비스업에 대한 보조금은 아직까지 허용하고 있다. 그러므로 이와 같은 세계적인 여건에 있어 변화가 발생하기 전에 서비스산업의 중소기업체를 지원할 수 있는 대책이 마련되어 조기 시행될 필요가 있다.

2) 소프트웨어산업

(1) 선진화 필요성 및 기대효과

① 선진화 필요성

세계 IT 산업의 규모는 2008년 기준 3.4조 달러로 2000년 이후 연평균 5.3%의 높은 성장세를 지속하였다. 그 중 SW가 차지하는 비중은 30%로서 약 1조 달러의 시장을 차지하여 HW의 22.4%보다 높은 성장세를 기록하고 있다. 반면 한국의 IT 산업은 2008년 기준 HW가 73%를 차지하고, SW는 8%에 불과하여 세계 시장과는 달리 HW의 비중이 지속적으로 증가하고 있다. 아울러 세계 SW 시장에서 한국의 시장 규모도 1.8% 수준에 불과하여 사실상 세계 시장 점유율은 없는 상태와 같다. 이는 한국의 IT 산업은 일부 반도체 등 주력 산업에 치중되어 있으며, SW산업은 낙후된 불균형한 IT 산업구조를 형성하고 있기 때문이다.

특히 SW는 그 자체로도 중요한 산업일 뿐만 아니라 국가 및 산업 전반의 경쟁력 강화를 위한 핵심 인프라 산업으로서 높은 부가가치율·취업 유발, 제조·서비스업과 융합하여 신시장을 창출할 수 있다. 더불어 SW 결합은 국가 안보·운영에 있어서도 치명적인 결과를 초래할 수 있다.

이와 같이 중요성과 필요성이 높은 SW산업의 경쟁력을 획기적으로 제고하여 급변하는 IT 산업의 변화에 대응하기 위해 SW산업의 종합 지원 대책을 마련하였다.

② 기대효과

SW산업의 선진화 기대효과를 산업구조와 관련 주체별로 살펴보면 다음과 같다. 우선 산업구조에서는 기존의 수직적 하도급 거래구조가 수평적 네트워크 구조로 변화되어 산업의 전반적인 활성화를 유도할 수 있다. 주체별로는 대기업의 경우 내수에 안주하고 적극적인 투자가 미흡하였으나,

M&A 지원 등을 통해 글로벌 리더십 선도기업 육성이 가능하다. 정책 목표에서도 2013년까지 100대 IT 서비스 기업을 6개, 100대 패키지 SW 기업을 2개 육성하는 것으로 설정되어 있다. 중소기업은 영세한 인력 투입형에서 대형화·신전문 혁신기업으로 발돋움할 수 있으며, 정부는 양적 확충, 제도 중심 정책에서 선진적 산업생태계를 조성하고, 고급 인재를 육성하여 국부 창출의 기반을 조성할 수 있을 것으로 기대되고 있다.

(2) 산업구조 경쟁력 강화 정책

① SW산업 생태계 재편

우선 SW산업의 공공부문 경쟁구조 혁신을 위해 우선 갑·을 관계의 대·중소 거래구조를 협력과 경쟁을 통한 갑·갑의 발전적 관계로 전환하여 중소기업의 성장을 도모하였다. 다음으로 공공시장에 Global Practice의 도입을 통해 대기업의 국제경쟁력을 향상시켜 세계시장 진출을 지원하였다.

민간부문에서는 이동통신사의 우월적 지위를 이용한 불공정행위 방지를 위한 모바일 인터넷망 개발 등 법제도 개선을 추진하고, 내부거래 비중이 낮거나 분리회계 상시 공시기업에게 입찰 가점 부여 및 주기적 하도급 실태 조사를 실시할 계획이다.

② SW 융합 신수요 활용 강화

제조업 - 시스템반도체기업 - 임베디드 SW 기업 간 연계 강화를 통해 임베디드 SW를 집중 육성할 계획이다. 주요 업종별로 살펴보면 우선 휴대폰의 경우 스마트폰 시장변화에 대응하여 국내 기업 주도의 스마트폰 SW 플랫폼 확보를 지원하고, 무선인터넷망 개발 등의 제도를 개선할 계획이다. 자동차는 ‘차량IT혁신센터’에 대한 지원을 확대하고, 조선·로봇은 지능형 디지털 선박통합관리, LNG 선박용 무선통신, 로봇 응용 SW 개발 및 오픈마켓을 통한 로봇기술 사업화를 촉진할 계획이다.

그리고 SW와 서비스 융합을 통한 신 비즈니스 발굴·육성을 추진, SW 수요창출 프로젝트 신설 등도 추진할 계획이다. 특히, SW 신수요창출을 위한 대형 프로젝트 추진을 위해 SW와 산업융합분야를 대상으로 3년간(2010~2012년) 총 1조 원을 투입할 계획이다.

③ 고용 및 투자확대

고급 일자리 창출 및 범부처 인력양성 지원체계를 구축한다. 이를 위해 ‘SW 인적자원정책협의회’를 구성·운영하고 산업의 두뇌 역할을 수행할 고급인재를 양성할 계획이다. 또한 체계적인 정규교육과정 강화를 통해 미래 SW 인재 저변을 확충하고, SW Investment(집적센터) 설립 등 투자도 대폭 확대할 방침이다. 이를 위해 현재 교육과정 및 해외 선진국 교육과정을 조사·분석하여 개편 방안을 마련하고, SW 지원기능을 집적한 복합시설 구축 및 지재권 등록 등을 지원하는 ‘SW 지재권 자문센터’를 설치할 계획에 있다.

④ M&A 펀드 조성

SW 기업 간 M&A 활성화를 통한 대형화·전문화된 SW 기업 육성과 산업구조 선진화를 위해 2009년 ‘SW M&A 펀드’를 설립하였다. 이 펀드는 PEF(Private Equity Fund) 방식으로 정부와 민간이 공동으로 출자하여 총 420억 원 규모로 조성되었으며, 조성 금액의 60% 이상을 SW 기업 간 M&A에 지원할 계획이다.

이 펀드 설립의 주요 목적은 세계적인 기술력을 보유한 패키지 SW 업체를 동종업체 또는 연관·보완 업체 간 M&A를 촉진하여 기술력 및 시너지를 제고하여 분야별 선도그룹을 육성하고, 미국·일본·중국 등 해외 우수 업체와의 M&A도 지원하여 해외 수출기반의 글로벌 대표 기업을 육성하는 데 있다.

(3) 해외진출 지원 정책

지식경제부는 2010년 3월 SW가 범국가적인 수출지원 틀에 포함될 수 있도록 SW 해외지원정책을 전면 개편하였다. 이는 기존에 NIPA(정보통신 산업진흥원), SW 협회 중심으로 추진되던 해외진출의 한계를 극복하기 위해 해외네트워크, 수출경험이 풍부한 KOTRA, 무역협회 등을 적극 활용하여 수출기능을 대폭 확대하는 것이다.

이러한 해외진출 정책의 실효성 강화를 위해 구체적인 SW 해외진출 목표를 설정하였다. 기존에는 해외진출과제 지원건수 등 해외진출과 직접적인 관련성이 낮은 목표를 사용했으나, 설정목표를 수정하여 SW 수출액 등으로 구체화하였다. 이러한 목표 달성을 위해 KOTRA 등의 해외거점에 SW 수요 발굴 의무를 부과하고, 유형별로 점수를 부과하는 등 적극적인 수요 발굴을 독려할 계획이다. 또한 기업의 해외진출 목표가 실현될 수 있도록 시장정보 제공, SW 현지화 등 시장개척 지원을 강화하여 20개의 유망 SW를 선정하고, 글로벌 SW 기업을 육성할 계획이다.

아울러 국제기구와 국제협력 강화, 정부부처 간 SW 해외진출지원정책 연계, 기업 맞춤형 컨설팅 제공 등 해외진출 인프라도 강화할 계획이다. 국제적으로 UN, 세계은행 등과 공동 정보화 컨설팅을 실시, 전문가 양성프로그램 등을 공동운영하고, 국내적으로는 산발적인 SW 해외진출지원을 효율화하기 위해 범부처 ‘SW 수출지원 협의회’를 운영할 계획이다.

3) 컨설팅 산업

(1) 필요성

한국의 컨설팅 시장은 2007년 기준 GDP의 0.2%인 2.1조 원 수준으로 2000년부터 연평균 16%의 고성장을 지속하였다. 그러나 대다수가 국내 중

소기업으로 외국계 대형사에 비해 경쟁력이 매우 취약한 실정이다. 또한 그동안 고임금직종이라는 고정관념으로 정책지원의 사각지대에 위치하여 있었다. 아울러 ODA 확대·국제적으로 인정받는 경제발전경험 등 해외 진출 잠재력이 있으나, 수출을 위한 체계적인 시스템이 부족하였다. 이러한 결과로 MDB(Multilateral Development Bank) 시장의 수주확대를 위해 사업계획 단계부터 컨설팅기업의 참여가 필요하나 전반적인 경쟁력 약화로 인하여 참여 실적이 부진한 현실이었다.

이에 국가경제의 전반의 효율을 높이는 대표적인 지식인프라 사업이며, 고급인력을 기반으로 하는 산업으로서 지식경제 시대의 고학력 사회에 맞는 고급 일자리 창출 산업으로 육성이 필요하였다.

(2) 산업구조 경쟁력 강화 정책

① 인력양성 지원

컨설팅 기업 경쟁력의 핵심 요소는 인력 양성 지원이다. 이를 위해 전문 컨설턴트 양성을 위한 ‘컨설팅 대학원’을 확대하고, 퇴직자 대상의 컨설턴트 전문교육과정을 신설할 계획이다. 2012년까지 대학 등과의 연계를 통하여 8대 전문분야에서 1,200여 명의 컨설팅 인력을 양성할 계획이다.

② 컨설팅 기업 대형화

컨설팅 기업의 대형화를 위해 재정사업(R&D, 컨설팅쿠폰제 등)에 컨설팅 기업들이 지주회사 또는 통합브랜드를 구성하여 참여토록 유도하였다. 인센티브로 평가가점을 부여하고 단계적으로 참여기업의 인원수에 대한 하한제 도입을 추진할 예정이다. 다만, 중소기업의 컨소시엄 구성 시 총 인원수를 참여기업 인원수로 간주하여 중소기업의 참여기회를 보장할 예정이다.

그 외에도 중견 컨설팅사의 쿠폰제 컨설팅사업 참여 유도를 위하여 정부지원 상한(27억 원)을 상향 조정하고 2012년까지 컨설턴트의 수입단가

상하한제를 폐지할 예정이다.

③ 기타 정책

기타로서는 산업단지 및 아파트형공장 입주 대상에 컨설팅 등 지식서비스 기업을 포함시키고, 컨설팅사의 실적 DB 구축 및 실적 인증서 발급을 통해 시장에 신뢰성 있는 정보 유통기반 마련할 계획에 있다.

(3) 해외진출 지원 정책

대외 경쟁력이 있는 공공서비스를 수출상품으로 발굴하고 공공 - 민간 수출 파트너십을 구축할 예정이다. 공공과 민간이 해외수출협의체를 구성하고 함께 수출상품을 발굴하여 해외에 공동 진출하는 전략이다.

또한 MDB와 매칭펀드 방식으로 사업타당성조사 등 공동 컨설팅 프로젝트를 추진하여, MDB와 협력 경험이 있는 공공기관이 민간기업의 MDB 컨설팅 수주를 적극 지원토록 하는 인센티브를 도입하였다.

3. 해외 물류산업 선진화 사례

1) 유럽

(1) 유럽의 운수업 분류⁴²⁾

EU는 UN의 국제표준산업분류에 대응하는 유럽의 경제활동 분류로서 유럽경제활동통계분류(Statistical Classification of Economic Activities in the European Community : NACE⁴³⁾)에 의거하여 산업활동을 분류하고 있다.

42) 물류업으로 분류하기 위해서는 여객운송을 제외하여야 하나, 여객운송이 별도로 구분되어 제시되지 않고 있으므로 수출이 불가능하여 운수업으로 통칭함.

43) Nomenclature generale des Activities economique dans les Communautes Europeennes.

NACE는 국제표준산업분류⁴⁴⁾와 동일한 분류기준과 원칙을 채택하고 있으며, EU 모든 회원국들이 의무적으로 사용하도록 되어 있다. NACE는 1990년에 NACE Rev.1이 발표되었으며, 이후 2002년에 NACE Rev.1.1, 그리고 2008년에는 NACE Rev.2가 발표되었다. 현재 접근 가능한 통계자료의 분류는 NACE Rev.1.1에 의거하여 분류되어 있으므로, 본 연구는 NACE Rev.1.1을 주로 검토하도록 한다. NACE Rev.1.1의 대분류는 A~Q까지 구분되며, 이 중 물류업과 관련이 있는 분야는 I에 해당하는 ‘운송, 보관 및 통신(Transport, Storage and Communication)’이다. ‘운송, 보관 및 통신’은 <표 4-14>와 같이 세분화되며, 여행사업과 통신업을 제외한 산업들을 고려하기로 한다. 60, 61, 62에 해당하는 운송업에서 60.3 파이프라인 운송을 제외한 나머지는 여객과 화물을 동시에 운송할 수 있으나 분리된 자료에 접근이 불가능하므로 이를 모두 포함하기로 한다. 또한 한국의 제9차 표준산업분류 택배업은 육상 운송에 포함하고 우편업은 통신으로 분류하는 것과 달리, NACE Rev.1.1에서는 우편 및 택배를 같은 유형으로 분리하고 있다. 이는 DP DHL, TNT 등 유럽의 대표적인 물류기업들이 우편사업을 기반으로 물류업에 진출한 경우 등을 반영하기 위한 것으로 보인다.

접근가능한 통계자료의 특성을 감안하여 본 연구에서는 육상 및 파이프라인 운송(60), 수상 운송(61), 항공 운송(62)를 운송업으로, 화물취급 및 저장(63.1), 기타 운송지원 활동(63.2), 기타 운송대리 활동(63.4)를 운송지원 및 보조활동으로, 크게 2가지로 분류하여 각각을 비교할 예정이다. 또한 이러한 분류를 바탕으로 27개 회원국 전체의 자료인 EU-27과 물류선진국으로 알려진 독일, 프랑스, 이탈리아, 네덜란드, 영국 등 5개국에 대한 자료를 검토하기로 한다.⁴⁵⁾

44) 한국의 표준산업분류 또한 국제표준산업분류에 기초하여 작성되고 있으며, 한국 산업활동의 특수성을 고려하여 분류체계를 일부 조정하고 있음.

45) 다만 각 나라별로 일부 연도 또는 항목에 대해서 통계자료가 제공되지 않는 경우가 발생

| 표 3-14 | EU의 운송, 저장 및 통신업 세부 분류(NACE Rev. 1.1)

60	육상 및 파이프라인 운송(Land transport; transport via pipelines)
	60.1 철도 운송(Transport via railways)
	60.2 기타 육상 운송(Other land transport)
	60.3 파이프라인 운송(Transport via pipelines)
61	수상 운송(Water transport)
	61.1 외항 및 연안 운송(Sea and coastal water transport)
	61.2 내륙 수상 운송(Inland water transport)
62	항공 운송(Air transport)
	62.1 정기 항공 운송(Scheduled air transport)
	62.2 부정기 항공 운송(Non-scheduled air transport)
	62.3 우주 운송(Space transport)
63	운송 지원 및 보조 활동, 여행사업 (Supporting and auxiliary transport activities; activities of travel agencies)
	63.1 화물취급 및 저장(Cargo handling and storage)
	63.2 기타 운송지원 활동(Other supporting transport activities)
	63.3 여행사업(Activities of travel agencies and tour operators; tourist assistance activities n.e.c.)
	63.4 기타 운송대리 활동(Activities of other transport agencies)
64	우편 및 통신(Post and telecommunications)
	64.1 우편 및 택배(Post and courier activities)
	64.2 통신(Telecommunications)

자료 : Eurostat, 2010

<표 3-15>는 육상 및 파이프라인 운송, 수상 운송, 항공 운송 등을 합하여 운송업을 나타낸 자료이다. EU-27의 2007년도 기업 수는 약 97만 개에 이르며, 종업원 수⁴⁶⁾는 약 640만 명을 초과하고 있다. 기업당 매출액은 2007년 기준으로 EU-27은 75만 유로이며, 독일 171만 유로, 이탈리아 72만 유로, 네덜란드 239만 유로, 영국 220만 유로로 나타나고 있다. 또한 운송업에 해당하는 기업들은 EU-27은 약 7명, 독일 13명, 이탈리아 5명, 영국 14명

하고 있는데, 모든 자료가 제공되는 국가만을 대상으로 하는 것보다는 정보를 제공한다는 측면에서 제공되지 않는 부분은 제외하고 자료를 분석하기로 함.

46) 한국의 운수업조사에서는 ‘종사자 수’라는 용어를 사용하며, EU의 Eurostat에서는 ‘persons employed’를 사용하고 있다. 본 연구에서는 EU의 자료에는 종업원 수라는 표현을 사용하되, 종사자 수와 종업원 수 간의 용어 해석에 차이를 두지 않고 논의를 전개하였음.

을 2007년도에 평균적으로 고용하고 있다. 또한 2007년도의 종업원 1인당 평균 매출액은 EU-27은 11만 유로 정도이며, 독일 13만 유로, 이탈리아 14만 유로, 영국 16만 유로 수준으로 나타나고 있다.

표 3-15 EU의 운송업 현황 및 추이

구분	연도	EU-27	독일	프랑스	이탈리아	네덜란드	영국
기업 수 (개)	2004	-	53,146	82,575	126,641	18,030	47,887
	2005	-	60,753	81,528	126,076	17,680	48,827
	2006	-	61,622	80,269	122,616	17,840	48,611
	2007	970,052	62,991	82,753	118,605	17,590	48,833
매출액 (억 유로)	2004	-	813	-	722	-	899
	2005	-	896	-	756	-	-
	2006	-	1,006	-	806	-	1,028
	2007	7,257	1,075	-	858	420	1,076
종업원 수 (만 명)	2004	-	74	-	60	-	67
	2005	611	75	-	61	-	69
	2006	615	77	-	61	-	68
	2007	641	80	-	62	-	69
기업당 매출액 (만 유로)	2004	-	153	-	57	-	188
	2005	-	147	-	60	-	-
	2006	-	163	-	66	-	211
	2007	75	171	-	72	239	220
기업당 종업원 수 (명)	2004	-	14	-	5	-	14
	2005	-	12	-	5	-	14
	2006	-	13	-	5	-	14
	2007	7	13	-	5	-	14
종업원 1인당 매출액 (만 유로)	2004	-	11	-	12	-	13
	2005	-	12	-	12	-	-
	2006	-	13	-	13	-	15
	2007	11	14	-	14	-	16

주 : 육상 및 파이프라인 운송(60), 수상 운송(61), 항공 운송(62)의 합계임

자료 : Eurostat, 2010 정리

다음으로 운송 지원 및 보조활동, 여행사업(63)에서 여행사업을 제외한 운송 지원 및 보조활동에 대해서 검토해보기로 한다. 운송 지원 및 보조활동은 화물처리, 보관, 복합운송 주선 및 중개, 다양한 수송 수단별 여객터미널 운영, 항만 하역, 창고 운영 등을 포괄하고 있으며, 운송업과 달리 각 연도와 대상 국가 모두 통계자료가 제공되고 있다. EU-27의 기업 수는 2007년 기준으로 약 11만 개가 있으며, 매출액은 4,100억 유로이며, 종업원 수는 229만 명에 이르고 있다. 5개 대상국 중 기업 수는 이탈리아가 1만 7,000여 개로 프랑스의 2배, 네덜란드의 4배를 초과하고 있다. 매출액은 독일이 910만 유로로 가장 높으며, 종업원 수 또한 독일이 약 51만 명으로 가장 높게 나타나고 있다.

한편 EU-27의 2007년도 기업당 평균 매출액은 약 374만 유로이며, 프랑스 723만 유로, 영국 627만 유로, 독일 618만 유로, 네덜란드 548만 유로, 이탈리아 254만 유로 순서로 나타나고 있다. 독일은 기업 수도 많으며 기업당 매출액도 높은 편이나, 이탈리아는 기업 수는 많은 반면 기업당 매출액은 대상국 중에서 가장 낮게 나타나고 있다. 또한 2007년의 기업당 종업원 수를 검토해보면, EU-27은 평균적으로 약 20명 정도를 고용하고 있는데, 독일이 35명, 프랑스 34명, 영국 30명 등으로 이 4개국이 기업당 30명 이상을 고용하고 있는 것으로 드러나고 있다. 2007년도 기준, 종업원 1인당 매출액은 EU-27은 약 18만 유로, 네덜란드 31만 유로, 프랑스와 영국이 21만 유로, 독일 18만 유로, 이탈리아 13만 유로로 나타나고 있다.

| 표 3-16 | EU의 운송지원 및 보조활동 현황 및 추이

구분	연도	EU-27	독일	프랑스	이탈리아	네덜란드	영국
기업 수 (개)	2004	105,199	13,354	7,182	16,576	3,345	9,841
	2005	107,039	14,182	7,096	17,161	3,565	10,345
	2006	109,598	14,501	7,141	17,396	3,650	10,372
	2007	112,084	14,722	7,549	17,642	4,200	10,081
매출액 (억 유로)	2004	3,211	666	496	353	153	519
	2005	3,496	720	513	382	169	578
	2006	3,843	781	541	441	209	586
	2007	4,187	910	546	433	230	632
종업원 수 (만 명)	2004	199.7	44.0	25.8	29.5	6.9	28.4
	2005	212.8	45.8	25.4	30.3	6.9	30.0
	2006	218.6	48.3	25.2	31.3	7.4	29.1
	2007	228.6	50.8	25.4	32.2	7.5	30.7
기업당 매출액 (만 유로)	2004	305	499	691	213	457	528
	2005	327	508	723	222	473	558
	2006	351	539	758	254	573	565
	2007	374	618	723	246	548	627
기업당 종업원 수 (명)	2004	19	33	36	18	21	29
	2005	20	32	36	18	19	29
	2006	20	33	35	18	20	28
	2007	20	35	34	18	18	30
종업원 1인당 매출액 (만 유로)	2004	16	15	19	12	22	18
	2005	16	16	20	13	25	19
	2006	18	16	22	14	28	20
	2007	18	18	21	13	31	21

주 : 운송지원 및 보조활동, 여행사업(63)에서 여행사업(63.3)을 제외하였음

자료 : Eurostat, 2010 정리

다음은 운송업과 운송지원 및 보조활동을 비교하기 위하여, 운송업을 100으로 보았을 때 운송지원 및 보조활동의 비율을 나타낸 자료이다. 기업

수는 운송지원 및 보조활동이 10~20% 수준에 머무를 정도로 기업 수는 운송업이 압도적으로 많다고 할 수 있다. 그러나 매출액은 50% 이상을 차지하고 있으며, 종업원 수도 운송업의 30~60% 정도를 기록하고 있다. 기업 수, 매출액, 종업원 수 등 전체적인 산업의 규모는 운송업이 더 큰 것으로 나타나고 있다. 그러나 기업당 매출액, 기업당 종업원 수, 종업원 1인당 매출액 등 개별 기업의 규모 및 효율성 측면에서는 운송지원 및 보조활동이 더 높게 나타나고 있다. 특히 기업당 매출액은 운송업보다 3~4배 정도로 운송지원 및 보조활동이 더 많은 것으로 나타나고 있으며, 기업당 종업원 수 또한 2배 이상으로 나타나고 있다. 1인당 매출액은 EU-27, 독일과 영국은 운송지원 및 보조활동이 더 높으나, 이탈리아는 운송업이 더 많은 것으로 나타나고 있다.

| 표 3-17 | EU의 운송업 대비 운송지원 및 보조활동

구분	연도	EU-27	독일	프랑스	이탈리아	네덜란드	영국
기업 수	2004	-	25%	9%	13%	19%	21%
	2005	-	23%	9%	14%	20%	21%
	2006	-	24%	9%	14%	20%	21%
	2007	12%	23%	9%	15%	24%	21%
매출액	2004	-	82%	-	49%	-	58%
	2005	-	80%	-	51%	-	-
	2006	-	78%	-	55%	-	57%
	2007	58%	85%	-	50%	55%	59%
종업원 수	2004	-	60%	-	49%	-	42%
	2005	35%	61%	-	50%	-	43%
	2006	36%	63%	-	51%	-	43%
	2007	36%	64%	-	52%	-	45%
기업당 매출액	2004	-	326%	-	374%	-	281%
	2005	-	344%	-	371%	-	-
	2006	-	330%	-	386%	-	267%
	2007	499%	362%	-	339%	230%	285%

| 표 3-17 | EU의 운송업 대비 운송지원 및 보조활동(계속)

구분	연도	EU-27	독일	프랑스	이탈리아	네덜란드	영국
기업당 종업원 수	2004	-	238%	-	377%	-	206%
	2005	-	262%	-	366%	-	205%
	2006	-	266%	-	361%	-	201%
	2007	309%	272%	-	352%	-	216%
종업원 1인당 매출액	2004	-	137%	-	99%	-	137%
	2005	-	131%	-	101%	-	-
	2006	-	124%	-	107%	-	133%
	2007	162%	133%	-	97%	-	131%

주 : 운송지원 및 보조활동을 운송업으로 나눈 수치임

자료 : Eurostat, 2010 정리

(2) 유럽 물류산업 관련 부서 및 지원정책

유럽위원회(European Commission)는 물류산업이 개별 운송 수단의 단순 편의 합계를 넘어서고 있는 등 물류산업의 중요성을 인지하여, 2007년 물류 산업에 대한 중장기 지원계획을 발표하였다. 유럽위원회는 “물류 정책은 유럽의 성장과 번영과는 별개로 정책결정의 기본적인 요소가 되어야 한다.”고 언급하였는데, 이는 향후 유럽 운송정책이 전체 공급망을 포괄하도록 수립되어야 함을 의미한다.

에너지 및 교통총국(Directorate-General for Energy and Transport)에서 물류산업에 대한 정책을 담당하고 있는데, 항공, 철도, 도로, 도로 안전, 내륙수로, 인공지능 수송 시스템, 수송 인프라시설, 보안 및 안전, 친환경 도시수송, 승객의 권리 등을 담당하고 있으며, 물류산업에 대한 지원은 주로 자금보조 등의 재정 지원이 주를 이루고 있다. EU 교통정책 및 승객 권리 지원 활동, 교통 안전 등에 대해서는 유럽위원회가 설정한 목표에의 부합 정도 등을 판단하여 지원하거나 에너지 및 교통분야에 특성화된 프로그램을 통해 지원하는 경우로 나눌 수 있다. 후자의 특성화된 프로그램으로는 친

환경 물류프로그램으로 익히 알려진 마르코 폴로 2차 프로그램(Marco Polo II Programme)과 범유럽 운송네트워크(TEN-T, Trans-European Transport and Energy Networks)가 있다. 그러나 이러한 프로그램들은 물류기업의 성장 및 경쟁력 강화를 목표로 한다기보다는 탄소저감이 가능한 운송수단의 수송비율 제고, 유럽 내 교통 인프라 건설 등에 초점을 맞추고 있다. 또한 에너지 및 교통총국 이외에도 운송 및 물류기업을 지원하는 역할을 수행하는 기관들은 다음과 같다.

① EMSA(European Maritime Safety Agency)

EMSA는 해운정책을 담당하고 있으며, 유럽위원회와 회원국의 해양 안보, 선박으로 인한 오염, 선박 보안 등과 관련된 유럽연합의 입법행위에 대한 기술지원을 주로 수행하고 있다.

② EASA(European Aviation Safety Agency)

EASA는 항공정책을 담당하고 있으며, 항공보안에 대한 유럽연합 전략의 중추로 민간항공의 가장 일반적인 보안 및 환경 보호 기준을 홍보하는 것이 주요 업무이다.

③ ERA(European Railways Agency)

ERA는 유럽 내에서 통합 철도역세권을 창출하기 위하여 설립되었으며, 유럽 철도교통 운영시스템(European Rail Traffic Management System)을 담당하고 있다.

④ EACI(European Agency for Competitiveness & Innovation)

EACI는 에너지 및 환경 관련 정책을 담당하고 있으며, 에너지, 환경, 업무지원, multi-modal 수송, 통신, 재정 등에 대한 국제적인 전문가들로 구성되어 있으며, 정책 프로그램 전달 등의 국제협력도 담당하고 있다.

⑤ TEN-T EA(Trans-European Transport Network Executive Agency)

TEN-T EA는 TEN-T 사업을 전담하고 있으며, 기술적·재정적 이행 관리를 담당하고 있다. TEN-T의 재정지원은 회원국의 동의하에 모든 유럽연합 회원국이 받을 수 있으며, TEN-T 프로그램 목적에 부합하는 연구, 사업 등을 위해서도 지원받을 수 있다.

이러한 교통물류 담당 조직 이외에도 금융기구를 통하여 물류산업을 지원하고 있으며, 유럽투자은행(European Investment Bank : EIB)과 유럽투자펀드(European Investment Fund : EIF)가 대표적이다.

⑥ 유럽투자은행(EIB)

EIB는 1958년 장기 대출은행의 역할을 위해 창립되었으며 EIB의 업무는 유럽연합 회원국들 간 통합, 발전, 경제적·사회적 화합을 이끌어 내는 것이다. EIB는 유럽연합 정책 목적을 더 발전시키기 위한 필요자금을 순조롭게 지원하기 위해서 자본시장 내 자금규모를 상당히 늘리고 있다. 유럽연합 내에서 EIB는 6가지 우선 목표를 사업 계획으로 설정하고 있다. 그 내용은 i) 화합과 결합, ii) 중소기업 지원, iii) 지속가능한 환경, iv) 2010 혁신계획 수행, v) 수송 및 에너지 부분의 TEN(Trans-European Networks) 개발, vi) 지속가능하고, 경쟁력 있는 안정된 에너지 등으로 요약되어질 수 있다.

⑦ 유럽투자펀드(EIF)

EIF는 유럽 전역에 있는 중소형 기업들의 재정적 위험을 돕기 위한 EIB의 특별 자금이다. EIF는 EIB, 유럽위원회, 국영/민영 은행, 재정단체들에 의해 출자되며, 국영-민영 은행의 파트너십과 다국적 개발은행의 이익에 의한 독특한 이익배분 구조를 지니고 있다.

EIF의 주요 목적은 첫째, 기업이 정신, 기술, 혁신, 성장, 고용 및 지역 발전에 대한 유럽공동체 정책의 수행을 촉진하고 둘째, 상업적인 가격정책을 통해 이해관계자들의 수익을 적절하게 달성하는 것이다.

(3) 운송 및 물류 기업 지원 프로그램

유럽연합은 다양한 자금지원 수단을 개발함으로써 유럽지역의 중소기업에 대한 지원책을 제공하고 있다. 여기에서는 그 다양한 지원책을 검토한다.

① 특별 금융 지원

이 금융지원은 유럽위원회의 여러 부서들에 의해 구상되고 수행되는 환경, 조사, 교육 등의 특수한 목적을 위해 지원되는 자금이다. 중소기업 또는 기타 조직들은 직접적으로 프로그램에 지원할 수 있으며, 프로그램에 따라서 지원자들은 여타의 산업단체, 사업동업자, 사업지원자, 컨설턴트 등을 포함시킬 수도 있다.

교통분야의 보조금은 매년 유럽위원회에서 규모와 주요 지원범위가 정해지며, 2010년 예산은 약 225만 유로 정도이며 도로안전 및 내륙운하수송 시장을 위주로 지원하고 있다. 지원기간은 최대 36개월로 한정되며, 기업당 지원금액에 대한 제한이 있는 것은 아니다. 유럽위원회에서 제공한 일정양식 및 내용을 작성하여 공지된 일정기간 안에 제안서를 제출하면 되며, 제출 자격에 제한은 없다. 즉, EU 내의 중앙정부, 지방정부, 대기업, 중소기업 등에 대하여 제한이 없으며, 프로젝트 평가 80%⁴⁷⁾ 및 지원서 작성 20%⁴⁸⁾ 등의 비율로 심사한다.

② 구조적 금융 지원

유럽 지역발전 펀드와 유럽 사회 펀드와 같은 구조적 금융 자금은 가장 큰 공동체 자금 수단이다. 각 지역마다 다른 특수 프로그램과 공동체가 형성된다 하더라도 구조적 금융 지원의 수혜자들은 그들의 사업 프로젝트

47) EU차원 정책부합 및 부가가치 20%, 혁신 20%, 파급효과 15%, 비용 대비 편익 비율 10%, 프로젝트 가시성 15%.

48) 계획의 성실성 20%, 방법론 10%.

자금이 있어 직접적인 혜택을 부여받게 된다.

이 프로그램은 국가적, 지역적 차원으로 선정되며, 그 종류에는 유럽 지역 개발 펀드, 유럽 사회 펀드, JERMIE(Joint European Resources for Micro and Midium Enterprises) 등이 있다.

③ 금융지원 수단

대부분의 금융지원 수단은 국제 금융중개인을 통해 이용가능하며, 대개 유럽 투자펀드를 통해 운영된다. 이러한 지원수단들의 대부분은 중소기업과 직접적으로 관련되기 때문에 이들 수단은 운송 및 물류 중소기업에 대한 적절한 기회를 나타낸다고도 볼 수 있다.

금융지원책은 중소기업에 대한 직접적인 지원은 포함하지 않으며, 일반적으로 은행, 신용기관, 투자 펀드와 같은 금융 중개기관을 통해서 지원된다. 단, 중소기업의 신용 증대와 중소기업 용자 범위를 넓히기 위한 금융중개인 증대에는 직접적으로 연결되어 있다.

④ 중소기업 지원

먼저 중소기업의 국제화지원사업이 있다. 이 사업은 중소기업의 유럽 연합 외부 시장으로의 진출을 돕기 위해, 국제적인 차원의 즉각적인 조직 구성과 공적권리를 지원하는 것이다. 중소기업 및 대기업의 국제화를 위한 간접적 자금지원을 위해서는 권역별, 지역별로 다양한 계획들이 수립되며, 이러한 프로그램들은 일반적으로 모든 부문의 기업들에게 제공된다.

또한 EU는 중소기업의 혁신사례를 발굴하고 전파하기 위하여 CASTLE (Cooperation Among SMEs Toward Logistics Excellence) 프로그램을 2008년부터 운영해오고 있으며, CASTLE은 다가오는 2011년에 종료될 예정이다. CASTLE 프로그램은 INTERREG IVc⁴⁹⁾의 일환으로 진행되고 있으며,

49) EU의 지역 간 협력프로그램(INTEREG)의 a는 월경협력, b는 국가 간 협력, c는 지역 간

이탈리아, 폴란드, 그리스, 슬로베니아, 스페인, 독일, 헝가리 및 오스트리아 등에 위치한 10여 개 공공기관이 파트너로 있다. 이들은 공동으로 사례를 발굴하고, 우수사례를 평가하기 위한 방법론을 발전시키며, 컨퍼런스 및 책자발간 등을 통해 이를 홍보하고 있다.

프로젝트 테마로는 물류공급 및 물류산업 강화, 생산체계에서의 물류수요 제고, 물류 훈련 강화, 물류 분야의 정부 및 기관 협력 등 4가지 분야가 있다. 먼저 물류공급 및 물류산업 강화에서는 중소기업들의 컨소시엄 형성에 대한 촉진 및 재정지원, 물류 훈련 프로그램에 대한 재정지원, 공동 물류브랜드 형성 지원, 철도회사와 물류기업 간 협력을 통한 도로운송화물의 철송 전환 지원, IT 시스템 구축 지원 등의 사례를 발굴하였다. 다음으로, 생산체계에서의 물류수요 제고에서는 물류 중계 솔루션 개발에 자금지원 및 기술협력 지원, 물류업체의 업무범위 및 역할 규정에 대한 지원, 물류 혁신방법에 대한 타당성 조사비용 지원 등을 발굴하였다. 물류 훈련 강화에서는 교육 프로그램 작성 및 보조 등이 있으며, 마지막으로 물류 분야의 정부 및 기관 협력에서는 물류 관련 연구기관 설립 지원 및 재정보조, 물류 클러스터 조성, 투자진흥청과 유사한 물류진흥청 설립 지원 등이 발굴되었다.

⑤ 회원국에 의한 지역사업 지원

유럽위원회는 각 회원국 내, 사업지원과 관련된 정보획득을 위해서 몇몇 단체를 설립하였으며 이는 EIC (Euro Info Centres) 네트워크와 관련되어 있다. EIC 네트워크는 1987년 중소형 기업을 지원하고, 유럽 시장에서 더 많은 기회를 얻을 수 있도록 사전준비를 시키기 위한 목적에 설립되었다. 이에 따라 EIC의 핵심 활동은 유럽연합에서 발생하는 일들에 대한 정보를

협력을 뜻하며, 2007년 EU는 INTEREG IIIc에서 INTEREG IVc로 발전시켰음. 재원은 지역개발기금(ERDF)에서 지원되고 있음.

기업들에게 통지하는 것이다. 특히 이 네트워크는 공공조달, 동업, 자금조달, 시장조사, 유럽 법률 등에 대한 기업의 특별 관심사항에 대해서 전문가를 두고 있다. 정보는 세미나, 워크숍, 강의 등 다양한 활동과 소개 책자, 소식지, 웹사이트 등 다양한 방법을 통해 각 지역 언어로 제공된다.

2) 싱가포르⁵⁰⁾

(1) ATPLCS(Approved Third Party Logistics Company Scheme)

싱가포르는 아시아의 대표적인 물류 국가로서 물류산업을 국가의 성장동력으로 삼고 적극적인 지원을 아끼지 않고 있다.

싱가포르의 국제물류기업 지원정책 중 가장 대표적인 것은 2004년 1월부터 시행하고 있는 ATPLCS(Approved Third Party Logistics Company Scheme)이다. 이는 정부로부터 인증받은 3PL 기업의 공급자주도 재고관리(Vendor Manage Inventory : VMI)⁵¹⁾ 서비스를 이용하는 고객들에게 부가가치세(Goods and Service Tax : GST) 5%를 면제해주는 제도이다. 이는 MES(Major Export Scheme)⁵²⁾ 허가를 받은 기업의 경우 무관세이기 때문에 싱가포르 물류회사로부터 제품을 구입하는 것보다 인접 국가의 물류회사로부터 수입하는 것이 저렴한 경우가 발생하기 때문에 도입되었다. 즉, 싱가포르 자국 3PL 기업의 이용을 독려하기 위해 별도로 마련된 제도이다.

이와 같이 ATPLCS는 정부가 정한 조건에 부합하는 경쟁력 있는 3PL 기업을 선별하여 차별적으로 육성하기 위한 정책이다. 싱가포르 정부의 인

50) 한국컨테이너부두공단, 「3PL 기업성장 및 해외진출방안」, 2007. 7.; IRAS(Inland Revenue Authority of Singapore), *GOODS AND SERVICES TAX : APPROVED THIRD PARTY LOGISTICS COMPANY SCHEME*, 2006. 7을 참고하여 재정리.

51) VMI는 공급업체에서 구매업체의 생산에 필요한 부품 재고를 관리해주는 기법으로 공급망 내의 기업들이 경쟁력을 확보하도록 하는 관리 방법임.

52) MES(Major Export Scheme) : 수입과 수출물동량이 많은 개인, 기업, 단체 등을 대상으로 비관세 물품의 수입에 대해서는 부가가치세를 부과하지 않는 제도임.

증 기준은 다음과 같다.

첫째, 싱가포르 내의 법인이며, 주요 사업이 포워딩, 운송업, 창고업 등의 물류관련 사업이어야 한다. 또한 해외 위탁회사를 대신하여 화물을 수입 또는 처리할 때는 다음의 부가가치 물류활동 중 하나 이상을 수행해야 한다.

| 표 3-18 | ATPLCS의 부가가치 물류활동 정의

구분	내용
혼재/분류	· 컨테이너 혼재 및 분류
주문처리	· 주요 고객으로부터 직접 받은 구매주문의 처리
재고관리/조달 및 공급	· 재고 관리 및 모니터링 · 재고 수준이 낮으면 3PL 업체는 재고를 보충하기 위해 자동적으로 제품 또는 부품을 공급받음
조립/배치	· 고객주문을 기본으로 다양한 부품들을 조립 · 고객주문에 따라 적절한 부품 또는 부속품을 선택 · 컴퓨터 소프트웨어 설치
QC 점검 및 테스트	· 상품이 배송되기 이전에 테스트 절차 수행
포장 및 상표부착	· 고객 주문에 따라 포장 및 상표 부착 활동
Kitting	· Kitting은 공장에 배송하기 위해 부품 또는 부속품을 선별 포장하는 활동임 · 완제품의 경우에는 구매자의 요구에 따라 제품을 포장하는 활동임
회수 및 수리	· 수리를 위해 구매자로부터 직접 불량품을 회수 · 고객과의 계약에 따라 3PL 업체가 교체 및 수리를 담당 · 불량상태가 심각한 경우에는 공장으로 회수
송장발행	· 송장발송(EDI 전송)

자료 : IRAS, Goods & Service Tax : Approved Third Party Logistics Company Scheme, 2006

둘째, 신청기업의 고객 및 해외위탁회사의 고객은 MES의 지위를 유지해야 한다. 셋째, MES의 지위를 가진 고객 또는 3PL 인증을 취득한 다른 인증기업과의 거래 물량이 신청기업이 취급하는 전체 물량의 50% 이상이어야 한다. 넷째, 신청기업은 제품의 보관을 위해 창고관리시스템(Warehouse Management

System : WMS)을 구축하고 있어야만 한다. WMS는 실시간으로 제품 수량, 제품 명세, 금액, 위치 등이 파악되어야만 한다. 다섯째, 양호한 내부 통제시스템, 적정한 회계 기록을 보유해야 하며, IRAS와 싱가포르 세관(SC)의 조건에 부합하여야 한다. 여섯째, 신청기업은 수시로 변화는 GST의 조건에 부합할 수 있어야 한다. 일곱째, 싱가포르의 은행 또는 보험회사로부터 받은 보증서를 제출해야 한다. 여덟째, 3PL 기업은 항상 상기 기준에 부합해야 한다. 만약 기준에 부합하지 못하면 즉시 GST 주무기관에 신고해야 한다.

이상의 모든 조건이 충족되었을 경우에만 인증을 취득할 수 있으며, 유효기간은 3년으로 정해져 있다. 인증의 연장은 상기 조건이 상시 유지되고 있다는 것을 증명하는 과정을 거쳐 재연장이 가능하다.

이 제도의 도입에 따른 효과는 승인된 3PL 기업을 이용함으로써 비용절감이 가능하기 때문에 글로벌 기업의 유치에 기여하고 있다. 또한 비용 절감을 위한 물류기업, 화주기업을 싱가포르로 유인하기 위한 유효한 유인책으로 작용하고 있다.

(2) Zero GST Warehouse 제도

Zero GST Warehouse 제도는 기존의 보세창고제도(Bonded Warehouse Scheme : BWS⁵³⁾)를 확장시켜, 2006년 1월부터 시행된 제도로써 일정한 자격요건을 갖춘 창고 및 물류업체에 대해서는 보세창고제도의 80% 기준을 적용하지 않고 부가가치세를 연기 또는 유예해주는 제도이다.

Zero GST Warehouse는 Type I, II, III 등 3가지 유형으로 구분하고 있는데, 기존의 보세창고는 자동적으로 Type I에 포함된다.

53) 싱가포르 보세창고제도는 보세창고로 반입되는 화물의 80% 이상이 재수출되는 경우 모든 물품에 대한 부가가치세 납부시기를 연기 또는 유예해주는 제도임.

| 표 3-19 | Zero GST Warehouse 유형

구분	Type I	Type II	Type III
비과세수입물품 보관시설보유 여부	○	○	○
수입물품의 현지 시장 유통여부	×	○	○
보관창고 수	1개	1개	2개 이상

자료 : Singapore Customs, 2010

이 제도는 글로벌 화주의 경우 부가가치세를 감면받는 것과 같은 효과를 가지기 때문에 싱가포르 3PL 기업의 이용을 독려하는 유인책으로 작용하고 있다. 즉, 싱가포르를 이용하는 물동량을 증대시키기 위한 유효한 정책으로 평가되고 있다.

(3) 교육 및 연구지원

싱가포르 정부는 3PL 기업에 대한 다양한 감면혜택 제공뿐만 아니라 전문인력 육성을 위한 정책을 적극적으로 추진하고 있다. 대표적인 것이 아시아-태평양 물류연구소(TLI-AP)와 Dual Master Program이다. 우선 아시아-태평양 물류연구소는 산학협력 교육 및 연구기관으로서 기업이 산학협력 연구비를 지원할 경우 지원 금액의 2배에 해당하는 금액을 과세소득에서 공제해주고 있다. 이를 통해 물류기업들은 전문 인력을 용이하게 확보할 수 있으며, 비과세로 인한 수익성 제고 효과도 가지게 된다.

아울러 Dual Master Program은 아시아-태평양 물류연구소와 조지아공대가 공동으로 개설·운영 중인 학위 과정으로, 이 과정 졸업한 고급 인력들은 연구비를 지원한 기업에 일정기간 의무적으로 근무하도록 하여 물류기업이 고급 인력을 확보할 수 있도록 하고 있다.

3) 일본

(1) 일본 교통물류업 현황

일본 또한 EU와 마찬가지로 물류업에 관한 통계자료를 별도로 작성하여 배포하고 있지 않고 있으며, 정책당국에서 필요한 경우 관련 협회 등을 통하여 기업에 관한 자료를 정리하고 있는 실정이다.

다음은 일본 국토교통성에서 작성한 2008년도 기준 일본의 교통물류업 현황이다. 일본은 운송업에 약 7만 개의 기업이 있으며, 운송보조업에는 약 8천여 개의 기업이 설립되어 있는 것으로 파악되고 있다. 운송업의 매출액은 약 21조 4천억 엔, 운송보조업은 약 4조 4천억 엔 정도로 나타나고 있으며, 운송업은 기업당 매출액이 약 3억 엔, 운송보조업은 5억 엔 수준이다. 즉 유럽과 마찬가지로 일본 또한 운송업이 전체 기업 수, 매출액 등에서는 운송보조업보다 큰 것으로 나타나고 있으나, 기업당 매출액 등에서는 운송보조업이 더 효율적인 것으로 나타나고 있다. 그리고 운송보조업은 기업당 종업원 수는 평균 23명이며, 종업원 1인당 평균 매출액은 약 2,400만 엔에 이르는 것으로 나타난다.

한편 운송업 내부에서는 철도운송, 외항해운, 항공운송 등은 기업 당 매출액이 높은 것으로 나타나고 있으나, 트럭운송과 연안해운은 기업당 매출액이 2억 엔에 불과하여 운송업 내부에서 양극화 현상이 나타나고 있는 것으로 파악된다.

| 표 3-20 | 일본 교통물류업 현황(2008)

구분	매출액 (억 엔)	기업 수 (개)	종업원 수 (명)	기업당 매출액 (억 엔)	기업당 종업원 수 (명)	종업원 1인당 매출액 (만 엔)
운송업	213,793	67,194	-	3	-	-
트럭운송	141,605	62,892	1,280,000	2	20	1,106
철도운송	1,463	1	6,000	1,463	6,000	2,438
연안해운	10,032	4,076	22,000	2	5	4,560
외항해운	56,526	204	6,000	277	29	94,210
항공운송	4,167	21	-	198	-	-
운송보조업	44,228	8,258	187,500	5	23	2,359
철도포워딩	3,813	961	8,000	4	8	4,766
외항포워딩	3,454	596	5,000	6	8	6,908
항공포워딩	7,993	165	16,000	48	97	4,996
항만운영	11,674	908	54,000	13	59	2,162
창고업	16,984	5,611	104,000	3	19	1,633
트럭터미널	310	17	500	18	29	6,200
합계	258,021	75,452	133,500	3	2	19,327

주 : 트럭포워딩, 내항포워딩 등도 있으나 포함되지 않았음

자료 : 일본 국토교통성, 2010

(2) 일본의 3PL 육성정책

일본은 화주기업 물류니즈의 다양화, 물류 아웃소싱의 확대 등에 따른 3PL의 중요성이 부각됨에 따라 1996년 ‘경제구조의 변혁과 창조를 위한 프로그램’을 시작으로 지속적인 3PL 육성 정책을 추진하고 있다. 주요 정책 및 내용은 다음과 같다.

| 표 3-21 | 일본 정부의 물류산업 육성 정책

연도	정책	주요내용
1996.12	경제구조의 변혁과 창조를 위한 프로그램	· 일본의 신규성장분야를 15개 분야로 규정 · 종합물류시책대강 수립의 토대
1997.4	제1차 종합물류시책대강 (1997~2001)	· 아태지역에서 가장 편리한 물류서비스 제공 · 산업입지 경쟁력의 저해요인이 되지 않는 물류비 · 환경부하의 경감
2001.7	제2차 종합물류시책대강 (2001~2005)	· 국제물류와 국내물류의 일원적 관리 실현 · 친환경적인 물류체계 구축과 순환형 사회 공헌
2005.11	제3차 종합물류시책대강 (2005~2009)	· 국제물류와 국내물류의 일원적 관리 실현 · 효율적이고 친환경적인 물류의 실현 · 수요를 증시킨 효율적 물류시스템의 실현 · 국민의 안전을 고려한 물류시스템의 실현
2005.7	유통업무종합화 및 효율화 촉진에 관한 법률	· 물류를 둘러싼 경제·사회적 변화에 따라 산업 경쟁력을 강화하고 소비자 니즈의 고도화 및 다양화에 대응하기 위한 법률로서 허가제의 특례, 자금 지원정책 수립

자료 : 한국컨테이너부두공단, 「3PL 기업 성장 및 해외 진출 방안」, 2007. 7

① 유통업무 종합화 및 효율화 촉진에 관한 법률

이 법은 효율적인 물류를 실현하기 위해 허가제의 특례, 자금조달의 원활화 등을 지원함으로써 종합적이고 효율적인 유통업무를 촉진하기 위해 제정되었다. 기본방침으로는 i) 수배송, 보관, 유통가공을 종합적으로 실시, ii) 물류거점을 집약화하고, 고속도로, 항만 등에 인접하도록 촉진, iii) 공동수배송 등에 의한 배송네트워크의 합리화이다. 물류기업들이 이러한 기본방침에 부합하는 계획을 작성하여 정부에 제출하고, 실현 가능성이 인정될 경우에는 물류사업의 종합적 실시 촉진, 사회자본과 연계한 물류거점시설 정비, 중소기업에 대한 지원 등 3대 조치를 통해 기업을 지원하고 있다. 일본 정부는 이러한 정책 추진으로 물류개선 촉진, 환경부하 절감, 지역 활성화 등의 효과를 기대하고 있다.

| 표 3-22 | 3대 지원조치

구분	내용
물류사업의 종합적 실시 촉진	· 창고업, 트럭운송사업, 포워딩사업의 허가 등 사업허가의 일괄 취득
사회자본과 연계한 물류거점시설의 정비	· 세제특례 : 물류거점 시설에 대한 법인세, 고정자산세 등 · 입지규제 배려 : 시가지 조정구역에서 시설정비를 위한 개발허가에 대한 배려
중소기업에 대한 지원	· 자금지원 : 중소기업 신용보험의 보험 한도액 확충 (2억 엔 → 4억 엔) · 정책금융 : 중소기업 기반정비에 저리 융자 · 인재 육성

자료 : 한국컨테이너부두공단, 「3PL 기업 성장 및 해외 진출 방안」, 2007. 7; (사)물류산업연합회, 「제3자물류 활성화 방안에 관한 연구보고서」, 2007. 2. 26

② 종합물류시책대강(2005~2009년)

종합물류시책대강은 물류를 둘러싼 환경변화에 대응하여 경제사회의 변화와 구조 개혁을 추진하기 위한 목적으로 마련되었다. 이 목적을 달성하기 위해 국제물류촉진, 환경물류, 물류보안 확보의 3가지 정책을 축으로 추진하고 있다. 우선 국제물류촉진은 동아시아가 생산거점, 소비시장으로서 급성장하고, 거리적으로 일본과 큰 차이가 없어 동아시아 역내물류를 준국내화 하기 위해 마련되었다. 환경물류는 실효성 있는 CO₂ 대책, 기업의 사회적 책임 등 교토의정서 발효에 의한 환경대응을 위해 작성되었다. 또한 세계적인 보안대책 강화, 안정성과 효율성이 양립함에 따라 보안대책으로써 물류보안을 마련하였다.

| 표 3-23 | 종합물류시책대강 3대 정책

환경물류	국제물류촉진	물류보안
· 그린물류 파트너십 · 도시 내의 물류대책 추진 · 환경배려형 3PL 사업 촉진	· 국제물류시책추진본부 운영 · 국제물류전략팀 운영 · 국제물류경쟁력 파트너십 · 국제복합일관운송	· 가이드라인 책정·재조명 · 보안장관모임 개최 · IMO 등 국제기관과 논의

자료 : (사)일본유통연구사, 「Material Flow : 2007년 일본의 물류정책」

(3) 3PL 인재육성촉진사업

일본은 3PL 인재를 육성하기 위해 ‘3PL 인재육성촉진사업 추진협의회’를 발족하여 2004년 10월부터 인재육성 연수를 실시하고 있다. 이 사업은 3PL 인재육성을 통하여 3PL을 진흥시키고 지역의 고용창출을 도모하는데 목적을 두고 있다. 초기에는 국토교통성의 재정지원을 통해 교육 프로그램을 개발하고, 수강생의 교육비용을 보조하여 조기에 안정화 단계에 이르렀으며, 현재는 JIFFA(Japan International Freight Forwarding Association) 등 관련 협회에서 프로그램을 진행하고 있다.

4) 시사점

유럽은 산업분류 체계상 여객운송과 화물운송, 여객터미널과 화물터미널 등을 구분하기 어렵기 때문에 물류업의 특성을 별도로 산정하기는 어렵다. 따라서 여객과 화물을 모두 포함하는 운송업과 운송지원 및 보조활동으로 크게 구분할 수 있다. 2007년 기준 EU의 27개 회원국의 운송업에 해당하는 기업의 수는 97만 개이며, 종업원 수는 약 641만 명이고, 기업당 매출액은 75만 유로, 기업당 종업원 수는 7명, 종업원 1인당 매출액은 11만 유로로 나타나고 있다. 한편 같은 기준으로 운송지원 및 보조활동에서는 기업의 수가 11만 개, 종업원 수 229만 명, 기업당 매출액 374만 유로, 기업당 종업원 수 20명, 종업원 1인당 매출액 18만 유로 수준이다. 즉, 기업 개수, 전체 매출액, 전체 종업원 수 등 산업 자체의 규모를 나타내는 지표에서는 운송업이 운송지원 및 보조활동에 비하여 크게 앞서고 있지만, 기업당 매출액, 기업당 종업원 수, 종업원 1인당 매출액 등 개별 기업의 규모 및 효율성에 있어서는 운송지원 및 보조활동이 더 높게 나타나고 있다.

또한 유럽물류 산업의 특징은 물류기업의 성장을 돕기 위한 다양한 프로그램을 갖추고 있으며 유럽연합 회원국의 각 특성에 맞는 형식을 취함으

로써 유럽 전체 물류산업의 발전을 꾀하고 있다는 점이다. 특히 이렇듯 다양한 프로그램이 필요한 이유는 유럽연합이 27개 국가의 연합이라는 지역적 특성도 반영되었지만 유럽 전역에 산재한 중소형 물류기업의 육성을 위한 목적의식이 뚜렷하기 때문인 것으로 판단된다.

한국의 물류기업들이 영세성으로 인해 해외사업진출에 어려움을 겪고 있음이 주로 지적되고 있는 점을 감안한다면, 실질적인 자금지원이 대부분인 물류 관련 프로그램은 영세한 경영구조를 가지고 있는 중소형 물류기업에게 큰 동기부여를 할 수 있을 것으로 예상된다. 더욱이 자금지원은 유럽 연합 법률에 의해 엄격히 관리되고 있어 무조건적인 자금지원으로 인한 물류기업의 난립을 방지하여 건실한 물류산업의 기초를 다지는 데 기여하고 있다.

싱가포르의 3PL 기업육성을 위해 ATPLCS 정책을 시행하고 있다. 이는 한국의 종합물류인증제도와 유사하게 싱가포르 정부가 특정요건을 만족하는 3PL기업에 대해 이를 인증하고, 이 인증기업의 서비스를 이용하는 화주에게 부가가치세 5%를 면제해주고 있다. 한국 또한 2008년부터 전체 물류비 중 3자 물류비중이 50% 이상이 되는 기업에 대해서는 전년 대비 증가한 3자 물류비의 3%를 법인세에서 공제해주고 있다. 그러나 종합물류인증기업에 한정되는 것이 아니며, 전년도 대비 증가분의 3%이므로 종합물류인증제도 및 3PL 기업 성장에 있어 실효성 있는 인센티브가 되지 못하고 있다.

그리고 싱가포르에서는 일정자격 요건을 갖춘 창고 및 물류업체에 대해서는 부가가치세 납부시기 연기 또는 유예 조건인 화물의 80% 이상 재수출에 미달하더라도 부가가치 납부시기를 연기 또는 유예해주는 Zero GST Warehouse제도를 운영하고 있다. 또한 전문인력 양성을 위하여 연구비를 지원하는 기업에 대해서는 지원금액의 2배를 과세소득에서 공제해주고 있으며, 외국 학교와의 공동 학위과정을 개설하고 이 과정을 졸업한 고급인력들은 연구비를 지원한 기업에 일정기간 의무적으로 근무토록 하여 물

류기업이 고급인력을 확보할 수 있도록 지원하고 있다. 싱가포르 정부의 물류산업, 특히 3PL 산업을 지원하기 위한 정책은 ATPLCS, Zero GST Warehouse 제도뿐 아니라 전문인력 양성을 위해 교육 및 연구지원을 병행하고 있으며, 차별화된 인센티브 제공을 통하여 정부 정책의 실효성을 높이고 있다.

일본의 물류업 또는 운수업에 해당하는 기업은 약 7만 5천여 개이며, 매출액 합계는 약 26만 엔, 평균 매출액은 약 3억 엔이다. 이 중 운송업에 약 6만 7천여 개 기업이 있으며, 운송업의 매출 합계는 21만 엔, 평균 매출액 또한 전체와 유사한 3억 엔 수준이다. 운송보조업은 약 8천여 개의 기업이 있으며, 매출 합계는 약 4만 엔, 기업당 평균 매출액은 5억 엔 수준이다. 일본도 EU와 유사하게 기업 수 및 매출 합계에서는 운송업이 규모가 큰 편이나, 기업당 평균 매출액에서는 운송보조업이 더 큰 것으로 나타나고 있다.

일본 정부는 물류산업 또는 3PL 기업 육성을 위하여 다양한 정책을 실시하고 있다. 국가 차원의 물류효율화 및 3PL 기업 지원을 위하여 ‘유통업 무종합화 및 효율화 촉진에 관한 법률’을 2005년에 제정하여, 물류의 종합화, 거점화, 공동화 등을 추진하는 기업에 대해 사업허가 일괄 취득 지원, 세제 혜택, 자금지원 등을 실시하고 있다. 또한 종합물류시책대강을 통하여 환경물류, 국제물류촉진, 물류보안 확보의 3가지 축을 중심으로 국가 물류 정책을 운영하고 있다. 일본 또한 싱가포르와 유사하게 전문인력 양성을 위하여 3PL 인재육성촉진사업을 진행하고 있다. 초기에는 국토교통성의 재정지원이 있었으나, 현재는 JIFFA 등 관련 협회에서 자체적으로 추진하고 있다.

EU, 싱가포르, 일본 등 각국 정부는 물류산업을 위하여 세제 지원, 자금지원, 전문인력 양성 및 연구비 지원 등의 제도를 운영하고 있다. 즉, 한국보다 물류산업이 발달하였으며, 글로벌 물류기업을 보유한 국가들이 여

전히 물류산업 지원정책을 펼치고 있는 것이다. 이러한 해외사례를 본받아 한국 또한 물류산업의 발전 및 글로벌 물류기업 육성을 위한 기존의 글로벌 물류네트워크 구축 정책, 종합물류제도 인증제도 및 전문인력 양성 지원 정책 등을 확대발전시키고, 여타의 지원 정책을 지속적으로 발굴하고 운영할 필요가 있다.

제 4 장 한국 국제물류산업 현황 및 문제점

본 장에서는 앞서 살펴본 국내 다른 산업과 해외 국가의 물류산업 선진화 정책과의 비교를 위해 우리나라 국제물류정책의 발전과정과 산업의 특성 및 문제점을 분석한다.

1. 한국 국제물류산업 제도 발전과정

1) 국제물류정책 변화과정

한국의 본격적인 물류정책은 2001년 국가물류기본계획이 수립된 이후 시작되었다고 볼 수 있다. 1990년대 이전에는 물류 개념이 정착되지 않아 화물자동차운송산업정책, 철도운송정책, 해운정책 등 수송활동 중심으로 정책이 이루어졌으며, 1990년대에는 화물유통기본계획(1994~2003)을 수립하고 물류정책의 범위를 확대하였으며, 2001년에 국가물류기본계획으로 전환되었다.⁵⁴⁾

국가물류기본계획은 효과적인 국가물류체계의 구축을 위한 20년 단위의 국가계획으로 한국이 지향하는 물류의 미래상을 제시하고 공동목표 설정과 유관기관 간 역할 분담 방안을 종합 조정하기 위하여 수립되었다. 이 계획은 세계를 연결하는 글로벌 물류, 고품격 고객맞춤서비스 물류, 이음새 없이 매끄러운 흐름 물류, 인터넷 기반의 가상공간 물류, 시장경제원리에 충실한 개방 물류, 환경친화·안전지향적 녹색물류를 비전으로 한다. 이를 위해 국가물류기본계획은 i) 물류강국을 지향하는 물류 간선네트워크의

54) 박찬석, 「정부의 물류정책과 물류산업 활성화를 위한 소고」, 우정정보, 2006, p. 7.

구축, ii) 물류부문의 하드웨어와 소프트웨어의 유기적 조화를 위한 물류 기술의 고도화, iii) 물류산업의 체질개선을 통한 국제경쟁력 강화, iv) 안전과 환경을 고려한 환경친화형 물류환경의 조성, v) 세계를 지향하는 국제 물류네트워크의 구축을 5대 목표로 책정하였다.

참여정부의 물류정책은 2003년 8월 제19회 국정과제회의를 통해 수립된 ‘동북아 물류중심 로드맵’과 2006년 8월 물류정책위원회에 의해 수립된 ‘국가물류기본계획(2006~2020)’ 수정계획에 따라 추진되었다. 동북아 물류중심 로드맵은 분산되어 있던 부처별 물류정책을 통합·조정하여 범정부적 정책추진체계를 정립하였다는 데 그 의의가 있다고 할 수 있다. 이 계획은 ‘인천공항 및 부산·광양항’을 세계의 화물·정보·사람이 모이는 ‘동북아의 관문’으로 육성하는 것을 비전으로 하였으며, 세계 최고 수준의 공·항만 개발, 세계적 기업의 물류센터 유치로 목표를 설정하였다. 이를 위한 추진과제로 i) 교통시설 투자배분 조정, ii) 물류 전문기업 육성, iii) 물류거래 투명화, iv) 물류인력 양성, v) 국제물류 지원제도 개선 및 물류기업 유치, vi) 막힘없고, 서류 없는 물류정보시스템 구축 vii) 동북아 철도망 구축 등을 진행하였다.

또한 2001년에 수립되어 2006년에 수정된 ‘국가물류기본계획 수정계획’은 2001년 수립 이후 그간 물류환경변화와 참여정부의 동북아 물류중심 전략을 반영하여 수립되었다. 2020년 ‘글로벌 물류강국’의 실현⁵⁵⁾을 비전으로 하고, 추진전략으로는 i) 글로벌 물류체계의 구축, ii) 하드웨어 물류인프라의 확충, iii) 소프트웨어 물류시스템의 강화, iv) 고부가가치 물류산업의 육성, v) 물류정책의 통합추진체계 확립 등을 제시하고 있다.

또한 자가물류중심의 물류구조와 영세물류기업 중심의 기능별 물류서비스를 경쟁력 있는 물류전문기업 중심의 종합물류서비스로 개편하여 낙

55) 2020년 GDP 대비 국가 물류 부가가치 11%, 매출액 대비 기업물류비 6% 구현.

후된 물류시장을 선진화하고 물류경쟁력 향상을 도모하고자 종합물류기업 인증제도를 실시해오고 있다. 주요 추진경과로는 ‘물류전문기업 육성방안’을 2004년 8월에 마련하였으며, 2005년 1월 화물유통촉진법 개정을 통해 인증제 도입의 법적 근거를 마련하고 2006년 1월에 종합물류기업 인증제도를 시행하여 같은 해 6월, 11월에 2차에 걸쳐 21개 기업(군) 인증을 시작으로 현재까지 추진되고 있다.

이 밖에도 물류대학원 설립을 통한 전문인력 양성, 물류관리사 시험제도를 시행하고 있으며, 한·중·일 물류장관회의를 통한 동북아시아에서의 막힘없는 물류를 위한 3국 간 협력을 추진하고 있다

2) 창고업

창고업은 1970년 8월 7일에 법률 제2224호로 창고업법을 제정하여 허가제를 실시하다가, 1991년 12월 화물유통촉진법이 제정되면서 창고업 법령은 폐지되고 화물유통촉진법에 물류시설, 창고, 창고업에 대한 용의를 정의하고 창고업을 등록제로 전환하였다. 또한 1999년에 법령 개정으로 사업계획서 제출의무가 면제되었으며 이후 기업활동규제완화특별조치법의 시행에 따라 2000년 1월 28일 등록제가 폐지되고 자유업으로 운영되고 있다. 창고업은 현재 자유업 상태이기 때문에 창고시설에 대한 별도의 시설기준 요건 등의 규제사항이 사실상 없는 상태나 다름없으며, 등록제 폐지 이후에는 전국의 창고 실태파악 및 육성이 곤란한 실정이다.

백화점, 할인점 등의 대형소매업체의 성장에 따른 물량 증가, 인터넷 쇼핑물의 급격한 성장으로 인한 소비자와 소매점 간 택배거래 증가 및 국제교역 활성화와 수출입 물량 증가로 인해 창고업의 수요는 지속적으로 증가하고 있는 것으로 판단된다. 또한 기존 화물유통촉진법상의 ‘창고’에서 보관에 국한되었던 기능이 기업의 물류환경변화에 따라 제조와 판매의 다

양한 기능을 수행하는 부가가치 ‘물류창고’로 성장하고 있으며, 이러한 경향은 FTA 확산 등에 따라 더욱 심화될 것으로 전망된다. 그러나 국내 창고업은 무분별한 개발, 소규모 사업체 난립 등의 문제점을 안고 있으며, 시장의 미성숙으로 대기업들은 자가 물류센터를 구축·운영하고, 영업용 창고는 낮은 서비스와 영세성을 탈피하지 못하는 악순환으로 이어지고 있는 실정이다⁵⁶⁾. 이에 정부는 국내 물류창고가 화물의 가치를 높이고 경쟁력을 확보할 수 있는 물류시설로 진화할 수 있도록, 창고업에 관한 법적·제도적 관리방안을 강구하고 창고사업자 지원 방안을 검토하고 있는 것으로 알려지고 있다.

3) 항만하역업

한국의 해운항만 정책은 1880년대 구한말 일본의 전쟁 수행을 위한 물자공급 등을 위한 항만개발 및 운영 시기를 거쳐, 초기 정부 수립 이전인 1945~1948년까지 미군정단계를 거쳐 왔다. 미군정 통제 하에서 한국의 항만정책은 항만개설과 확대를 위한 정책보다는 기존의 부산항과 인천항을 중심으로 이루어진 단순 물자공급을 위한 항만 역할 유지에 정책의 초점이 맞추어졌다. 이 때 항만 하역업은 면허나 등록을 요하지 않는 자유업으로 구분·운영되어, 무질서로 인한 경제적 손실이 발생하였다.

이후 항만운영의 질서확립을 위해서 1951년 ‘항만운영법’ 초안을 마련하여 항만운영업 관리를 위한 초석을 마련하였으나 국회상정에는 실패하였다. 그러나 항만운영법 초안작성을 통해 법제도에 근거한 항만운영관리를 시도하였으며, 항만 근대화 정책 수립의 기반을 마련하였다는 의의가 있다고 할 수 있다.⁵⁷⁾ 또한 항만운송사업법(1963. 9. 19) 제정을 통해 항만

56) 한국무역협회, 「물류창고업의 선진화 방안」, 2009.

57) 조성제, “우리나라 해운항만 운송의 변천과정 및 전략과제”, 「창업정보학회지」, 2006. 3을 주로 인용.

운송사업을 항만하역사업, 검수사업, 감정사업, 검량사업의 4종으로 구분하였으며, 항만하역사업은 항만별로 면허를 취득해야 했다. 종래의 면허제 또는 허가제 하에서는 항만운송사업 및 항만운송 관련사업에 참여하기 위하여 신규면허를 취득하려 하여도 사실상 동 사업에 대한 신규면허가 실질적으로 봉쇄되어 있었다. 즉 항만별, 업종별로 신규 소요물량이 있을 경우에만 한하여 소요되는 사업자 수를 공고토록 규정함으로써 신규진입이 제도적으로는 허용되었으나 기존 업자들의 기득권 유지를 위한 반발 때문에 참여자격 기준(자본금, 시설, 노동력 등)이 엄격히 설정되어 있어 신규업체의 시장참여가 사실상 제한되어 있었다.

그러나 이러한 기존업체의 과보호는 국제화, 개방화 등의 환경변화에 적응이 곤란하고 면허를 둘러싼 각종 부조리 가능성으로 일정 시설 및 기준을 갖춘 경우에는 신규진입을 자유롭게 허용할 필요가 있었다. 이에 항만운송사업법을 개정(1997. 4. 10)하여 항만운송사업을 면허제 또는 허가제에서 등록제로 전환하였다.⁵⁸⁾ 현재 항만하역사업은 항만별로 등록하게 되어 있으며, 이용자별·취급화물별 또는 항만시설별로 등록하는 한정하역사업과 그 외의 일반하역사업으로 구분하여 행해지고 있다.

또한 진입 규제 완화를 통한 경쟁유도뿐 아니라 항만운영에의 민간 경영기법을 도입하는 방식을 통하여 항만하역 및 운영사업의 효율성을 높이고 있으며, 항만민영화의 구체적인 내용은 다음과 같다. 컨테이너 부두를 민간에 의해 운영하도록 하였으며, 일반부두에 대해서는 부두운영회사(Terminal Operating Company : TOC) 제도를 도입하였다.

TOC 제도란 국가가 소유하고 운영해온 부두를 국유국영체제에서 국유민영체제로 전환하는 것을 의미하며, 민간 기업인 부두운영회사에게 단위 부두별로 선석, 에이프린, 야적장, 창고 및 하역시설 등 항만시설을 일괄

58) 해양수산부, 「해양수산백서」, 2001; 해양수산부, 「해양수산백서」, 2002.

임대하여 전용 사용토록 하는 것을 말한다. 부두운영회사는 전용으로 임대 받은 부두에 현대화된 하역장비를 설치하고 선석과 야적장을 일괄 운영함으로써 하역작업의 생산성 및 선석의 회전율을 제고할 수 있으며, 국가적으로는 항만운영에 민간의 기업 경영방식을 도입함으로써 항만이용자에 대한 서비스 향상을 도모하는 한편, 민간기업의 창의와 활력을 바탕으로 부두시설의 이용률을 극대화할 수 있다. TOC 제도는 1994년부터 추진되었으며, 1996년 12월 부두운영회사제 기본계획을 수립하고 1997년 1월 부산항과 인천항을 시작으로 부두운영회사제를 시행함으로써 첫발을 내딛게 되었다. 이 제도의 시행 초기에는 부두별로 단일운영법인이 아닌 복수의 하역회사가 하역작업을 수행하는 관계로 다수의 부두에서 단일운영법인을 설립하지 못한 상태로 운영되는 등 단일운영법인에 의한 영업, 하역, 경영 등 TOC 제도의 도입취지와는 현실적인 괴리가 있었다. 정부에서는 TOC 임대계약이 만료된 경우 공개 입찰을 통해 부두운영회사를 재선정하고 있으며, 이 때 단일화 이행이 부진한 TOC 참여업체에 대해서는 TOC의 참여제한 및 임대료 가산제 적용 등의 불이익을 주는 정책을 채택하고 있다.⁵⁹⁾

또한 한국 최초의 컨테이너 전용부두인 1978년에 개장한 부산항 자성대 컨테이너부두는 비영리 사단법인으로 자본금이 없는 형식상의 주식회사인 부산항컨테이너부두운영공사(BCTOC)가 맡고 있었다. 또한 증가하는 컨테이너 화물을 처리하기 위해 신선대 컨테이너 전용부두가 1991년 6월에 부분 준공되었고 (주)동부산컨테이너터미널(PECT)에 의해 운영되기 시작하였다. PECT는 설립 당시 한국컨테이너부두공단이 25%를 출자하여 대주주가 되었으며, 나머지 75%는 국제통운, 대한통운, 동부건설, 세방기업, 한진 등 부산항의 9개 하역회사가 나누어 출자하였다. 컨테이너 전용부두 등의 다수 개발이 예정되어 있어 화물유치를 위한 경쟁이 치열해질 수밖에 없는

59) 해양수산부, 「해양수산백서」, 1996-2001, 2002를 주로 이용

상황에서 공사체제로 운영되는 자성대부두는 국내·외적인 항만 간·부두 간 경쟁체제에 신속하게 대응하기 곤란하다는 의견이 대두되기 시작하였다. 때문에 1994년부터 BCTOC의 민영화를 추진하였다. 1997년 자성대 부두 민간운영주체 선정 입찰공고를 하였으나 IMF 금융위기로 유찰되었고, 이후 1999년 4월에 재입찰공고 및 투자설명회 개최 등을 통해 단독 응찰한 (주)현대상선을 운영회사로 선정하고 전대차 계약체결 등의 절차를 거쳐 1999년 7월 1일부로 민영화된 자성대부두의 운영체제가 가동되었다. 이로써 자성대부두는 한국 최초의 컨테이너 터미널 민영화 사례가 되었다.⁶⁰⁾ 한편, 현대상선은 2002년 자성대부두의 운영권을 허치슨에 매각하여 현재 자성대부두는 허치슨부산컨테이너터미널(HBCT)이 운영하고 있다. 또한 신선대부두는 2003년 한국컨테이너부두공단이 지분을 매각함으로써 민영화되었다. 이후 한국의 컨테이너 터미널은 국가가 항만을 개발·임대하고, 터미널 운영업체가 임차·운영하는 국유민영체제로 구축되어 갔으며,⁶¹⁾ 한진해운 감천, 인천의 ICT, 부산항신항의 PNC 터미널 등은 민간사업으로 개발되어 운영되는 등 민간의 항만개발 및 운영 참여가 확대되고 있다.

4) 복합운송주선업⁶²⁾

복합운송주선업(Freight Forwarder)은 13세기경 유럽의 도시국가 간의 지정학적 여건 속에서 원활한 교역활동을 기하기 위해 각국의 운송 및 상사제도, 무역관행, 통관, 세금 문제 등에 관한 전문적인 지식을 갖춘 중간 매개행위자의 필요에 따라 무역업자와 운송업자의 형태를 갖춘 상인이 등장

60) 신선대 컨테이너부두에 민간자본이 일부 투입된 바 있으나 한국컨테이너부두공단이 대주주의 위치를 획득하고 있었기에, 자성대부두의 민영화를 최초의 컨테이너 터미널 민영화 사례로 판단함.

61) 고병욱, “우리나라 컨테이너터미널의 관리·운영 및 육성·지원정책 분석”, 『해양물류연구』, 2009. 1.

62) “우리나라 복합운송주선업의 구조 고도화 방안 연구”, 『해양한국』, 1999 자료를 주로 인용.

하면서부터 시작되었다고 볼 수 있다. 그 이후 기능 세분화를 통해 전문성을 지닌 운송업자의 성격으로 변모하였고, 국제상업회의소의 신용장통일규칙과 미국의 신해운법 등이 발효됨으로써 복합운송주선업자는 제도적인 뒷받침 아래 복합운송인으로서의 기능을 수행할 수 있게 되었다.

한편, 한국에 포워딩(Forwarding) 제도가 본격적으로 도입된 것은 70년대 초기로서 정부의 수출입 정책에 힘입어 증가하는 교역량 속에서 스위스, 독일 등 유수 복합운송주선인의 국내 진출에 따라 그들의 서비스 형태를 답습하는 방식을 통해 최초로 자리잡기 시작하였다.

1970년대 초기에 최초로 등장한 포워더들은 포워딩 업무를 전문적으로 취급하는 것이 아니라 선박대리점 등이 외국 포워더의 한국 대리점으로서의 기능을 수행하는 형태였다. 즉, 초기 한국 포워더의 역할은 해당 화물에 대한 선적 대행, 운임징수 문제를 상대국 파트너를 대신하여 수행하고 이에 대한 반대급부로 소정의 수수료를 받는 정도였다. 1973년에 이르러 국내의 몇 개 업체가 외국의 유명 운송업체와 파트너 계약을 체결하고 본격적인 운송업무를 시도하였으나, 당시 외국환관리법상 거주자 개정이 없으면 외화를 취급할 수 없도록 한 규정 때문에 운임 및 수수료 등에 관련한 문제가 발생하였고, 포워더가 발급한 선하증권에 대한 외국환은행의 대금결제 지연 및 거부 등의 문제가 발생함에 따라 포워딩 업무의 발전에 많은 한계를 노출시켰다. 이러한 문제를 해결하기 위해 1976년 2월 국내 운송주선업체들은 정부의 지원을 호소하였고, 정부는 이에 대한 검토를 거쳐 포워더의 법적 근거를 해상운송사업법 중에서 외항부대사업 면허조항에 있는 해상운송주선업으로 규정하여 해상운송주선업에 대한 법적 근거를 마련하였다. 또한 수출경쟁력 강화와 국가보안상 해운항만 분야에서의 진행 필요성을 인식하여, 1976년 3월 교통부 해운국에서 관장하던 해운사업을 신설된 해운항만청에 이관하였다.

해상운송주선업의 법적근거를 마련한 후 1976년 이래 10월 최초로 26개

업체에 면허를 발급한 이래 1979년 말까지 모두 50개사가 해상운송주선업의 면허를 취득하여 본격적인 영업활동을 시작하였다. 해상운송업체의 난립 방지 및 부실화 방지라는 면허제 도입 초기의 목표와 1980년 이후 업체수가 과다하다는 정책적 판단 아래, 1982년까지 신규면허를 중지하였다가 1983년에 신규 면허를 재개하였다. 따라서 이때까지는 업체 수도 일정수준에서 크게 변동하지 않았으며, 업계에서 화물량도 약 10만TEU 수준에 불과하였다. 이에 따라 업계에서는 전문인력 양성의 필요성을 절감하고 해사연수원에서 해상운송주선업과정을 개설하는 등의 노력을 하였다. 정부에서도 1983년 해운산업합리화계획과 해상운송사업법의 전면 개정작업을 추진하기에 이르렀다.

해운산업합리화를 위해 1983년의 업계 및 정부의 노력과 1984년 1월 1일부로 시행되는 미국 신해운법에 따라 1983년 12월 31일에 해상운송사업법이 해운법으로 대체되었고, 해상운송주선업도 면허제에서 등록제로 전환되었다. 그러나 1987년까지는 정책당국이 업체 수를 인위적으로 조절하여 업체 수의 커다란 변화는 없었다. 한편 수출입 화물을 취급하는 운송주선업이 해운법의 해상화물운송주선업과 항공법의 항공운송주선업으로 이원화되어 있었다. 이 과정에서 정책추진의 일관성 저하, 업종 간 이해 다툼, 이용 화주의 혼란 등 관련 법류의 미정비에 따른 물류비 증가가 국내적으로는 물가상승 압박 요인이 되고 대외적으로 수출상품의 국제경쟁력을 약화시키는 요인임을 감안하여 복합운송관련 법제도의 정비가 이루어져야 한다는 필요성이 부각되었다.

이에 정부는 화물유통촉진법제정으로 복합운송주선제도를 도입하였다. 입법예고 당시의 화물유통촉진법 초안은 복합운송업의 사업범위가 명확하게 규정되어 있었고, 복합운송업자는 보관업, 자동차운송알선사업, 항공주선업, 해상화물운송주선업, 철도운송업 및 통관법인의 허가를 받은 것으로 의제 처리한다고 규정하고 있어 복합운송에 관련된 개별법상의 유통장애

요인이 모두 제거되는 것으로 평가받았으나, 입법 추진 과정에서 모두 삭제되고 1991년 12월 14일 제정 공포되었다. 또한 당초에는 복합운송업으로 규정하였으나, 복합운송주선업으로 바뀌었고, 사업범위도 삭제되어 복합운송주선업은 기존의 해상화물운송주선업 및 항공운송주선업을 단순히 통합한 것에 지나지 않는 것으로 평가되었다. 초기에는 복합운송주선업, 항공운송주선업, 해상화물운송주선업 등이 공존하였으나, 이후 항공법을 개정(1993. 12. 27)하여 항공운송주선업을 폐지하였고, 해운법을 개정(1995. 12. 29)하여 해상화물운송주선업을 삭제함으로써, 복합운송주선업으로 일원화되었다.

이후 화물유통촉진법을 폐지하고 물류정책기본법(2007. 8. 3)으로 개정하면서, 복합운송주선업 대신 국제물류주선업이 포함되었다. 복합운송주선업의 정의는 “타인의 수요에 응하여 자기의 명의로 계산으로 타인의 선박·항공기·철도차량 또는 자동차 등 2가지 이상의 운송수단을 이용하여 화물의 운송을 주선하는 사업을 말한다”였으며,⁶³⁾ 국제물류주선업의 정의는 “타인의 수요에 따라 자기의 명의로 계산으로 타인의 물류시설·장비 등을 이용하여 수출입화물의 물류를 주선하는 사업을 말한다.”로 되어 있다.⁶⁴⁾ 복합운송주선업과 국제물류주선업은 그 정의는 다르게 나타나고 있으나, 포워딩 업무를 기본으로 하고 있으며, 업계에서도 둘을 구분하지 않고 있으므로 본 연구에서도 두 업종을 구분하지 않고 논의를 진행하기로 한다.

63) 화물유통촉진법(2008.5.26), 제2조 제8항.

64) 물류정책기본법(2009.12.10), 제2조 제11항.

2. 한국 국제물류산업 현황 및 특성 분석

1) 운수업종 내 비교 분석

(1) 기업체 수

통계청의 운수업조사는 한국표준산업분류의 운수업을 보다 세분화하여 실시되고 있으며, 한국표준산업분류의 세세분류 기준 또는 한 단계 더 세분화하여 자료를 제공하고 있다. 따라서 복합운송주선업의 경우, 한국표준산업분류에서는 별도로 제공하고 있지 않지만, 운수업조사에는 자료를 제공하고 있다. 운수업조사에는 여객수송, 여행⁶⁵⁾ 및 주차장운영업 등이 포함되고 있는 경우가 있어서, 본 보고서에서는 이러한 부분을 제외하고 물류업을 별도로 산정하였다.⁶⁶⁾ 또한 항만하역업의 경우 1979년부터 1982년까지는 ‘항만하역’으로, 1983년부터 1990년까지는 ‘수상화물하역’으로, 1991년부터 2008년까지는 ‘수상화물취급업’⁶⁷⁾으로 분류되고 있으나, ‘항구 및 기타 해상 터미널 운영업’⁶⁸⁾ 등과 구분하기 위하여 항만하역업이라는 표현을 사용하도록 한다. 또한 복합운송주선업은 2000년부터 2008년까지 자료가 제공되고 있다.

1980년에 운수업의 기업체 수는 약 5천 개였으나, 2008년에는 약 34만 개로 66배에 이르고 있다. 물류업은 약 3천 개에서 약 17만 개로 증가하였으나, 항만하역업은 기업체 수가 1980년 52개에서 2008년 71개로 거의 비슷

65) 2007년 12월에 발표된 제9차 한국표준산업분류부터는 여행업이 운수업에 포함되지 않았으며, 이에 따라 운수업조사에서도 2007년 자료부터는 여행업은 제외되어 있음.

66) 운수업조사에서 제공하는 세부 산업들 중에서 여객 수송 산업, 여행 사업 및 주차장 운영업 등을 제외한 수치임.

67) 항구 내에서 선박과 부두, 선박과 선박 간에 직접 화물을 운반하여 이를 선적 또는 하역하는 산업활동을 말함. 예) 수상화물 하역(통계청, 한국표준산업분류 운수업 부문).

68) 항구, 선창, 도크, 잔교 및 해상터미널을 운영하는 산업활동으로(통계청, 한국표준산업분류 운수업 부문), 1997년부터 자료 제공.

한 수치를 보이고 있다. 복합운송주선업은 2000년 879개였으나, 2008년 현재 1,400여 개의 기업이 존재하는 것으로 파악되고 있다.

표 4-1 | 운수업 내 산업별 기업체 수

단위 : 개

연도	운수업			물류업		
	소계	운송업	창고 및 운송지원	소계	항만하역업	복합운송주선업
1980	5,188	3,514	1,674	3,031	52	-
1985	7,350	5,561	1,789	4,633	47	-
1990	134,475	132,855	1,620	50,908	46	-
1995	175,750	173,627	2,123	53,785	47	-
2000	243,722	241,152	2,570	100,895	39	879
2005	324,399	309,683	14,716	165,480	64	1,357
2006	332,611	311,536	21,075	164,442	64	1,291
2007	341,788	320,721	21,067	171,594	66	1,325
2008	339,991	322,030	17,961	168,030	71	1,353
CAGR	16.1%	17.5%	8.8%	15.4%	1.1%	5.5%

주 : 1) 여행알선업 및 여행산업이 포함된 1980~1996년 자료에서는 이 산업을 제외한 수치임

2) 연평균 성장률은 1980~2008년 기간 동안이며, 복합운송주선업은 2000~2008년임.

자료 : 통계청, 운수업조사, 각 연도

(2) 종사자 수

다음으로 종사자 수를 검토하면, 운수업 전체에서 1980년에는 약 42만 명이 종사하고 있었으나, 2008년에는 약 105만 명으로 약 3배 정도 성장하였으며, 물류업은 1980년 약 19만 명에서 2008년 약 56만 명으로 3배 정도 증가하였다. 항만하역업은 1980년 약 2만 3천 명 정도가 종사하고 있었으나, 2008년에는 1만 4천 명 정도로 감소하였다. 복합운송주선업은 2000년

약 1만 5천 명이 종사하고 있었으며, 2008년에는 약 2만 2천 명으로 나타나고 있다. 항만하역업을 제외하면 운수업 전체, 물류업 및 복합운송주선업은 기업체수와 종사자 수 모두 증가하고 있다.

【 표 4-2 】 운수업 내 산업별 종사자 수

단위 : 명

연도	운수업			물류업		
	소계	운송업	창고 및 운송지원	소계	항만하역업	복합운송주선업
1980	416,949	380,159	36,790	187,296	22,557	-
1985	523,016	502,532	20,484	254,399	23,138	-
1990	639,635	619,507	20,128	319,181	27,903	-
1995	724,221	648,833	75,388	297,421	23,860	-
2000	812,375	743,800	68,575	363,109	18,302	15,411
2005	991,071	889,974	101,097	556,967	22,976	20,306
2006	1,008,436	889,177	119,259	552,766	21,792	17,938
2007	1,050,255	925,066	125,190	568,761	22,172	21,420
2008	1,051,304	941,342	109,962	563,893	14,425	21,948
CAGR	3.4%	3.3%	4.0%	4.0%	-1.6%	4.5%

주 : 1) 여행알선업 및 여행산업이 포함된 1980~1996년 자료에서는 이 산업을 제외한 수치임

2) 연평균 성장률은 1980~2008년 기간 동안이며, 복합운송주선업은 2000~2008년임

자료 : 통계청, 운수업조사, 각 연도

그러나 기업체 수의 증가가 종사자 수의 증가보다 훨씬 빠르게 나타나 기업당 종사자 수는 감소할 수밖에 없었다. 운수업 전체에서 보면 1980년에는 1개 기업당 약 80여 명이 종사하였으나, 2008년에는 1개 기업당 약 3명으로 약 1/26 수준으로 감소하였다. 물류업은 1980년 1개 기업당 62명에서 2008년 3명으로, 항만하역업은 434명에서 203명으로 감소하였으며, 복합운송주선업은 2000년 1개 기업당 약 18명에서 2008년 16명으로 감소하였다.

| 표 4-3 | 운수업 내 산업별 기업당 종사자 수

단위 : 명

연도	운수업			물류업		
	소계	운송업	창고 및 운송지원	소계	항만하역업	복합운송 주선업
1980	80.4	108	22	61.8	433.8	-
1985	71.2	90	11	54.9	492.3	-
1990	4.8	5	12	6.3	606.6	-
1995	4.1	4	36	5.5	507.7	-
2000	3.3	3	27	3.6	469.3	17.5
2005	3.1	3	7	3.4	359.0	15.0
2006	3.0	3	6	3.4	340.5	13.9
2007	3.1	3	6	3.3	335.9	16.2
2008	3.1	3	6	3.4	203.2	16.2
CAGR	-11.0%	-12.1%	-4.5%	-9.9%	-2.7%	-1.0%

주 : 1) 여행알선업 및 여행산업이 포함된 1980~1996년 자료에서는 이 산업을 제외한 수치임

2) 연평균 성장률은 1980~2008년 기간 동안이며, 복합운송주선업은 2000~2008년임

자료 : 통계청, 운수업조사, 각 연도

(3) 매출액 규모

산업별 매출액의 경우, 1980년 운수업 전체가 약 5조 원 수준이었으며, 2008년은 약 128조 원 정도로 나타났다. 물류업은 1980년 2.8조 원에서, 2008년 108조 원으로, 항만하역업은 1,300억 원에서 2조 원 규모로 증가하였다. 복합운송주선업은 2000년 약 1조 원에서 2008년 약 2조 원으로 증가하였다.

| 표 4-4 | 운수업 내 산업별 매출액

단위 : 조 원

연도	운수업			물류업		
	소계	운송업	창고 및 운송지원	소계	항만하역업	복합운송 주선업
1980	4.6	4.4	0.2	2.8	0.1	-
1985	9.0	8.7	0.2	5.9	0.2	-
1990	15.4	14.9	0.4	10.5	0.4	-
1995	34.0	30.3	3.6	24.0	0.8	-
2000	54.1	48.6	5.5	41.7	1.0	0.9
2005	86.7	75.5	11.3	71.7	1.7	2.4
2006	90.2	77.5	12.6	73.9	1.7	2.1
2007	102.4	88.7	13.7	83.3	1.7	2.2
2008	127.6	113.2	14.4	107.7	2.1	2.3
CAGR	12.6%	12.3%	16.3%	13.9%	10.5%	12.8%

주 : 1) 여행알선업 및 여행산업이 포함된 1980~1996년 자료에서는 이 산업을 제외한 수치임

2) 연평균 성장률은 1980~2008년 기간 동안이며, 복합운송주선업은 2000~2008년임

자료 : 통계청, 운수업조사, 각 연도

그러나 운수업과 물류업의 기업당 매출액은 감소하고 있다. 운수업 전체는 1980년 1개 기업당 약 9억 원 정도의 매출을 올렸으나 2008년에는 4억 원밖에 되지 않는다. 물류업 또한 비슷한 수준으로 1980년 기업당 매출액이 9억 원에서 2008년 6억 원으로 감소하였다. 항만하역업은 1980년 1개 기업당 25억 원 정도의 매출액을 달성하였으며, 2008년에는 약 298억 원 정도로 증가하였다. 복합운송주선업은 2000년 기업당 매출액이 10억 원 수준이었으며, 2008년에는 17억 원으로 증가하였다.

| 표 4-5 | 운수업 내 산업별 기업당 매출액

단위 : 억 원

연도	운수업			물류업		
	소계	운송업	창고 및 운송지원	소계	항만하역업	복합운송 주선업
1980	8.8	12.4	1.3	9.3	25.0	-
1985	12.2	15.7	1.2	12.7	46.3	-
1990	1.1	1.1	2.7	2.1	88.7	-
1995	1.9	1.7	17.2	4.5	173.2	-
2000	2.2	2.0	21.3	4.1	252.1	10.1
2005	2.7	2.4	7.7	4.3	258.1	17.6
2006	2.7	2.5	6.0	4.5	267.4	16.3
2007	3.0	2.8	6.5	4.9	257.3	16.7
2008	3.8	3.5	8.0	6.4	297.9	17.3
CAGR	-3.0%	-4.4%	6.8%	-1.3%	9.3%	6.9%

주 : 1) 여행알선업 및 여행산업이 포함된 1980~1996년 자료에서는 이 산업을 제외한 수치임

2) 연평균 성장률은 1980~2008년 기간 동안이며, 복합운송주선업은 2000~2008년임

자료 : 통계청, 운수업조사, 각 연도

(4) 영업이익률

또한 산업별 매출액 대비 영업이익률도 1990년대에는 잠시 상승하였으나, 2000년대에 들어서 전반적으로 감소하는 추세를 보이고 있다. 운수업 전체 기준으로 1980년대에는 평균적으로 약 11.3%의 영업이익률을 보였으며, 1990년대에는 약 14.3%, 2000년대 들어와서는 10.8%로, 1980년대보다 낮은 수치를 보이고 있다. 물류업은 운수업의 패턴을 따라가고 있으나, 전반적으로 운수업에 비하여 영업이익률이 낮은 편이다. 운수업 및 물류업이 1990년대에 잠시 영업이익률이 증가한 시기가 있었음에 비해, 항만하역업은 1980년대 이후 지속적으로 감소 추세를 보이고 있다. 1980년대 말에 영업이익률 10% 이하로 감소한 이래 10%대를 회복하지 못하고 있으며, 2008년

에는 5.2%를 기록하고 있다. 복합운송주선업은 2000년대 초반에 잠시 영업이익률이 증가하였으나 중반에는 감소하여 2005년에 3.8%까지 감소한 바 있다. 그러나 이후 영업이익률을 서서히 회복하고 있으며 2008년에는 약 12.7%를 기록하고 있다.

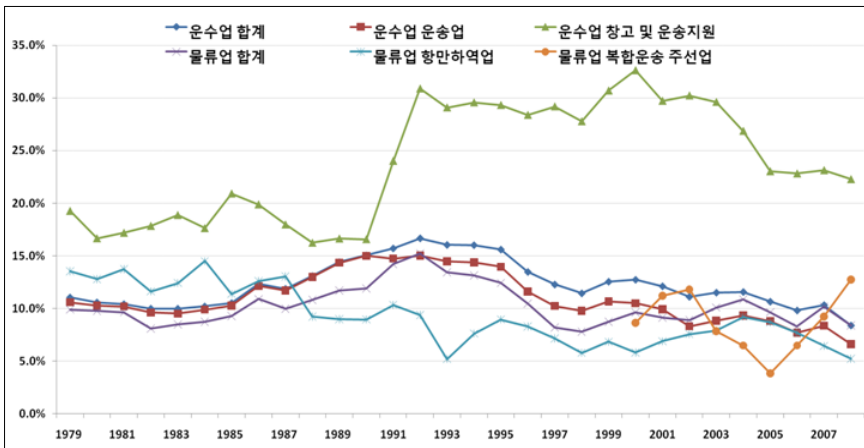


그림 4-1 | 운수업 내 업종별 영업이익률

표 4-6 | 운수업 내 업종별 영업이익률

연도	운수업			물류업		
	소계	운송업	창고 및 운송지원	소계	항만하역업	복합운송 주선업
1980	10.6%	10.3%	16.6%	9.8%	12.8%	-
1985	10.5%	10.3%	20.9%	9.3%	11.4%	-
1990	15.0%	15.0%	16.6%	11.9%	8.9%	-
1995	15.6%	13.9%	29.3%	12.4%	8.9%	-
2000	12.7%	10.5%	32.6%	9.6%	5.8%	8.6%
2005	10.6%	8.8%	23.0%	9.6%	8.7%	3.8%
2006	9.8%	7.7%	22.8%	8.3%	7.7%	6.5%
2007	10.3%	8.3%	23.1%	10.2%	6.4%	9.2%
2008	8.4%	6.6%	22.3%	8.4%	5.2%	12.7%

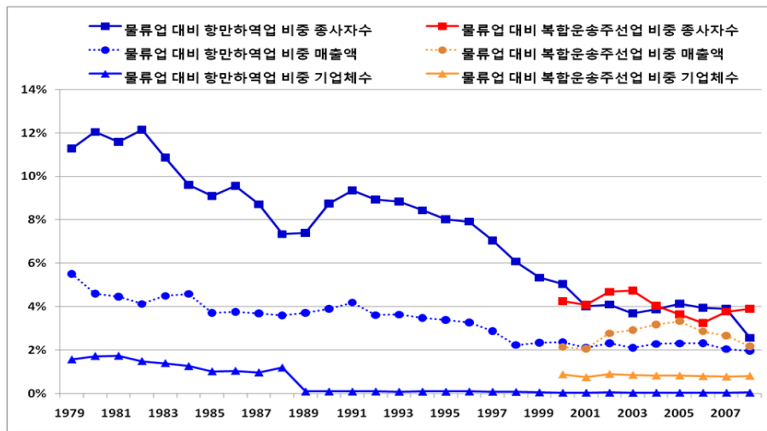
주 : 1) 여행알선업 및 여행산업이 포함된 1980~1996년 자료에서는 이 산업을 제외한 수치임

2) 연평균 성장률은 1980~2008년 기간 동안이며, 복합운송주선업은 2000~2008년임

자료 : 통계청, 운수업조사, 각 연도

(5) 업종별 비중

물류업 내 항만하역업의 비중은 감소추세를 보이고 있다. 종사자 수 측면에서 1980년에는 약 12%로 상당한 비율을 차지하였으나 2008년에는 3% 수준으로 감소하였으며, 매출액 측면에서는 1980년 5% 비중에서 2008년 2% 정도로 감소하였다. 물류업에서 복합운송주선업의 종사자 수 비중은 4% 정도에서, 매출액은 2% 정도에서, 기업체 수는 1% 수준에서 유지되고 있다.



| 그림 4-2 | 물류업 내 항만하역업 및 복합운송주선업 비중

| 표 4-7 | 물류업 내 항만하역업 및 복합운송주선업 비중

연도	항만하역업 비중			복합운송주선업 비중		
	기업체 수	종사자 수	매출액	기업체 수	종사자 수	매출액
1980	1.7%	12.0%	4.6%	-	-	-
1985	1.0%	9.1%	3.7%	-	-	-
1990	0.1%	8.7%	3.9%	-	-	-
1995	0.1%	8.0%	3.4%	-	-	-
2000	0.0%	5.0%	2.4%	0.9%	4.2%	2.1%
2005	0.0%	4.1%	2.3%	0.8%	3.6%	3.3%
2006	0.0%	3.9%	2.3%	0.8%	3.2%	2.9%
2007	0.0%	3.9%	2.0%	0.8%	3.8%	2.7%
2008	0.0%	2.6%	2.0%	0.8%	3.9%	2.2%

주 : 연평균 성장률은 1980~2008년 기간 동안이며, 복합운송주선업은 2000~2008년임

자료 : 통계청, 운수업조사, 각 연도

항만하역업은 기업당 종사자 수 및 매출액은 물류업 평균보다 높게 나타나고 있으나, 물류업에서 차지하고 있는 종사자 수 및 매출액 비중은 점점 감소하고 있다. 복합운송주선업은 기업당 종사자 수 및 매출액에서 항만하역업보다는 낮지만 물류업 평균보다는 높게 나타나고 있으며, 물류업 전체에서 차지하는 비중도 일정 수준을 유지하고 있다. 즉, 항만하역업과 복합운송주선업 모두 개별 기업의 규모는 여타 물류업에 비해 일정 수준 이상을 확보하고 있으나, 항만하역업 및 복합운송업 자체의 규모는 물류업의 성장속도에 미치지 못하거나 정체되고 있다고 할 수 있다.

2) EU 및 일본과 비교

독일, 프랑스, 이탈리아, 네덜란드, 영국 등 EU 5개국 및 일본과 한국의 물류산업구조를 비교하기 위해 6개 대상국과 한국의 GDP 규모 및 국민 수를 검토할 필요가 있다.

일본이 한국 GDP의 5~6배 수준으로 가장 높으며, 다음으로 독일이 4배 정도, 프랑스 약 3배, 영국 및 이탈리아가 약 2.5배 정도의 규모이며, 네덜란드의 GDP는 한국과 비슷한 수준임을 알 수 있다.

표 4-8 | 비교대상국과 한국의 경제규모 및 인구

구분	연도	독일	프랑스	이탈리아	네덜란드	영국	일본	한국
GDP 규모 (조 원)	2004	3,690	2,775	2,327	822	2,259	6,293	827
	2005	3,748	2,887	2,394	860	2,355	6,336	865
	2006	3,896	3,027	2,489	904	2,494	6,407	909
	2007	4,078	3,174	2,588	957	2,638	6,510	975
	2008	4,149	3,260	2,625	998	2,714	6,379	1,026

| 표 4-8 | 비교대상국과 한국의 경제규모 및 인구(계속)

구분	연도	독일	프랑스	이탈리아	네덜란드	영국	일본	한국
한국 대비 GDP 규모	2004	4.5	3.4	2.8	1.0	2.7	7.6	-
	2005	4.3	3.3	2.8	1.0	2.7	7.3	-
	2006	4.3	3.3	2.7	1.0	2.7	7.1	-
	2007	4.2	3.3	2.7	1.0	2.7	6.7	-
	2008	4.0	3.2	2.6	1.0	2.6	6.2	-
인구 (만 명)	2004	8,238	6,063	5,829	1,624	5,996	12,738	4,737
	2005	8,241	6,101	5,865	1,632	6,026	12,745	4,757
	2006	8,239	6,137	5,898	1,639	6,058	12,745	4,777
	2007	8,234	6,171	5,931	1,646	6,090	12,740	4,796
	2008	8,226	6,204	5,960	1,653	6,123	12,729	4,815
한국 대비 인구규모	2004	1.7	1.3	1.2	0.3	1.3	2.7	-
	2005	1.7	1.3	1.2	0.3	1.3	2.7	-
	2006	1.7	1.3	1.2	0.3	1.3	2.7	-
	2007	1.7	1.3	1.2	0.3	1.3	2.7	-
	2008	1.7	1.3	1.2	0.3	1.3	2.6	-

주 : 각 국 통화 기준 GDP(독일, 프랑스, 이탈리아, 네덜란드- 유로, 영국-파운드, 일본-엔)를 한국은행의 2009년 말 환율자료를 적용하여 원화기준 GDP 산정

자료 : 1) IMF, *IFS(International Financial Statistics)*, 2010

2) 한국은행, 「경제통계시스템」, 2010

인구에서는 일본이 한국의 약 2.6배, 독일 1.7배 수준이며, 프랑스와 영국이 1.3배, 이탈리아가 1.2배로 한국보다 약간 높은 것으로 파악되며, 네덜란드의 인구는 한국의 30%에 불과한 것으로 나타난다.

(1) 운송업 비교

먼저 운송업을 비교해 보기로 한다. 2007년을 기준으로 볼 때 독일은 6만, 프랑스 8만, 이탈리아 12만, 네덜란드 2만, 영국 5만 개 정도이나 한국은 32만 개의 기업이 설립되어 있다. 1개 기업당 국민 수를 보면 이탈리아만 500명, 프랑스 700여 명, 네덜란드 900여 명, 독일과 영국은 1,000명이 넘으나 한국은 150명에 불과하여 경쟁이 매우 치열함을 알 수 있다. 기업당 GDP도 비교대상국들은 모두 수백억 원에 이르나 한국은 30억 원대에 머무르고 있는 것으로 나타났다.

표 4-9 | 비교대상국과 한국의 운송업 기업 수 비교

구분	연도	독일	프랑스	이탈리아	네덜란드	영국	일본	한국
기업 수 (개)	2004	53,146	82,575	126,641	18,030	47,887	-	305,173
	2005	60,753	81,528	126,076	17,680	48,827	-	309,683
	2006	61,622	80,269	122,616	17,840	48,611	-	311,536
	2007	62,991	82,753	118,605	17,590	48,833	-	320,721
	2008	-	-	-	-	-	67,194	322,030
기업당 국민 수 (명)	2004	1,550	734	460	901	1,252	-	155
	2005	1,356	748	465	923	1,234	-	154
	2006	1,337	765	481	919	1,246	-	153
	2007	1,307	746	500	936	1,247	-	150
	2008	-	-	-	-	-	1,894	150
기업당 GDP (억 원)	2004	694	336	184	456	472	-	27
	2005	617	354	190	486	482	-	28
	2006	632	377	203	507	513	-	29
	2007	647	384	218	544	540	-	30
	2008	-	-	-	-	-	949	32

주 : 본 연구 <표3-15>, <표3-20>, <표 4-1>, <표4-8>의 내용을 정리

자료 : Eurostat, 일본국토교통성, 통계청 운수업조사, IFS, 2010

한국은 종업원 수 또한 독일, 이탈리아, 영국보다 많은 것으로 나타나고 있다. 독일 80만, 이탈리아 62만, 영국 69만 명으로 한국보다 전체 인구가 많은 나라들이 오히려 운송업 종업원 수는 한국보다 적은 실정이며, 이로 인해 국민 수 대비 운송업 종업원 비율은 독일, 이탈리아, 영국이 1%대

에 머무르고 있으나 한국은 2%대에 육박하고 있다.

| 표 4-10 | 비교대상국과 한국의 운송업 종업원 수 비교

구분	연도	독일	프랑스	이탈리아	네덜란드	영국	일본	한국
종업원 수 (만 명)	2004	74	-	60	-	67	-	88
	2005	75	-	61	-	69	-	89
	2006	77	-	61	-	68	-	89
	2007	80	-	62	-	69	-	93
	2008	-	-	-	-	-	-	94
국민 대비 종업원 비율	2004	0.9%	-	1.0%	-	1.1%	-	1.9%
	2005	0.9%	-	1.0%	-	1.1%	-	1.9%
	2006	0.9%	-	1.0%	-	1.1%	-	1.9%
	2007	1.0%	-	1.0%	-	1.1%	-	1.9%
	2008	-	-	-	-	-	-	2.0%

주 : 본 연구 <표3-15>, <표3-20>, <표 4-2>, <표4-8>의 내용을 정리

자료 : Eurostat, 일본국토교통성, 통계청 운수업조사, IFS, 2010

한편 운송업의 매출액을 보면 한국은 약 113조 수준으로 독일 및 영국의 180조, 이탈리아의 144조에 비해 적은 것으로 드러나고 있으나, GDP 대비 매출액 비중은 독일 4.4%, 이탈리아 5.6%, 영국 6.8%, 네덜란드 7.3%보다도 높은 9.1%를 나타내고 있다. 특히, 한국의 2008년도 비중은 11.0%로 10%를 초과한 것으로 나타나고 있다.

| 표 4-11 | 비교대상국과 한국의 운송업 매출액 비교

구분	연도	독일	프랑스	이탈리아	네덜란드	영국	일본	한국
매출액 (조 원)	2004	136	-	121	-	151	-	70
	2005	150	-	126	-	-	-	75
	2006	168	-	135	-	172	-	78
	2007	180	-	144	70	180	-	89
	2008	-	-	-	-	-	270	113
GDP 대비 매출액 비중	2004	3.7%	-	5.2%	-	6.7%	-	8.5%
	2005	4.0%	-	5.3%	-	-	-	8.7%
	2006	4.3%	-	5.4%	-	6.9%	-	8.5%
	2007	4.4%	-	5.6%	7.3%	6.8%	-	9.1%
	2008	-	-	-	-	-	4.2%	11.0%

주 : 본 연구 <표3-15>, <표3-20>, <표 4-3>, <표4-8>의 내용을 정리

자료 : Eurostat, 일본국토교통성, 통계청 운수업조사, IFS, 2010

기업당 매출액은 한국은 2억~4억 원대에 머무르고 있으나 네덜란드, 영국 및 일본은 40억 원대에 육박하며, 독일은 30억 원, 이탈리아 12억 원으로 나타나고 있다. 기업당 종업원 수 또한 독일 13명, 영국 14명 수준이나 한국은 이탈리아의 5명보다도 낮은 3명을 기록하고 있다. 1인당 매출액 또한 독일, 이탈리아, 영국 등의 절반 이하를 기록하고 있다. 즉, 한국은 기업 숫자, 종업원 숫자에서는 비교대상국보다 많은 숫자를 기록하고 있으나, 소규모 기업들이 난립하고 있어서 규모의 경제 또는 범위의 경제를 누리지 못하고 있음을 다시 한번 확인할 수 있다.

| 표 4-12 | 비교대상국과 한국의 운송업 기업 비교

구분	연도	독일	프랑스	이탈리아	네덜란드	영국	일본	한국
기업당 매출액 (억 원)	2004	26	-	10	-	31	-	2
	2005	25	-	10	-	0	-	2
	2006	27	-	11	-	35	-	2
	2007	29	-	12	40	37	-	3
	2008	-	-	-	-	-	40	4
기업당 종업원 수 (명)	2004	14	-	5	-	14	-	3
	2005	12	-	5	-	14	-	3
	2006	13	-	5	-	14	-	3
	2007	13	-	5	-	14	-	3
	2008	-	-	-	-	-	-	3
1인당 매출액 (억 원)	2004	1.8	-	2.0	-	2.2	-	0.8
	2005	2.0	-	2.1	-	-	-	0.8
	2006	2.2	-	2.2	-	2.5	-	0.9
	2007	2.3	-	2.3	-	2.6	-	1.0
	2008	-	-	-	-	-	-	1.2

주 : 본 연구 <표3-15>, <표3-20>, <표 4-1>, <표 4-2>, <표 4-3>, <표4-8>의 내용을 정리
 자료 : Eurostat, 일본국토교통성, 통계청 운수업조사, IFS, 2010

(2) 운송 관련 서비스업 비교

EU의 운송지원 및 보조활동, 일본의 운송보조업, 한국의 창고 및 운송 지원업은 운수업에서 운송을 제외한 부분이라는 공통점이 있으므로, 본 절

에서는 비교의 편의를 위하여 운송 관련 서비스업으로 통칭하기로 한다.

먼저 기업 수를 살펴보면, 한국의 기업 수는 비슷하거나 비교대상국보다 많은 것으로 나타나고 있다. 독일 1만 5천, 프랑스 8천, 이탈리아 1만 8천, 네덜란드 4천, 영국 1만 개에 비해 최근 한국의 운송 관련 서비스업 기업은 1만 8천~2만 1천 개로 나타나고 있다. 또한 기업당 국민 수를 보면 일본은 1만 5천여 명, 프랑스 8천 명, 독일과 영국 약 6천 명, 네덜란드 약 4천 명, 이탈리아 3천 명 수준이나, 한국은 2천 명대에 머무르고 있어 국내 시장에서의 경쟁이 치열함을 알 수 있다. 기업당 GDP 또한 비교 대상국들은 모두 1천억 원 이상이며 특히 일본은 7천 억 원이 넘고 있으나, 한국은 500억 원 정도로 과당경쟁이 심각함을 짐작할 수 있다.

표 4-13 | 비교대상국과 한국의 운송 관련 서비스업 기업 수 비교

구분	연도	독일	프랑스	이탈리아	네덜란드	영국	일본	한국
기업 수 (개)	2004	13,354	7,182	16,576	3,345	9,841	-	14,832
	2005	14,182	7,096	17,161	3,565	10,345	-	14,716
	2006	14,501	7,141	17,396	3,650	10,372	-	21,075
	2007	14,722	7,549	17,642	4,200	10,081	-	21,067
	2008	-	-	-	-	-	8,258	17,961
기업당 국민 수 (명)	2004	6,169	8,442	3,517	4,855	6,093	-	3,194
	2005	5,811	8,598	3,418	4,578	5,825	-	3,233
	2006	5,682	8,594	3,390	4,490	5,841	-	2,267
	2007	5,593	8,175	3,362	3,919	6,041	-	2,277
	2008	-	-	-	-	-	15,414	2,681
기업당 GDP (억 원)	2004	2,763	3,864	1,404	2,459	2,295	-	558
	2005	2,643	4,068	1,395	2,411	2,276	-	588
	2006	2,687	4,239	1,431	2,478	2,405	-	431
	2007	2,770	4,205	1,467	2,279	2,617	-	463
	2008	-	-	-	-	-	7,724	571

주 : 본 연구 <표3-16>, <표3-20>, <표 4-1>, <표4-8>의 내용을 정리

자료 : Eurostat, 일본국토교통성, 통계청 운수업조사, IFS, 2010

운송 관련 서비스업의 종업원 수는 네덜란드보다는 많은 수준이지만, 독일, 프랑스, 이탈리아, 영국, 일본 등에 비해서는 적은 편으로 나타났다. 또한 국민 대비 종업원 비중도 일본은 0.1%로 매우 낮게 나타나고 있으나 EU권 국가는 대부분 0.4~0.5% 정도를 차지하고 있어, 한국의 0.2%보다 높은 것으로 나타나고 있다. 운송업의 경우에는 한국의 종업원 수가 비교대상국보다 더 많았던 것과 비교해서, 한국의 물류업 혹은 운수업이 운송사업에 치우쳐 있음을 추정할 수 있다.

표 4-14 | 비교대상국과 한국의 운송 관련 서비스업 종업원 수 비교

구분	연도	독일	프랑스	이탈리아	네덜란드	영국	일본	한국
종업원 수 (만 명)	2004	44	26	29	7	28	-	10
	2005	46	25	30	7	30	-	10
	2006	48	25	31	7	29	-	12
	2007	51	25	32	8	31	-	13
	2008	-	-	-	-	-	19	11
국민 대비 종업원 비중	2004	0.5%	0.4%	0.5%	0.4%	0.5%	-	0.2%
	2005	0.6%	0.4%	0.5%	0.4%	0.5%	-	0.2%
	2006	0.6%	0.4%	0.5%	0.5%	0.5%	-	0.2%
	2007	0.6%	0.4%	0.5%	0.5%	0.5%	-	0.3%
	2008	-	-	-	-	-	0.1%	0.2%

주 : 본 연구 <표3-16>, <표3-20>, <표 4-2>, <표4-8>의 내용을 정리

자료 : Eurostat, 일본국토교통성, 통계청 운수업조사, IFS, 2010

운송 관련 서비스업의 매출액에서 한국은 약 12조 원 규모로 152조 원을 기록한 독일의 10%에 불과하다. 이외 영국 106조, 프랑스 91조, 이탈리아 73조, 일본 56조 및 네덜란드 39조 등으로 비교대상국 모두 한국의 2배 이상 규모를 자랑하고 있다. 그리고 GDP 대비 매출액 비중을 보면 독일 3.7%, 프랑스 2.9%, 이탈리아 2.8%, 네덜란드 4.0%, 영국 4.0% 수준으로 EU권 국가들은 모두 3~4% 정도를 유지하고 있다. 반면 한국과 일본은 1.4%로 EU권 국가에 비해 매우 낮은 것으로 나타나고 있다.

한편 EU권 국가들은 GDP에서 운송업의 비중과 운송 관련 서비스업의 비중이 크게 차이가 나지 않는다. 운송업의 비중이 높은 경향이 있긴 하지만, 운송 관련 서비스업과의 차이가 1% 포인트에서 3% 포인트 이내에 머무르고 있다. 그러나 한국의 경우 2008년도 운송업의 비중은 11.0%이었으며, 운송 관련 서비스업은 1.4%로 그 차이가 비교대상국 대비 상당한 것으로 나타나고 있다. 이는 한국의 물류업 내지는 운수업이 운송사업에 치우쳐 있음을 다시 한번 확인해주는 결과이며, 하드웨어에 가까운 인프라보다는 소프트웨어에 해당하는 운송 관련 서비스업을 육성할 필요가 있다.

| 표 4-15 | 비교대상국과 한국의 운송 관련 서비스업 매출액 비교

구분	연도	독일	프랑스	이탈리아	네덜란드	영국	일본	한국
매출액 (조 원)	2004	112	83	59	26	87	-	10
	2005	121	86	64	28	97	-	11
	2006	131	91	74	35	98	-	13
	2007	152	91	73	39	106	-	14
	2008	-	-	-	-	-	56	14
GDP 대비 매출액 비중	2004	3.0%	3.0%	2.5%	3.1%	3.8%	-	1.3%
	2005	3.2%	3.0%	2.7%	3.3%	4.1%	-	1.3%
	2006	3.4%	3.0%	3.0%	3.9%	3.9%	-	1.4%
	2007	3.7%	2.9%	2.8%	4.0%	4.0%	-	1.4%
	2008	-	-	-	-	-	0.9%	1.4%

주 : 본 연구 <표3-16>, <표3-20>, <표 4-3>, <표4-8>의 내용을 정리

자료 : Eurostat, 일본국토교통성, 통계청 운수업조사, IFS, 2010

한국의 운송 관련 서비스업 기업의 평균 매출액은 약 7억~8억 원 정도이나, 독일, 프랑스 및 영국은 105억 원을 초과하고 있다. 이외 네덜란드도 92억 원으로 100억 원에 가까우며, 일본 68억 원, 이탈리아 41억 원으로 모두 한국의 5배 이상의 매출액을 기록하고 있다. 기업당 종업원 수 및 1인당 매출액 또한 한국이 비교대상국에 비해 뒤처지고 있다.

한편, 운송업과 비교하여 운송 관련 서비스업은 전체 기업 수, 종업원 수, 매출액 등 총계는 운송업에 비해 상대적으로 작은 편이나, 기업당 매출

액 및 기업당 종업원 수 등 개별 기업의 효율 및 규모 측면에서는 운송 관련 서비스업에 더 크게 나타나고 있다. 이는 독일, 이탈리아, 네덜란드뿐 아니라 한국에서도 마찬가지로 나타나고 있으며, 1개 기업당 매출액은 운송 관련 서비스업이 운송업의 약 3배 정도가 더 많은 실정이다.

표 4-16 | 비교대상국과 한국의 운송 관련 서비스업 기업 비교

구분	연도	독일	프랑스	이탈리아	네덜란드	영국	일본	한국
기업당 매출액 (억 원)	2004	84	116	36	77	88	-	7
	2005	85	121	37	79	93	-	8
	2006	90	127	42	96	95	-	6
	2007	103	121	41	92	105	-	7
	2008	-	-	-	-	-	68	8
기업당 종업원 수 (명)	2004	33	36	18	21	29	-	7
	2005	32	36	18	19	29	-	7
	2006	33	35	18	20	28	-	6
	2007	35	34	18	18	30	-	6
	2008	-	-	-	-	-	23	6
1인당 매출액 (억 원)	2004	2.5	3.2	2.0	3.7	3.1	-	1.0
	2005	2.6	3.4	2.1	4.1	3.2	-	1.1
	2006	2.7	3.6	2.4	4.7	3.4	-	1.1
	2007	3.0	3.6	2.3	5.1	3.4	-	1.1
	2008	-	-	-	-	-	3.0	1.3

주 : 본 연구 <표 3-16>, <표 3-20>, <표 4-1>, <표 4-2>, <표 4-3>, <표 4-8>의 내용을 정리
자료 : Eurostat, 일본국토교통성, 통계청 운수업조사, IFS, 2010

3) 국내 제조업과 비교

항만하역업과 복합운송주선업의 특성은 다른 산업과의 비교를 통해 파악할 수 있다. 비교 대상 산업은 한국의 산업정책이 주로 집중되어 온 제조업과 최근 주목받고 있는 서비스업, 그리고 물류업을 대상으로 한다. 제조업과 서비스업은 한국은행에서 제공하는 ‘기업경영분석’ 자료를 활용하였으며, 물류업, 항만하역업, 복합운송주선업은 통계청에서 제공하는 ‘운수업조사’를 이용하였다.⁶⁹⁾ 각 자료에서 공통으로 제공하여 비교가 가능한 지

표로는 성장성 지표 중 매출액 증가율, 손익관계비율 중 매출액 영업이익률과 인건비대매출액비율, 마지막으로 생산성지표 중 종업원 1인당 부가가치 등 4가지 지표가 가능한 것으로 분석되었다. 또한 기업경영분석과 운수업조사에서 제공하는 연도가 개별적으로 다르게 나타나고 있어, 비교를 위해 최소 기업경영분석과 운수업조사에서 공통으로 제공되는 연도부터 표를 작성하였다.

(1) 매출액 증가율

매출액 증가율은 전기 매출액에 대한 당기 매출액의 증가율로서 기업의 외형신장세를 판단하는 대표적인 지표라 할 수 있다. 한국은행의 기업경영분석에서는 제조업의 경우 1990년부터 매출액 증가율을 제공하고 있으며, 서비스업은 2002년부터 집계되었다. 그러나 통계청에서 제공하는 운수업조사에서는 1979년부터 매출액 금액을 제공하고 있으며, 복합운송주선업은 2000년부터 제공되고 있다.

장기간 동안의 성장세를 검토하기 위해서는 전년도 대비 매출액 증가율보다는 특정 기간 동안의 증가율을 보는 것이 더 편리하다. 기업경영분석의 전년 대비 매출액 증가율 자료를, 1989년을 100으로 인덱스 처리하면 특정기간의 연평균 성장률을 검토할 수 있다. 1980년대에는 물류업과 항만하역업의 증가세를 알 수 있는데, 각각 13.7%와 11.0%의 성장세를 보이고 있다.

1990년대에는 제조업은 연간 11.7%씩 성장하였으며, 물류업은 15.2%, 항만하역업은 8.8%의 성장세를 보였다. 물류업은 제조업보다 비교적 성장세가 빠른 편이었으나, 항만하역업은 제조업의 성장률을 따라잡지 못하였다. 한편 2000년대에는 들어서는 제조업은 9.2%, 서비스업은 5.8%, 물류업

69) 물류업은 서비스업의 일부이며, 또한 항만하역업과 복합운송주선업은 물류업의 일부임.

은 12.6%, 항만하역업은 10.1%, 복합운송주선업은 12.8%의 성장세를 보였다. 서비스업 전반은 제조업보다 연평균 성장률이 낮으나, 물류업, 항만하역업 그리고 복합운송주선업은 제조업보다 높은 성장세를 보였다. 특히 복합운송주선업의 성장세가 가장 빠른 것으로 나타나고 있다.

| 표 4-17 | 산업별 매출액 증감률

연도	기업경영분석		운수업조사		
	제조업	서비스업	물류업	항만하역업	복합운송주선업
1990	18.8%	-	16.7%	22.9%	-
1991	17.4%	-	19.2%	27.9%	-
1992	10.3%	-	18.1%	1.8%	-
1993	9.9%	-	16.6%	17.5%	-
1994	18.2%	-	16.6%	11.6%	-
1995	20.4%	-	20.0%	16.9%	-
1996	10.3%	-	11.4%	7.5%	-
1997	11.0%	-	21.3%	6.4%	-
1998	0.7%	-	10.7%	-14.0%	-
1999	8.0%	-	4.2%	8.9%	-
2000	15.2%	-	11.6%	12.8%	-
2001	1.7%	-	9.9%	-1.6%	5.8%
2002	8.3%	6.8%	6.7%	17.3%	44.0%
2003	6.1%	-3.1%	7.5%	-2.3%	13.2%
2004	17.1%	9.0%	26.8%	37.2%	37.8%
2005	5.9%	1.9%	7.5%	8.7%	12.7%
2006	6.3%	5.9%	2.9%	3.6%	-11.5%
2007	9.3%	10.4%	12.7%	-0.8%	5.1%
2008	20.4%	17.0%	29.4%	24.5%	5.4%
80년대	-	-	13.7%	11.0%	-
90년대	11.7%	0.0%	15.2%	8.8%	-
2000년대	9.2%	5.8%	12.6%	10.1%	12.8%

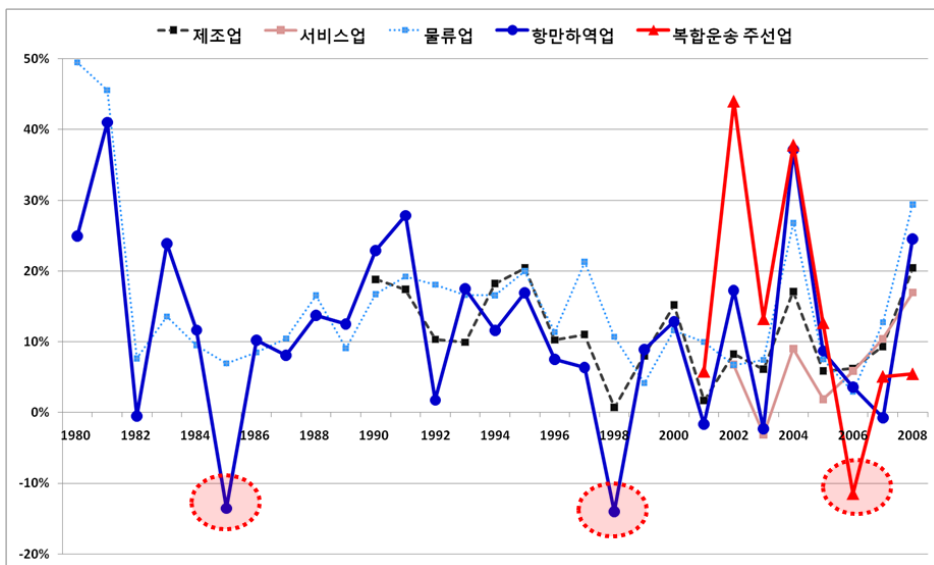
주 : 서비스업의 2000년대 연평균 성장률은 2002~2008년임

자료 : 한국은행, 기업경영분석 및 통계청 운수업조사, 각 연도

또한 각 연도의 전년도 대비 매출액을 그림으로 보면, 매출액의 증감

폭을 알 수 있는데, 이를 바탕으로 각 산업의 성장세가 안정적인지 여부를 판단할 수 있다.

제조업은 매출액 증감률이 0~20% 이내에서 움직이고 있으며, 물류업은 1980년대 초반에는 50%에 육박하는 증가율을 보였으나, 이후 제조업과 유사하게 0~20% 내에서 변동되다가 2000년대 들어 진폭이 커지는 연도가 나타나고 있다. 항만하역업과 복합운송주선업은 제조업 및 물류업에 비하여 그 진폭이 상당히 큰 편이며, 마이너스 성장을 기록하는 경우도 있다. 물론 산업의 규모 및 하위산업 간의 상쇄 등으로 인해 제조업과 물류업이 항만하역업과 복합운송주선업에 비해 안정적일 수도 있으나, 항만하역업과 복합운송주선업의 진폭이 제조업 및 물류업보다 크게 나타나고 있는 점은 산업이 안정적으로 성장하지는 못하고 있는 것을 나타낸다고 볼 수 있다.



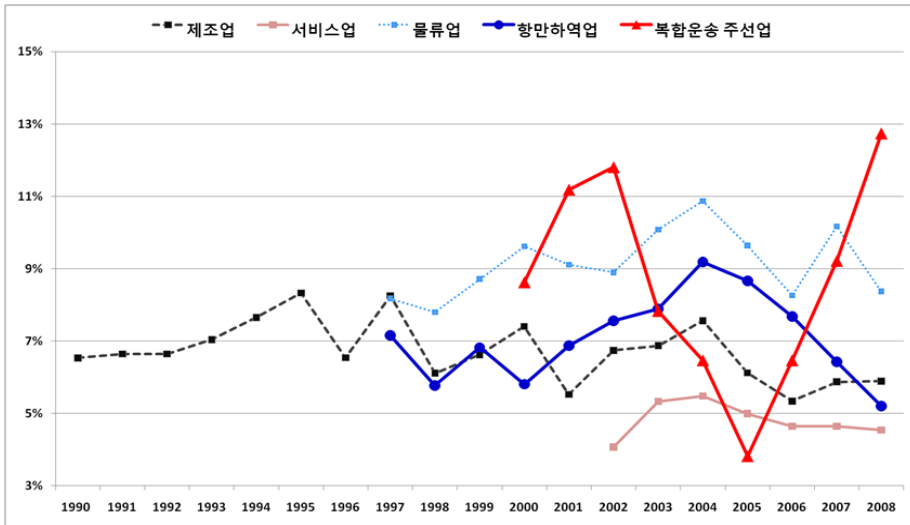
| 그림 4-3 | 산업별 매출액 증감률

(2) 매출액 영업이익률

매출액 영업이익률은 기업의 주된 영업활동에 의한 성과를 판단하기 위한 지표로서 제조 및 판매활동과 직접 관계된 순수한 영업이익만을 매출액과 대비한 것으로 영업효율성을 나타내는 지표이다. 한국은행의 기업경영분석에서는 제조업의 경우 1990년부터 매출액 영업이익률을 제공하고 있으며, 서비스업은 2002년부터 집계되었다. 한편 통계청의 운수업조사에서는 매출액은 1979년부터, 영업이익은 1997년부터 제공되고 있으며, 복합운송주선업은 2000년부터 별도로 집계되었다. 따라서 운수업조사에 나타나는 물류업, 항만하역업, 복합운송주선업은 1997년부터 매출액 영업이익률을 집계할 수 있다.

제조업의 매출액 영업이익률은 1990년 이후 5~9% 수준으로 안정적인 추세를 나타내고 있으며, 최근 들어 약간 감소하는 추세를 보이고 있다. 서비스업은 제조업보다 낮은 4~6% 정도로 나타나고 있으나, 물류업은 8~11% 수준으로 서비스업과 제조업보다 비교적 높게 나타나고 있다. 항만하역업은 5~10% 정도의 수준으로 서비스업과 제조업보다는 높게 나타나고 있으나, 물류업에 비해서는 낮게 나타나고 있다. 그러나 복합운송주선업은 매출액 영업이익률의 진폭이 크게 나타나고 있으며, 매출액 영업이익률이 높을 때는 12%대까지 올라가나, 낮을 때는 3.8%대로 내려가는 경우도 있다.

즉 전반적으로 항만하역업은 매출 영업이익률이 제조업 및 서비스업 전반보다는 높게 나타나고 있으나, 물류업 전반에 대해서는 낮게 나타나고 있으며 복합운송주선업은 여타 산업에 비해 진폭이 크게 나타나고 있다.



| 그림 4-4 | 산업별 매출액 대비 영업이익률

| 표 4-18 | 산업별 매출액 대비 영업이익률

연도	기업경영분석		운수업조사		
	제조업	서비스업	물류업	항만하역업	복합운송주선업
1997	8.3%	-	8.2%	7.2%	-
1998	6.1%	-	7.8%	5.8%	-
1999	6.6%	-	8.7%	6.8%	-
2000	7.4%	-	9.6%	5.8%	8.6%
2001	5.5%	-	9.1%	6.9%	11.2%
2002	6.7%	4.1%	8.9%	7.6%	11.8%
2003	6.9%	5.3%	10.1%	7.9%	7.8%
2004	7.6%	5.5%	10.9%	9.2%	6.5%
2005	6.1%	5.0%	9.6%	8.7%	3.8%
2006	5.3%	4.6%	8.3%	7.7%	6.5%
2007	5.9%	4.6%	10.2%	6.4%	9.2%
2008	5.9%	4.5%	8.4%	5.2%	12.7%
90년대 평균	7.0%	-	8.2%	6.6%	-
2000년대 평균	6.4%	4.8%	9.4%	7.3%	8.7%

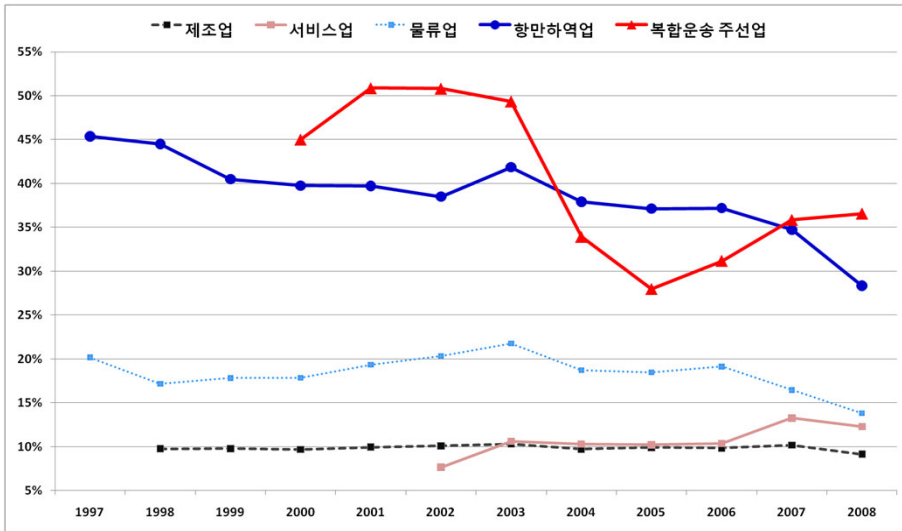
주 : 서비스업의 2000년대 평균은 2002~2008년임

자료 : 한국은행, 기업경영분석 및 통계청 운수업조사, 각 연도

(3) 인건비 대 매출액

인건비 대 매출액 지표는 매출액에서 인건비가 차지하는 비중을 나타내는 지표로서 노무관리 및 인건비 결정에 이용된다. 기업경영분석에서 제조업의 경우는 1998년부터 제공되며, 서비스업은 2002년부터 인건비 대 매출액을 집계하고 있다. 운수업조사에서는 1979년부터 매출액을 제공하고 있으나, 인건비는 1997년부터 자료를 제공하고 있다. 한편, 기업경영분석에서는 급여, 퇴직급여 및 복리후생비를 모두 합하여 인건비를 산정하고 있으나, 운수업조사에서는 ‘인건비’와 ‘복리후생비’를 구분하고 있다. 따라서 자료의 비교를 위해 기업경영분석의 기준을 준용하였다.

제조업은 매출액에서 인건비가 차지하는 비중이 약 10% 정도 수준으로 안정적인 경향을 나타내고 있으며, 서비스업 2000년대 초반에는 제조업과 유사하게 10% 정도였으나 최근 들어 12~13% 정도로 증가하였다. 물류업은 제조업과 서비스업에 비해 다소 높은 수준인 20% 내외 정도를 나타내고 있으나, 항만하역업은 2008년의 28.4%를 제외하면, 1990년대 말과 2000년대 중반까지는 매출액에서 인건비가 약 40% 정도를 차지하는 것으로 나타나고 있다. 전반적으로 인건비의 비중이 감소하는 추세를 보이고는 있으나, 여타의 제조업, 서비스업, 물류업에 비해 매우 높은 수준임을 알 수 있다. 복합운송주선업 또한 인건비 대 매출액이 높은 편이며, 역시나 진폭이 다른 산업보다 큰 것으로 드러나고 있다. 즉, 항만하역업과 복합운송주선업은 인건비 비중이 다른 산업에 비해 약 2~4배 정도 높은 수준이며, 복합운송주선업은 비중의 진폭이 매우 크게 나타나고 있다.



| 그림 4-5 | 산업별 매출액 대비 인건비 비중

| 표 4-19 | 산업별 인건비 대 매출액

연도	기업경영분석		운수업조사		
	제조업	서비스업	물류업	항만하역업	복합운송주산업
1998	9.8%	-	17.2%	44.5%	-
1999	9.8%	-	17.8%	40.5%	-
2000	9.7%	-	17.8%	39.8%	45.0%
2001	10.0%	-	19.3%	39.7%	50.9%
2002	10.1%	7.6%	20.3%	38.5%	50.8%
2003	10.3%	10.6%	21.8%	41.9%	49.4%
2004	9.7%	10.3%	18.7%	37.9%	33.9%
2005	9.9%	10.2%	18.5%	37.1%	28.0%
2006	9.8%	10.4%	19.1%	37.2%	31.2%
2007	10.2%	13.3%	16.5%	34.7%	35.8%
2008	9.1%	12.3%	13.8%	28.4%	36.6%
90년대 평균	9.8%	-	17.5%	42.5%	-
2000년대 평균	9.9%	10.7%	18.4%	37.2%	40.2%

주 : 서비스업의 2000년대 평균은 2002~2008년임

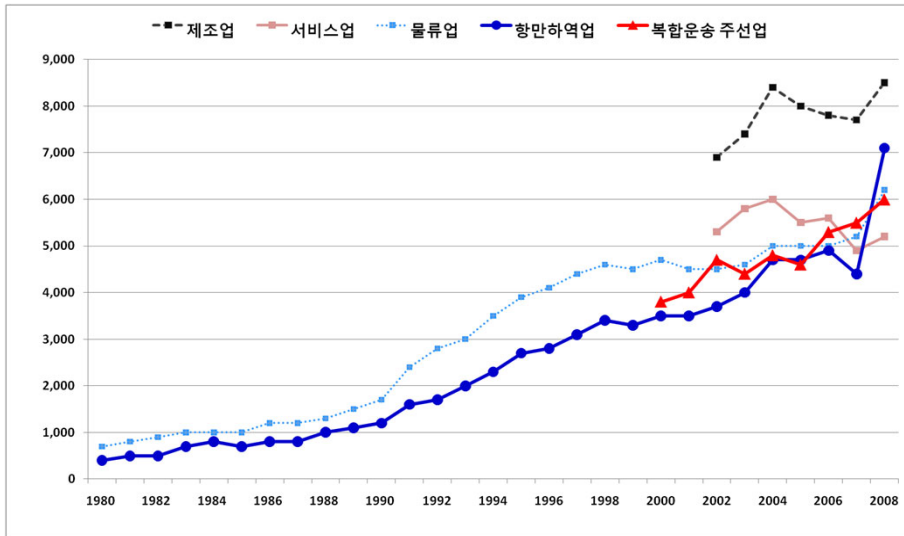
자료 : 한국은행, 기업경영분석 및 통계청 운수업조사, 각 연도

(4) 종업원 1인당 부가가치

종업원 1인당 부가가치는 종업원 한 사람이 창출한 부가가치를 산출한 지표로서 부가가치 기준에 의한 노동생산성을 말하며, 임금 결정의 기준이 되기도 한다. 노동생산성이 높다는 것은 기업이 보유노동력을 효율적으로 이용하여 보다 많은 부가가치를 창출했음을 의미한다. 기업경영분석에는 2002년부터 제조업과 서비스업의 종업원 1인당 부가가치를 제공하고 있으며, 운수업조사에서는 종사자 수와 부가가치 모두를 1979년부터 제공하고 있다. 물론 복합운송은 2000년부터 자료가 제공되고 있다.

전반적으로 제조업의 종업원 1인당 부가가치가 높은 것으로 드러나고 있다. 제조업은 약 7,000만 원에서 8,500만 원 수준을 보이고 있으나, 서비스업은 약 5,000만 원대 수준에서 정체하고 있다. 물류업은 서비스업보다 더 낮은 상황이었으나, 2007년과 2008년에 서비스업보다는 약간 높게 올라갔다. 항만하역업과 복합운송주선업의 종업원 1인당 부가가치 또한 물류업과 비슷한 수준이었으나, 2008년에 각각 7,100만 원과 6,000만 원 정도로 증가하였다.

항만하역업과 복합운송주선업은 매출액에서 인건비가 차지하는 비중은 다른 산업보다 매우 높으나, 종업원 1인당 부가가치는 낮은 것으로 드러나고 있다.



| 그림 4-6 | 산업별 종업원 1인당 부가가치

| 표 4-20 | 산업별 종업원 1인당 부가가치

단위 : 만 원

연도	기업경영분석		운수업조사		
	제조업	서비스업	물류업	항만하역업	복합운송주선업
2002	6,900	5,300	4,500	3,700	4,700
2003	7,400	5,800	4,600	4,000	4,400
2004	8,400	6,000	5,000	4,700	4,800
2005	8,000	5,500	5,000	4,700	4,600
2006	7,800	5,600	5,000	4,900	5,300
2007	7,700	4,900	5,200	4,400	5,500
2008	8,500	5,200	6,200	7,100	6,000
CAGR	3.5%	-0.3%	5.5%	11.5%	4.2%

주 : 서비스업의 2000년대 평균은 2002~2008년임

자료 : 한국은행 기업경영분석 및 통계청 운수업조사, 각 연도

3. 한국 국제물류산업의 문제점

1) 기업체 수 과다

한국의 물류산업은 기업체 수, 종사자 수 및 매출액이 모두 증가하였다. 그런데 기업체 수는 1980년 약 3천여 개에서 2008년 약 16만 8천여 개로 연평균 15.4% 증가하였고, 종사자 수는 1980년 18만 7천여 명에서 2008년 약 56만 4천여 명으로 연평균 4.0% 증가하였다. 또한 물류업의 매출액 합계는 1980년 2조 8천억 원에서 2008년 107조 7천억 원으로 연평균 13.9%씩 성장하였다. 즉, 기업체 수가 종사자 수 및 매출액 합계의 증가 속도보다 훨씬 빠르게 성장했음을 알 수 있다.

한국 물류업에서 기업체 수가 과다하다는 점은 EU 및 일본과의 비교를 통해서도 알 수 있다. EU 비교 대상국인 독일, 프랑스, 이탈리아, 네덜란드, 영국의 경우 네덜란드를 제외하고는 GDP 및 인구 측면에서 모두 한국보다 큰 규모를 자랑하고 있다. 네덜란드는 GDP는 한국과 유사한 수준이나 인구는 한국의 약 30%에 불과한 편이다. 그런데 운송업의 기업체 수는 2007년 기준으로 한국은 약 32만여개 이지만 독일 6만, 프랑스 8만, 이탈리아 12만, 네덜란드 2만, 영국 5만 개 정도로 한국보다 훨씬 적게 나타나고 있다. 또한 2008년 기준으로 일본의 운송업 기업체 수는 약 7만여 개에 불과하여 한국이 경제규모 및 인구에 비하여 운송업의 기업체 수가 많음을 알 수 있다. 또한 운송업뿐 아니라 운송 관련 서비스업에서도 기업체 수가 과다한 것으로 나타나고 있다. 한국의 운송 관련 서비스업은 2007년 기업체 수가 약 2만 4천여 개였으나, 독일 1만 5천, 프랑스 8천, 이탈리아 1만 8천, 네덜란드 4천, 영국 1만여 개로 한국보다 기업체 수가 작은 것으로 나타나고 있다. 또한 일본의 2008년 운송 관련 서비스업은 8천여 개에 불과하다. 다만 운송 관련 서비스업은 운송업에 비하여 비교대상국들보다 과다 정도

가 덜한 것으로 판단된다.

2) 기업규모 영세

앞에서 언급하였던 기업체 수가 종사자 수 및 매출액 합계보다 증가속도가 빠르다는 점은 한국 물류산업의 기업이 영세해졌음을 의미하기도 한다. 1980년 물류업 1개 기업당 종사자 수는 평균 61.8명이었으나 2008년에는 3.4명으로 감소하였다. 또한 1980년 물류업 1개 기업당 매출액은 평균 9억 3천만 원이었으나, 2008년에는 6억 4천만 원으로 감소하였다.

기업규모가 영세함은 해외와의 비교에서 극명히 드러나기도 한다. 운송업의 기업당 종업원 수는 2007년 기준으로 독일 13명, 이탈리아 5명, 영국 14명으로 나타나고 있어, 한국의 3명 수준과 비교되고 있다. 기업당 매출액은 2007년 기준으로 독일 29억 원, 이탈리아 12억 원, 네덜란드 40억 원, 영국 37억 원 수준이며, 일본은 2008년 기준으로 40억 원이다. 이에 비해 한국은 3억~4억 원 수준에 불과하다. 즉 기업당 매출액이 네덜란드는 한국의 13배에 이르며, 이탈리아의 4배를 제외한 나머지 국가들은 모두 10배에 가까운 규모인 것이다. 운송 관련 서비스업에서는 기업당 종업원 수가 2007년 기준으로 독일 35명, 프랑스 34명, 이탈리아 18명, 네덜란드 18명, 영국 30명이며, 일본은 2008년 기준으로 23명으로 나타나고 있는 데 반해 한국은 6명 정도에 불과하다.

3) 거래구조의 투명성 부족

한국 국제물류기업의 또 다른 문제점은 과다 설립에 따른 영세성에도 불구하고, 과도한 리베이트 관행이 자리 잡고 있다는 것이다. 포워더의 리베이트는 국내뿐만 아니라 외국에서도 관행처럼 이루어지고 있으나, 한국의 경우에는 과당경쟁으로 리베이트 금액이 지속적으로 높아지고 있다. 이

러한 높은 리베이트 관행은 국제물류기업뿐만 아니라 이러한 비용을 최종적으로 부담하는 화주의 수출경쟁력을 저하시키는 결과를 초래하게 된다. 이는 또한 불필요한 외화가 해외로 유출되고 있는 것을 의미한다. 관세청에서는 이러한 관행을 막기 위해 창고료 상한제(인천항) 등을 시행하여 리베이트 상승을 억제하고는 있으나, 현실적인 해결 대안이 되지는 못하고 있는 실정이다.

4) 정부의 지원체계 미흡

한국은 수출 중심의 경제 구조를 가지고 있기 때문에 각종 지원정책이 제조업에 편중되어 있었던 것이 사실이다. 물류산업은 제조업의 경쟁력에서 ‘비용’으로 간주되기 쉬웠으며 물류기업은 주로 비용절감의 대상이 되는 경우가 많았기에 지원대상이 되지 못한 것이 사실이었다. 또한 규제완화의 흐름에 따라 물류기업 설립을 위한 규제도 완화하였으나 이에 따른 문제점 발생을 예상하지 못하였기 때문에 제조업과 비교하면 지원이 부족한 것으로 판단될 수도 있다. 현재 정부에서는 물류산업의 중요성을 인식하고 국가물류기본계획을 수립하고, 종합물류인증제도, 전문인력 양성지원, 해외진출 지원 등의 지원 정책을 수행하고 있으나 그 역사가 짧은 뿐 아니라, 기업들에 부과되는 실질적인 혜택이 크지 않아 정책의 실효성에 의문이 제기되고 있는 상황이다. 종합물류인증을 득한 경우의 인센티브가 그렇지 못한 경우에 비해 차별성이 부족한 실정이며, 물류전문대학원 등의 설립을 통한 전문인력 양성지원은 사실상 기업에의 직접적인 지원이 아니므로 체감수준이 약한 실정이다. 또한 해외진출 지원에서는 기업이 희망하는 저렴한 이자율의 자금지원이 아니라 사모펀드 형태의 지분투자 방식이어서 물류기업들이 느끼는 실질적인 혜택은 부족한 실정이다. 즉, 정부의 지원체계가 미흡한 점도 한국 물류산업의 문제점으로 지적될 수 있다.

5) 해외 진출 미약

선진화를 위해서는 기업 CEO의 글로벌 마인드 및 해외진출이 필수적이라 할 수 있다. 물론 중소기업의 경우 정부의 지원정책이 선행되어야 한다고 주장하고 있지만, 이에 앞서 기업 최고경영자의 글로벌 마인드도 필수적인 선진화 전제조건이다. 그러나 한국국제물류기업의 경우 국내에서 생존하기 위한 치열한 경쟁으로 해외로 관심을 돌릴 여유가 없었던 것이 주지의 사실이다. 항만터미널 운영사 중에서는 해외진출 기업이 전무할 뿐 아니라, 상대적으로 해외진출이 활발한 물류기업들은 주요 제조기업과 직·간접적으로 연계된 기업들이 대부분이나 이마저도 모기업에 비해서는 해외진출이 미흡한 실적이다. 물류기업 중 매출액이 가장 높은 글로벌비스는 12개국에 진출하여 있으나 주요 화주기업인 현대자동차는 26개국에 진출해 있고, 범한판토스 또한 35개국에 진출해 있으나 LG전자의 47개국에 비해서는 부족한 실정이다. 이로 인해 기업 간 공동화, 제조업과의 동반진출 가능사업 모색 등 해외로의 진출에 대한 깊은 고민과 관심이 부족했다. 즉, 과열경쟁이 벌어지는 국내 시장을 탈피하여 신규시장 또는 해외시장으로의 진출이 시급한 실정이나, 현재 한국 물류기업의 규모, 역량 및 전문화 정도를 감안하면 대부분의 물류기업들은 자체적인 해외 진출이 쉽지 않은 것으로 판단된다.

제 5 장 한국 국제물류산업 경쟁력 분석

본 장에서는 앞에서 설명된 우리나라 국제물류산업의 전반적인 현황과 문제점을 계량적으로 설명하기 위해 물류선진국인 일본 및 네덜란드를 대상으로 산업구조를 비교·분석하여 우리나라 국제물류산업의 경쟁력을 평가하고 문제점 및 선진화 필요성을 제시한다.

1. 분석 틀

1) 분석모형

일반적으로 산업의 구조를 분석하는 방법은 매우 다양하다. 경영학에서는 다이아몬드 이론, SWOT 분석, 핵심역량분석 등이, 경제학에서는 생산성 및 효율성 분석, 성장요인분해분석, 산업조직론 측면에서의 분석 등이 다양하게 활용되고 있다. 본 연구에서는 한국 서비스산업의 경제적 파급효과 정도와 생산성을 국제비교하기 위해서 경제학의 분석 방법으로 많이 사용되고 있는 산업연관분석을 활용하였다.

산업연관표는 일국 경제의 제 순환(거래)을 나타낸 것으로 기본 구조는 <그림 5-1>과 같다. 그림에서 행(수평) 방향으로 볼 때 A로 표시된 부분은 중간수요를 나타내는데, 이때 X_{11} 은 1산업에서 생산된 재화 또는 서비스가 1산업의 생산에 중간투입된 것을 의미하며, X_{n1} 은 n산업에서 생산된 재화 또는 서비스가 1산업의 생산에 중간투입된 것을 의미한다. 외생부문의 최종수요 Y는 소비, 투자, 수출 등의 항목으로 구성되며, Y_1 은 1산업의 최종수요를, Y_n 은 n산업의 최종수요를 의미한다. 같은 방식으로 M은 수입을, X는 총산출을 나타낸다. 그리고 그림에서 열(수직) 방향으로 보면 A는 중

간투입, V는 부가가치부문, X는 총투입을 의미한다. 산업연관표에서는 행 방향의 총산출은 열 방향의 총투입과 일치하도록 구성되어 있으며, 이와 같은 체계를 국민소득계정으로 나타내면 다음과 같다.

$$\text{행 방향} : A(\text{중간수요}) + Y(\text{최종수요}) - M(\text{수입}) = X(\text{총산출})$$

$$\text{열 방향} : A(\text{중간투입}) + V(\text{부가가치}) = X(\text{총투입})$$

상기의 두 가지 식에서 $X(\text{총산출})=X(\text{총투입})$, $A(\text{중간수요})=A(\text{중간투입})$ 이기 때문에 이를 정리하면 다음과 같다. 아래의 식에서 국민소득계정상 좌변은 지출국민소득을, 우변은 요소소득을 뜻하는 분배국민소득이 된다.

$$Y(\text{최종수요}) - M(\text{수입}) = V(\text{부가가치})$$

구분		내생부문			외생부문	수입	총산출
		1산업		n산업	최종수요		
내생 부문	1산업	X_{11}		X_{1n}	Y_1	M_1	X_1
	⋮		⋯ A ⋯		⋮	⋮	⋮
					Y	M	X
					⋮	⋮	⋮
	n산업	X_{n1}		X_{nn}	Y_n	M_n	X_n
부가가치		V_1	⋯ V ⋯	V_n			
총투입		X_1	⋯ X ⋯	X_n			

| 그림 5-1 | 산업연관표의 기본 구조

산업연관분석은 외생적으로 주어진 최종수요를 충족시키는 총산출액을 구하는 것을 기본원리로 한다. 따라서 행 방향(총산출)의 균형식을 중간투입과 최종수요에 대한 식으로 일반화하여 나타내면 다음과 같다. 이때 i는 행 번호를, j는 열 번호를 의미하며, X_{ij} 는 중간투입(수요)을 나타내고 Y_i 는 i부문의 최종수요를 의미한다.

$$X_{11}+X_{12}+\cdots+X_{1n}+Y_1-M_1=X_1$$

$$X_{21}+X_{22}+\cdots+X_{2n}+Y_2-M_2=X_2$$

• • • • •

$$X_{n_1} + X_{n_2} + \cdots + X_{n_n} + Y_n - M_n = X_n$$

이때 각각의 연립방정식을 중간투입이 총산출(총투입)에서 차지하는 비율로 나타낸 것을 투입계수(a_{ij})라고 하며, 이를 식으로 나타내면 $X_{ij}/X_j = a_{ij}$ 이다. 앞의 식을 투입계수를 사용하여 다시 정리하면 다음의 식과 같다.

$$a_{11}X_1 + a_{12}X_2 + \cdots + a_{1n}X_n + Y_1 - M_1 = X_1$$

$$a_{21}X_1 + a_{22}X_2 + \cdots + a_{2n}X_n + Y_2 - M_2 = X_2$$

• • • • •

$$a_{n1}X_1 + a_{n2}X_2 + \cdots + a_{nn}X_n + Y_n - M_n = X_n$$

이 식을 행렬식으로 나타내면 다음과 같다.

$$AX + (Y - M) = X$$

위의 식에서 A, X, Y, M 은 다음과 같이 정의된다.

$$A = \begin{bmatrix} a_{11} & \cdots & a_{1n} \\ \vdots & \ddots & \vdots \\ a_{n1} & \cdots & a_{nn} \end{bmatrix}, \quad X = \begin{bmatrix} X_1 \\ \vdots \\ X_n \end{bmatrix}, \quad Y = \begin{bmatrix} Y_1 \\ \vdots \\ Y_n \end{bmatrix}, \quad M = \begin{bmatrix} M_1 \\ \vdots \\ M_n \end{bmatrix}$$

위의 행렬식을 총산출 X 에 대하여 정리하면 다음의 식과 같다.

$$X = ((I - A)^{-1}(Y - M))$$

이때 구해진 $(I-A)^{-1}$ 는 레온티에프 역행렬 또는 생산유발계수라고 한다. 산업연관표를 통해 생산유발계수가 산출되면 최종수요가 주어질 때 그것에 대응하는 각 산업의 생산수준(생산파급효과)을 산출해 낼 수 있다.

생산유발계수는 크게 국산과 수입을 구분하지 않는 생산자가격표(경쟁수입형 생산자가격표)에서 도출한 것을 $(I-A)^{-1}$ 로, 국산과 수입을 구분하는 비경쟁수입형 생산자가격표의 국산거래표에서 추계한 것을 $(I-A^d)^{-1}$ 로 나타내는데, 이때 A^d 는 국산표의 투입계수를 의미한다. 경제적 파급효과를 분석할 때에는 생산유발계수를 $(I-A^d)^{-1}$ 로 많이 사용한다. 그러나 본 연구에서는 한국과 주요 선진국을 비교·분석하기 때문에 부득이하게 국산과 수입을 구분하지 않은 $(I-A)^{-1}$ 를 사용하여 각종 계수를 산출하였다.

부가가치유발계수는 다음의 식에 따라 추계하였으며, 이때 $\mathcal{V}$ 는 부가가치계수의 대각행렬을 의미한다.

$$\hat{V}(I-A)^{-1}$$

특정 산업의 생산활동이 타 산업에 어떤 측면에서 얼마만큼의 역할을 하는가를 직접적으로 보여주는 영향력계수와 감응도계수는 생산유발계수를 사용하여 다음과 같이 추계하였다. 단 아래의 식에서 r_{ij} 는 $(I-A)^{-1}$ 의 i 번째 행, j 번째 열의 값을 의미한다.

$$\begin{aligned} \text{영향력계수} &= \frac{1}{n} \sum_i r_{ij} / \frac{1}{n^2} \sum_i \sum_j r_{ij} = \frac{i\text{산업의 생산유발계수 열합의 평균}}{\text{전 산업의 생산유발계수 평균}} \\ \text{감응도계수} &= \frac{1}{n} \sum_j r_{ij} / \frac{1}{n^2} \sum_i \sum_j r_{ij} = \frac{i\text{산업의 생산유발계수 행합의 평균}}{\text{전 산업의 생산유발계수 평균}} \end{aligned}$$

한편, 산업연관분석을 이용하여 서비스산업의 생산성을 분석하는 모형을 살펴보면 다음과 같다. 먼저 생산성은 일정한 경제부문 내에서 생산활동의 효율성을 가늠하는 기준으로 사용되는데, 생산성의 개념은 투입물

(input)에 대한 산출물(output)의 비율로서 생산성 변화는 투입물에 대한 산출물의 변화에 의해 결정된다. 노동생산성은 특정 산업의 생산활동에 투입된 총노동량에 대한 총산출량으로 정의되며, 특정 산업의 부가가치를 기준으로 하는 노동생산성과 총산출액을 기준으로 하는 노동생산성으로 구분될 수 있다. 일국의 경제 내에서 여타 산업과 비교할 경우 총산출액 기준 노동생산성을 많이 사용한다. 그러나 서비스분야는 부가가치가 많은 비중을 차지하고 있으며, 총산출물의 생산효율성 측면을 반영한다는 측면에서 부가가치액 기준 노동생산성도 큰 의미를 가진다. 특히 부가가치액 기준 노동생산성은 차후 설명할 총체적 생산성과 동일한 데이터(부가가치액)를 사용하므로 비교가 용이하다는 장점이 있다. 산업연관표와 고용표를 사용하여 j산업의 부가가치기준 노동생산성(LP_j^Y)과 j산업의 총산출액 기준 노동생산성(LP_j^X)을 구하는 식은 다음과 같이 정리될 수 있다. 단, V_j 는 j산업의 부가가치액, X_j 는 j산업의 총산출액, L_j 는 j산업의 총취업자수를 각각 나타낸다.

$$LP_j^Y = V_j / L_j$$

$$LP_j^X = X_j / L_j$$

본 연구에서는 노동생산성, 자본생산성 등 개별요소 생산성의 한계를 극복하고, 한 산업이 다른 산업과의 연관 관계에서 산업활동의 전반적인 효율성을 측정하기 위하여 총체적 생산성을 추계, 비교·분석하였다. 총체적 생산성은 한 산업에서의 생산성 증가가 그 산업과 기술적 연관관계를 가지고 있는 다른 산업에 공급되는 중간투입재의 품질 또는 성능의 개선이나 기타 외부경제의 형태로 다른 산업에 파급되는 것까지 고려한 것이다(민경휘, 1998). j산업의 총체적 생산성(P_j)을 추계하는 식은 다음과 같이 정의될 수 있다. 단, VD_j 는 j산업의 부가가치 유발총액을 의미하며, LD_j 는 j

산업의 고용유발 총규모를 각각 나타낸다.

$$P_j = VD_j / LD_j$$

위의 식에서 VD_j 와 LD_j 는 다음과 같이 정의될 수 있다. 단 $\hat{V}$ 는 부가가치계수의 대각행렬이며, I 는 단위행렬, A 는 투입계수, $(I-A)^{-1}$ 는 생산유발계수, $\widehat{(1/v)}$ 는 부가가치계수 역수의 대각행렬, $\hat{L}$ 는 취업계수의 대각행렬을 각각 나타낸다.

$$VD_j = \hat{V}(I-A)^{-1}(\widehat{1/v}) \text{의 열합}$$

$$LD_j = \hat{L}(I-A)^{-1}(\widehat{1/v}) \text{의 열합}$$

2) 자료 및 산업 분류

본 연구에서는 크게 산업구조 및 파급효과 분석과 생산성 분석을 다루고 있다. 물류서비스업을 중심으로 서비스업의 산업구조 및 파급효과 분석을 위해 분석 대상 국가를 한국과 네덜란드, 일본으로 비교 설정하였다. 그리고 자료의 불일치에서 발생하는 제 문제점들을 방지하기 위해 한국과 일본의 경우 각각 자국의 산업연관표를 별도로 발표하고 있음에도 불구하고 OECD Stat Extracts에 등록되어 있는 이들 국가의 산업연관표를 자료로 사용하였다.⁷⁰⁾ 이때, 각국의 산업연관표는 생산자가격평가표를 사용하였으며, 금액은 달러 기준으로 하였다. 그리고 분석 대상연도는 초기 1995년, 2000년, 2005년으로 상정하였으나, 한국의 OECD 가입이 1996년이기 때문에 1995년 자료가 등재되어 있지 않은 것으로 나타났다. 이로 인해 분석 대상 연도는 2000년과 2005년을 대상으로 하였다.

70) <http://stats.oecd.org/index.aspx>

산업구조 및 파급효과 분석의 산업분류 기준은 <표 5-1>과 같다. 동 분류는 OECD의 39부문 분류 기준에 근거하여 재분류를 한 것이다.

표 5-1 | 산업구조 및 파급효과 분석 부문분류 기준(20부문)

코드	통합부문명	OECD 산업분류코드
01	농림수산업	C01~C05
02	광산업	C10~C14
03	여타 제조업	C15~C28, C36~C37
04	기계 및 정밀기기	C29, C33
05	전기전자	C30~C32
06	자동차 및 기타 운송기기	C34~C35
07	전기가스수도	C40~C41
08	건설	C45
09	유통	C50~C52
10	음식숙박	C55
11	물류서비스	C60~C63
12	우편통신	C64
13	금융보험	C65~C67
14	부동산	C70
15	사업서비스	C71~C74
16	공공서비스	C75
17	교육	C80
18	보건 및 사회서비스	C85
19	기타 오락 및 개인서비스	C90~C93
20	기타 및 분류불명	C95, Domestic purchases by non-residents, Non-comparable imports

주 : OECD Stat Extracts, 산업연관표 산업분류 기준임

한편 물류서비스업을 비롯한 서비스업의 생산성 분석의 경우 노동표를 필요로 하나, 전술한 OECD Stat Extracts에는 각국의 산업연관표 부속자료인 노동표가 포함되어 있지 않기 때문에 동 자료를 사용할 수 없었다. 따라서 이와 같은 문제를 극복하고자 국가를 한국과 일본으로 국한시켜 분석을 하였으며, 한국의 경우 한국은행의 산업연관표 및 노동표를 사용하고, 일본

의 경우 일본 통계청에서 발표하고 있는 산업연관표 및 노동표를 사용하였다. 분석 대상 연도는 2000년과 2005년을 기본으로 하였으며, 한국의 경우 가장 최근 발표된 2007년에 대해서도 추가적으로 분석을 하였다.⁷¹⁾

아래의 <표 5-2>는 생산성분석 부문분류 기준으로 총 25개 산업으로 분류되어 있으며, 그 중 서비스산업은 총 21개 부문이다. 한국과 일본의 산업연관표를 동일한 기준 하에서 통합 분류하였으나, 일부 부분적인 차이가 있을 수 있다. 예를 들어 전기가스수도의 경우 한국은 폐기물처리가 포함되어 있지 않으나, 일본의 경우 폐기물처리가 포함되어 있으며, 공공서비스의 경우 한국은 국방이 포함되어 있으나, 일본은 제외되어 있다.

| 표 5-2 | 생산성분석 부문분류 기준(25부문, 서비스 중 21부문)

코드	통합부문명	한국			일본		비고
		2000 (169부문)	2005 (168부문)	2007 (168부문)	2000 (104부문)	2005 (108부문)	
001	농림수산업	0001~0011	001~011	001~011	001~005	001~005	-
002	광산업	0012~0018	012~018	012~018	006~009	006~008	-
003	제조업	0019~0124	019~118	019~118	010~064	009~064	-
004	건설	0129~0133	123~128	123~128	065~068	065~068	-
005	전력가스수도	0125~0128	119~122	119~122	069~072	069~072	일본 폐기물처리 포함
006	도소매	0134	129	129	073	073	-
007	금융 및 보험	0147~0149	144~146	144~146	074	074	-
008	부동산	0150	147	147	075~077	075~077	-
009	철도운송	0137	132	132	078	078	-
010	도로운송	0138	133, 134	133, 134	079, 080	079, 080	-

71) 2010년 6월 말 기준, 한국은행은 2008년 산업연관표를 발표하였으나, 아직까지 노동표가 발표되지 않은 상태임.

| 표 5-2 | 생산성분석 부문분류 기준(25부문, 서비스 중 21부문)(계속)

코드	통합부문명	한국			일본		비고
		2000 (169부문)	2005 (168부문)	2007 (168부문)	2000 (104부문)	2005 (108부문)	
011	해상운송	0139	135	135	081	081	-
012	항공운송	0140	136	136	082	082	-
013	하역	0142	138	138	083	083	-
014	창고 및 보관	0143	139	139	084	084	-
015	기타 운송 관련 서비스	0141, 0144	137, 140	137, 140	085	085	운송보조 포함
016	통신 및 방송	0145, 0146	141~143	141~143	086, 087	086~090	우편포함
017	공공서비스	0155	155	155	088	091	일본 국방 제외
018	교육 및 연구	0156~0158	148, 149, 156	148, 149, 156	089, 090	092, 093	-
019	의료 및 보건 및 사회서비스	0159~0161, 0163	157~159, 163	157~159, 163	091~094	094~097	-
020	사업서비스	0151~0154, 0164	150~154	150~154	095~097	098~100	-
021	문화 및 오락	0162	160~162	160~162	099	102	-
022	음식점	0135	130	130	100	103	-
023	숙박	0136	131	131	101	104	-
024	개인 및 기타서비스	0164, 0165	164, 165	164, 165	102	105, 106	-
025	사무용품분류불명	0166~0168	166~168	166~168	103, 014	107, 018	한국 가계외소비 지출 포함

주 : 한국은행 및 일본통계청 산업분류 기준임

2. 물류산업 경쟁력 비교 분석

1) 산업구조 비교

<표 5-3>은 OECD 산업연관표를 이용하여 한국·일본·네덜란드의 산업구조를 살펴본 결과이다. 한국은 총산출 기준으로 2000년의 경우 농림어업광업의 비중이 3.0%, 제조업의 비중이 46.4%, 서비스업의 비중이 50.5%로 나타났다. 2005년에도 농업의 비중이 2.2%로 0.8% 포인트 감소하였으나 제조업과 서비스는 2000년과 유사한 비중을 나타내었다. 총산출을 기준으로 한국과 일본, 그리고 네덜란드의 산업구조를 비교해 보면, 한국은 제조업의 비중이 다른 두 국가보다 월등히 높은 반면, 서비스업의 비중은 상대적으로 낮은 수준을 보이고 있는데, 특히 네덜란드는 2005년 기준 총산출에서 서비스업이 차지하는 비중이 70.9%에 이르고 있어 한국과 약 20%의 비중 차이를 나타내었다. 부가가치 기준 산업구조를 살펴보면, 세 국가 모두에서 총산출 기준에서보다 서비스업의 비중이 크게 증가한 것으로 나타났는데, 이는 부가가치의 구성 항목 중 큰 비중을 차지하는 것이 임금으로, 서비스업에서는 인력 투입이 제조업보다 많기 때문에 서비스업의 부가가치 비중이 더 증가하는 것으로 파악된다. 그리고 고용 측면에서의 산업구조를 살펴보면 한국의 경우 2000년에서 2005년 동안 농림어업광업과 제조업의 고용 비중은 감소하는 반면 서비스업의 고용 비중은 69.0%에서 73.4%로 4.4% 포인트 증가하였다. 일본과 네덜란드도 한국과 마찬가지로 농림어업광업과 제조업의 고용비중 감소와 서비스의 고용비중 증가 양상이 나타났지만 그 크기는 한국보다 작은 수준이었다.

| 표 5-3 | 한국 · 일본 · 네덜란드의 산업구조 비교

	산업	총산출 비중			부가가치 비중			고용 비중		
		2000	2005	'00~'05 증감	2000	2005	'00~'05 증감	2000	2005	'00~'05 증감
한국	농림어업광업	3.0	2.2	-0.8	4.5	3.1	-1.4	10.7	8.0	-2.7
	제조업	46.4	47.1	0.6	27.7	29.2	1.5	20.3	18.5	-1.8
	서비스업	50.5	50.7	0.2	67.8	67.6	-0.1	69.0	73.4	4.4
	*물류서비스	3.8	3.8	0.0	4.0	4.0	0.0	5.1	5.4	0.3
	합계	100.0	100.0	-	100.0	100.0	-	100.0	100.0	-
일본	농림어업광업	1.7	1.5	-0.2	1.8	1.5	-0.3	6.0	5.3	-0.7
	제조업	31.8	33.8	2.0	21.2	19.8	-1.4	19.1	17.2	-2.0
	서비스업	66.6	64.7	-1.8	77.1	78.7	1.6	74.8	77.5	2.7
	*물류서비스	4.1	4.3	0.2	4.5	4.8	0.3	4.9	4.7	-0.2
	합계	100.0	100.0	-	100.0	100.0	-	100.0	100.0	-
네덜란드	농림어업광업	4.5	4.3	-0.2	5.1	4.8	-0.3	3.6	3.3	-0.3
	제조업	27.8	24.8	-3.0	15.7	14.0	-1.7	12.8	11.3	-1.5
	서비스업	67.7	70.9	3.2	79.1	81.2	2.1	83.6	85.4	1.8
	*물류서비스	5.0	4.9	0.0	4.9	4.6	-0.2	4.3	4.3	0.0
	합계	100.0	100.0	-	100.0	100.0	-	100.0	100.0	-

자료 : 「OECD 산업연관표」, 2010

물류서비스를 중심으로 산업구조의 변화 양상을 살펴본 결과는 다음과 같다. 물류서비스가 국민경제 전체에서 차지하는 비중을 총산출 기준으로 살펴보면, 한국은 2000년과 2005년 모두 3.8%로 일본(2000년 4.1%, 2005년 4.3%) 및 네덜란드(2000년 5.0%, 2005년 4.9%)보다 낮은 수준을 나타내었다. 부가가치를 기준으로 국민경제 전체에서 차지하는 비중을 보면 한국과 일본의 경우 동 비중이 다소 증가하나, 네덜란드의 경우 오히려 감소하는 양상을 나타내었다. 그리고 고용 측면에서 물류서비스가 차지하는 비중은 한국이 2000년 5.1%에서 2005년 5.4% 증가하였으며, 일본은 같은 기간 4.9%에서 4.7%로 감소하였고, 네덜란드는 두 기간 모두 4.3%를 나타내었다. 물류서비스의 산업구조를 통해 알 수 있는 중요한 사실은 한국 물류서비스 생산성이 네덜란드와 일본에 비해 상대적으로 낙후되어 있다는 점이다. 환

언하면, 물류서비스의 총산출 비중은 한국이 네덜란드 및 일본에 비해 낮은 수준이지만 고용 비중은 훨씬 더 높기 때문에 노동단위(명)당 총산출 수준은 이들 국가보다 많이 떨어지게 된다. 이와 같은 현상은 뒤에서 살펴볼 생산성 분석 결과에서도 확인이 된다.

한편, 한국·일본·네덜란드의 중간투입률과 서비스 중간투입률을 비교한 결과는 <표 5-4>와 같다. 중간투입률은 산업의 생산이 이루어지는 과정에서 전체 총투입 중 부가가치를 제외한 중간투입이 차지하는 비중을 의미하며, 서비스 중간투입률은 전체 총투입에서 서비스 중간투입이 차지하는 비중을 뜻한다. 분석 결과에 따르면 한국 전체산업의 중간투입률은 2000년 58.0%에서 2005년 58.8%로 0.8% 포인트 증가하였으며, 이 수준은 일본과 네덜란드에 비해 높은 수준이었다. 특히 한국 제조업의 중간투입률은 2000년 74.9%, 2005년 74.4%로 서비스업보다 매우 높은 수준을 나타내었으며, 이는 네덜란드와는 큰 차이를 보이지 않으나 일본보다는 월등히 높은 수준이었다. 서비스업의 중간투입률도 네덜란드와는 유사한 수치를 보였으나 일본보다는 약 6~10% 격차로 높게 나타났다. 중간투입률과는 상반되게 서비스 중간투입률의 경우 비교 대상국인 네덜란드와 일본에 비해 월등히 낮은 수준을 나타내고 있다는 점이 주목할 만하다. 이와 같은 현상은 전체 산업뿐만 아니라 제조업, 서비스업에서도 마찬가지이다. 앞서 본 장의 제1절에서 언급한 바와 같이 산업구조가 고도화되고 경제의 서비스화가 진전되면 서비스가 여타 산업의 생산에 중간재로 많이 사용되는 현상이 나타나는데, 네덜란드의 경우 이와 같은 점이 뚜렷이 나타났다. 그러나 한국의 경우 중간투입률 면에서는 3개 국가 중 가장 높은 수준을 보인 반면 서비스 산업의 낙후성과 경제의 서비스화 부진 등으로 서비스가 산업의 생산에 많이 활용되지 못함을 할 수 있는데, 이는 경제개발단계에 중점적으로 취해 왔던 제조업 중심의 수출 확대 및 성장 전략에 기인하는 것으로 볼 수 있다.

| 표 5-4 | 한국 · 일본 · 네덜란드의 중간투입률 비교

구분	산업	중간투입률			서비스 중간투입률		
		2000년	2005년	2000~2005년 증감	2000년	2005년	2000~2005년 증감
한국	전체산업	58.0	58.8	0.8	20.4	20.3	-0.1
	제조업	74.9	74.4	-0.5	13.6	13.5	-0.1
	서비스업	43.7	45.1	1.4	27.1	27.0	-0.1
	*물류서비스	55.8	57.2	1.4	34.3	31.9	-2.4
일본	전체산업	46.4	46.8	0.5	25.4	22.4	-3.0
	제조업	64.3	68.8	4.6	21.8	19.7	-2.1
	서비스업	37.9	35.4	-2.5	27.3	23.9	-3.3
	*물류서비스	40.8	40.9	0.1	33.8	31.6	-2.2
네덜란드	전체산업	51.5	51.3	-0.1	27.7	30.9	3.2
	제조업	72.5	72.5	0.0	16.9	20.3	3.5
	서비스업	43.3	44.3	1.0	32.8	35.3	2.5
	*물류서비스	52.4	54.3	1.9	40.9	41.4	0.5

물류서비스의 중간투입률을 살펴보면, 2000년과 2005년 모두 한국>네덜란드>일본 순으로 중간투입률이 높아 전체 산업의 패턴과 흡사한 양상을 나타내었다. 그러나 물류서비스의 서비스 중간투입률의 경우 2000년과 2005년 모두에서 네덜란드가 월등히 높은 수준을 보인 반면, 한국과 일본은 네덜란드보다 약 7~10% 포인트 낮은 비중을 나타내었다. 이는 물류서비스의 경쟁력이 높은 네덜란드는 산업의 생산에 있어 자국의 발전된 서비스를 많이 활용을 하지만, 제조업을 중심으로 발전한 일본과 한국의 경우 네덜란드에 비해 상대적으로 물적 투입에 많이 의존하고 있음을 알 수 있다.

2) 파급효과 비교

서비스산업과 물류서비스의 파급효과를 가늠하기 위해 본 연구에서는 동 산업의 생산유발계수와 영향력계수 및 감응도계수를 살펴보았다. 전술한

바와 같이 생산유발계수는 어떤 산업에서 최종수요 한 단위가 증가할 때 이를 충족시키기 위하여 각 산업부문에 직·간접적으로 유발되는 생산수준을 의미하는데, <표 5-5>에서 한국의 2000년 물류서비스 생산유발계수 값 2.395의 의미는 물류서비스에 대한 최종수요가 1억 원이 발생하면 이를 충족시키기 위해 물류서비스를 비롯한 여타 산업의 생산이 2억 3,950만 원 발생하게 됨을 나타낸다. 그리고 영향력계수와 감응도계수는 어떤 특정 산업이 여타 산업에 미치는 파급효과의 크기를 나타내는 지표로, 각각의 값이 1보다 큰 값을 가질 때 여타 산업에 비해 상대적으로 파급효과가 크다는 것을 의미한다. 앞의 식에서 제시하였듯이 영향력계수는 어떤 산업의 생산유발계수 열합의 평균을 전체 산업의 생산유발계수 평균으로 나눈 것으로 후방파급효과라고도 하며, 주로 최종재 성격을 가진 산업의 경우 영향력계수 값이 1보다 크다(후방파급효과가 크다)고 한다. 영향력 계수가 큰 대표적인 산업은 자동차를 들 수 있다. 반면 전방파급효과는 어떤 산업의 생산유발계수 행합의 평균을 전체 산업의 생산유발계수 평균으로 나눈 것으로 금속, 화공, 사업서비스 등 중간재 성격을 가진 산업의 경우 높은 값을 가진다. 감응도계수도 그 값이 1보다 클 때 전방파급효과가 상대적으로 크다고 칭한다.

<표 5-5>에서 생산유발효과를 살펴보면, 한국의 경우 제조업과 서비스업의 생산유발계수가 일본과 네덜란드에 비해 상대적으로 높은 수준을 나타내고 있는데, 이는 앞서 살펴본 중간투입률이 여타 국가에 비해 더 높다는 점과 관련이 깊다. 즉, 어떤 산업의 중간투입률이 높다는 것은 그 산업의 생산이 이루어지는 과정에서 그 산업은 물론 여타 산업의 생산활동으로부터 만들어진 제품을 많이 필요로 한다는 것을 의미하며, 결국 해당 산업과 여타 산업 모두가 그와 같은 수요에 대응하여 생산활동을 하기 때문에 국민경제 전체에 파급효과가 발생하게 된다. 한국의 생산유발계수 값을 살펴보면 2000년에 비해 2005년이 큰 값은 아니지만 전반적으로 증가하는 양상이 나타나 산업 간의 생산 연관관계가 보다 긴밀해지고 있음을 알 수 있

다. 또한 이와 같은 현상은 기업들이 점차 심화되는 경쟁에서 우위를 확보하고자 과거에는 기업 내에서 자체적으로 해결하던 업무나 공정을 비용 절감, 생산성 향상 또는 효율성 증대 차원에서 외부로부터 조달하게 되는 경향이 보다 확산되고, 그로 인해 중간투입률이 증가하고 생산유발계수 값도 커지는 것으로 해석될 수 있다. 한국의 서비스업 생산유발계수도 제조업보다는 다소 낮은 값을 가지나 일본과 네덜란드에 비해서는 그 값이 더 크므로 생산유발효과 면에서는 보다 긍정적인 양상을 보여준다. 물류서비스의 생산유발계수는 한국>네덜란드>일본의 순으로 더 큰 값을 보이고 있으며, 한국의 물류서비스 생산유발계수는 2000~2005년 동안 0.116 증가한 것으로 나타나 물류서비스가 여타 산업의 생산에 보다 많은 영향을 미치는 방향으로 변화하고 있음을 알 수 있다. 반면 일본의 경우 한국 및 네덜란드에 비해 물류서비스의 생산유발계수 값의 크기가 많이 낮고, 같은 기간 동 계수 값의 크기에 거의 변화가 보이지 않고 있는 등 물류서비스의 생산파급 효과는 여타국에 비해 상대적으로 낮다는 사실을 알 수 있다.

| 표 5-5 | 한국 · 일본 · 네덜란드의 산업별 파급효과 비교

구분		한국			일본			네덜란드		
		2000년	2005년	증감	2000년	2005년	증감	2000년	2005년	증감
생산유발계수	농림어업	1.979	2.132	0.153	1.849	1.998	0.149	2.251	2.322	0.071
	광업	1.727	2.034	0.307	1.924	2.100	0.176	1.501	1.492	-0.009
	제조업	3.005	3.071	0.067	2.351	2.559	0.208	2.698	2.638	-0.060
	서비스업	2.030	2.106	0.076	1.714	1.693	-0.020	1.890	1.892	0.002
	*물류서비스	2.395	2.510	0.116	1.763	1.767	0.004	2.148	2.193	0.045
영향력계수	농림어업	0.906	0.913	0.007	0.944	0.957	0.013	1.080	1.113	0.034
	광업	0.790	0.871	0.081	0.982	1.006	0.024	0.720	0.715	-0.005
	제조업	1.375	1.315	-0.060	1.200	1.226	0.026	1.294	1.265	-0.029
	서비스업	0.929	0.902	-0.027	0.874	0.811	-0.063	0.906	0.907	0.000
	*물류서비스	1.062	1.056	-0.006	0.923	0.904	-0.019	1.041	1.053	0.012
감응도계수	농림어업	0.560	0.518	-0.042	0.614	0.588	-0.026	0.666	0.645	-0.021
	광업	0.566	0.543	-0.023	0.546	0.548	0.002	0.639	0.676	0.037
	제조업	1.682	1.765	0.083	1.317	1.485	0.168	1.306	1.185	-0.121
	서비스업	1.193	1.175	-0.018	1.522	1.378	-0.144	1.389	1.495	0.105
	*물류서비스	0.798	1.020	0.223	0.982	1.019	0.038	0.773	0.806	0.033

다음으로 살펴볼 것은 영향력계수와 감응도계수이다. 서비스업의 영향력계수를 살펴보면, 한국의 경우 2000년 0.929에서 2005년 0.902로 다소 감소한 것으로 나타났으며, 두 시점 모두 1보다 작아 여타 산업에 비해 후방파급효과가 낮다. 이와 같은 특징은 일본, 네덜란드 모두에서 유사하게 나타나며, 특히 일본의 경우 여타 산업에 비해 상대적인 후방파급효과의 정도가 다른 두 국가에 비해 더 낮은 것으로 나타났다. 반면, 서비스업의 감응도계수는 3개 국가 모두에서 1보다 큰 값을 나타내어 서비스가 중간재 성격을 많이 내포하는 등 전방파급효과가 큰 산업임을 알 수 있었다. 다만, 서비스업의 감응도계수 값의 크기를 살펴보면, 한국이 네덜란드와 일본에 비해 매우 작은 것으로 나타나는데, 이는 이들 선진국보다 해당 국가 내에서 서비스의 중간재적 성격이 상대적으로 낮음을 의미한다.

물류서비스의 영향력계수와 감응도계수를 살펴보면 3개 국가 모두에서 서로 다른 특징을 보여준다. 즉, 한국의 경우 다소 미미하지만 여타 산

업에 비해 상대적으로 후방파급효과가 있는 것으로 나타났으며, 전방파급효과의 경우 2000년에는 상대적으로 낮았으나 2005년에는 전방파급효과가 여타 산업에 비해 상대적으로 다소 있는 것으로 나타났다. 네덜란드의 경우에는 물류서비스가 여타 산업에 비해 후방파급효과는 다소 있으나 전방파급효과는 낮은 것으로 나타났고, 일본의 경우에는 2000년에는 전·후방파급효과 모두가 상대적으로 낮은 분야였으나 2005년에는 후방파급효과는 상대적으로 낮으나 전방파급효과는 개선된 것으로 나타났다.

3) 생산성 비교

전술한 바와 같이 본 연구에서는 서비스업과 물류서비스의 생산성을 노동생산성(총산출 기준 및 부가가치 기준)과 연관생산성 측면에서 분석을 하였다. 또한 OECD 자료의 한계상 물류서비스의 분류가 하나의 산업으로 포괄적으로 분류되어있기 때문에 한국과 일본에서 각각 발표하고 있는 개별 산업연관표를 이용하여 물류서비스 세부 분야별 노동생산성과 연관생산성을 분석하였다.

<표 5-6>에 따르면, 한국 서비스업의 노동생산성과 연관생산성은 2000~2005년 동안 많은 개선이 이루어졌지만, 일본과 네덜란드에 비해 절대적으로 낮은 수준이라는 사실이 명확하게 나타났다. 총산출기준 서비스업의 노동생산성의 경우 2000년에 한국이 4.11인 반면, 일본은 12.24, 네덜란드는 6.98로 매우 크며, 2005년에는 네덜란드의 서비스 생산성이 크게 개선되어 한국의 서비스 생산성이 일본과 네덜란드의 약 절반 수준에 불과한 것으로 나타났다. 앞선 총산출 기준 노동생산성과 마찬가지로 부가가치기준 노동생산성도 한국의 생산성 낙후 현상은 뚜렷하게 나타나고 있으며, 2000~2005년 동안 네덜란드의 생산성 개선이 주목할 만하다. 연관생산성의 경우도 총산출기준 노동생산성 및 부가가치기준 노동생산성과 마찬가지로 한국의 절대

적·상대적 낙후성과 비교대상 기간 동안 네덜란드의 개선 실적이 명확하게 나타났다. 여기에서 짚어볼 것은 앞서 한국의 서비스업 생산 파급효과가 일본과 네덜란드에 비해 매우 큰 반면, 생산 파급효과가 간접적으로 고려된 연관생산성⁷²⁾은 오히려 열위를 보이고 있다는 점이다. 이와 같은 결과는 한국의 서비스업이 여타국에 비해 생산파급정도는 더 높지만, 생산을 하는데 있어 상대적으로 보다 많은 노동의 투입이 유발되는 구조, 즉 고용유발의 크기가 더 크기 때문에 발생하는 결과이다. 이때 그 산업의 고용파급효과 자체가 큰 반면 취업계수는 매우 작다면 생산성의 부진을 크게 유발하지 않으나, 한국의 경우 서비스업의 취업계수 자체가 일본과 네덜란드에 비해 매우 크기 때문에 노동생산성의 부진은 물론 연관생산성이 상대적으로 떨어지는 결과를 초래한 것이다.

물류서비스의 생산성을 보면, 앞서 살펴본 서비스업과 마찬가지로 일본과 네덜란드에 비해 절대적·상대적 부진 양상이 유사하였다. 2000~2005년 동안 일본에 비해 생산성 개선 실적은 우수하나, 2005년에도 여전히 그 수준이 일본과 네덜란드의 절반 수준에 미치지 못하는 취약성을 보여주었다. 네덜란드의 경우에는 2000~2005년 동안 물류서비스의 생산성 개선이 급격히 이루어짐으로써 2005년에는 총산출기준 노동생산성과 부가가치기준 노동생산성은 일본의 수준을 넘어섰으며, 연관생산성도 일본의 절반 수준에서 일본에 준하는 수준으로 향상되었다.

72) 연관생산성은 어떤 산업의 부가가치유발 크기를 고용유발 크기로 나누어 산출하는데, 생산 파급효과가 커서 생산이 많이 이루어지게 되면, 그만큼 발생하는 부가가치도 증가하게 됨.

| 표 5-6 | 한국 · 일본 · 네덜란드의 생산성 분석 결과

단위 : 명당 백만 원

구분		2000			2005			2000~2005 증감		
		한국	일본	네덜란드	한국	일본	네덜란드	한국	일본	네덜란드
총산출 기준	농림어업	1.49	3.68	7.20	2.31	3.49	11.09	0.82	-0.19	3.90
	광업	15.03	9.50	116.15	18.36	17.88	273.66	3.33	8.38	157.51
	제조업	12.83	22.84	18.70	22.45	26.25	31.96	9.62	3.41	13.26
	서비스업	4.11	12.24	6.98	6.11	11.14	12.04	2.00	-1.09	5.05
	*물류서비스	4.15	11.43	9.92	6.24	12.10	16.61	2.09	0.67	6.70
부가 가치 기준	농림어업	0.93	2.10	3.22	1.34	1.87	4.60	0.41	-0.23	1.37
	광업	10.32	4.77	86.00	10.68	8.07	199.37	0.37	3.30	113.37
	제조업	3.22	8.16	5.15	5.74	8.18	8.78	2.53	0.02	3.64
	서비스업	2.32	7.60	3.96	3.36	7.20	6.71	1.04	-0.40	2.75
	*물류서비스	1.83	6.77	4.72	2.67	7.15	7.60	0.84	0.38	2.88
연관 생산성	농림어업	0.68	1.59	1.67	0.97	1.38	2.47	0.29	-0.21	0.80
	광업	2.66	2.99	8.95	2.95	3.64	17.06	0.29	0.65	8.11
	제조업	0.96	3.18	1.84	1.60	2.90	3.20	0.64	-0.28	1.35
	서비스업	1.22	4.38	2.20	1.78	4.26	3.71	0.57	-0.12	1.50
	*물류서비스	0.92	4.06	2.10	1.37	4.23	3.42	0.45	0.16	1.32

본 연구에서는 한국 물류서비스 분야별 생산성 수준을 가늠하기 위해 일본과 비교분석을 하였으며, 그 결과는 <표 5-7>과 같다. 총산출기준 노동생산성을 살펴보면, 한국의 물류서비스 중 해상운송만이 일본보다 우위(일본에 비해 2000년 약 2.2배, 2005년 약 2.7배)를 보인 반면,⁷³⁾ 그 외의 물류서비스 분야는 일본의 노동생산성에 뒤떨어지는 것으로 나타났다. 다만, 항공운송과 하역은 2005년에 일본 대비 80% 이상의 수준으로 개선이 되었고, 기타운송 관련서비스의 경우 2000~2005년 동안 생산성이 상대적으로 다소

73) 특히 해상운송의 경우 일반적으로 알려진 바와 같이 한국의 생산성이 높다는 사실이 동 분석에서도 다시 확인되었음.

악화는 되었으나 두 기간 모두에서 일본 대비 80% 이상의 수준을 보이는 등 부분적으로 경쟁이 가능할 수 있는 분야로 판단되었다. 한국의 물류서비스 중 일본에 비해 생산성이 가장 취약한 분야는 철도운송과 도로운송으로 동 분야의 생산성이 다소 개선이 되고는 있으나 일본의 절반 수준에도 미치지 못하는 부진 양상이 뚜렷하게 나타났다.

부가가치기준 노동생산성도 총산출기준 노동생산성과 유사한 패턴을 보여주고 있으나, 해상운송의 생산성이 2000년에는 일본에 비해 열위(일본 대비 약 0.6배)를 보였다가 2005년에는 일본의 약 1.5배 수준으로 개선이 되었으며, 총산출기준 노동생산성에서는 일본 대비 80% 수준으로 미미한 열위를 기록하였던 기타운송 관련서비스가 경쟁력이 있는 분야로 나타났다는 점이 주목할 만하다.

그리고 물류서비스의 연관생산성을 살펴보면, 앞서 노동생산성(총산출기준 및 부가가치기준)은 해상운송과 기타운송관련서비스의 경우 일본에 비해 경쟁력을 가지고 있는 분야로 나타났으나, 연관생산성에 있어서는 7개 분야 모두에서 일본에 비해 열위를 나타내는 것으로 나타났다. 이와 같은 결과는 앞서 살펴본 바와 같이 한국 물류서비스의 구조가 일본에 비해 고용 파급정도는 상대적으로 매우 큰 반면 생산 또는 부가가치의 파급 정도는 더 낮기 때문에 연관생산성의 부진이 발생하는 것으로 분석된다.

| 표 5-7 | 한국·일본의 물류서비스 분야별 생산성 분석 결과

단위 : 명당 백만 원, %

구분		한국 (명당 백만 원)			일본 (명당 백만 원)			(한국/일본)*100 (%)	
		2000	2005	증감	2000	2005	증감	2000	2005
총산출기준	철도운송	36.7	70.5	33.8	284.9	293.3	8.5	12.9	24.0
	도로운송	34.2	45.3	11.1	127.3	107.6	-19.7	26.9	42.1
	해상운송	601.2	948.3	347.0	279.0	351.0	72.0	215.5	270.1
	항공운송	380.0	493.0	113.0	477.5	537.6	60.1	79.6	91.7
	하역	55.1	76.9	21.8	112.1	95.8	-16.3	49.2	80.3
	창고및보관	63.9	83.1	19.2	139.1	139.3	0.2	46.0	59.7
	기타운송관련서비스	157.7	129.4	-28.4	160.4	146.9	-13.5	98.3	88.1
부가가치기준	철도운송	20.2	35.7	15.6	156.0	182.9	27.0	12.9	19.5
	도로운송	18.5	23.9	5.4	55.2	46.8	-8.3	33.5	51.0
	해상운송	59.4	163.3	103.9	101.2	110.7	9.5	58.7	147.5
	항공운송	98.3	138.5	40.2	162.5	151.2	-11.3	60.5	91.6
	하역	37.6	39.6	2.0	76.1	64.9	-11.1	49.4	60.9
	창고및보관	42.8	49.5	6.7	85.8	87.2	1.3	49.8	56.8
	기타운송관련서비스	120.7	97.3	-23.5	107.5	96.7	-10.8	112.3	100.6
연관생산성	철도운송	13.5	21.2	7.8	69.8	70.2	0.4	19.3	30.2
	도로운송	12.6	15.8	3.2	32.7	27.2	-5.5	38.6	58.0
	해상운송	16.7	25.9	9.2	44.6	39.1	-5.4	37.5	66.3
	항공운송	22.5	28.2	5.7	53.6	40.4	-13.2	41.9	69.6
	하역	23.7	23.0	-0.7	53.5	44.4	-9.1	44.3	51.8
	창고및보관	27.0	29.4	2.4	56.6	52.4	-4.2	47.7	56.1
	기타운송관련서비스	52.0	49.8	-2.2	61.8	52.0	-9.8	84.2	95.7

주 : 짙은 음영으로 표시된 분야는 일본 대비 한국의 생산성이 더 높은 분야이며, 옅은 음영으로 표시된 부분은 일본의 생산성과 비교하여 80% 이상의 수준을 나타내는 분야임

이와 같이 한국 물류서비스의 생산성은 일본에 비해 일부 분야에서 우위를 보이는 것도 있으나 전반적으로 생산성 부진 양상을 나타내었으며, 일본과 비교한 물류서비스의 생산성 수준은 총산출기준 노동생산성>부가가치기준 노동생산성>연관생산성 순으로 더 좋지 않은 결과를 나타내었다. 상기의 분석 결과로 미루어볼 때 한국 물류서비스의 생산성을 제고하기 위해서는 두 가지 방향에서의 정책이 요구된다. 첫째, 한국 물류서비스의 부

가가치 증대에 초점을 맞추어 고부가가치 물류업과 같은 업종을 집중적으로 육성할 필요가 있다. 이를 위해 물류전문가의 집중적으로 양성해서 사업 현장에 활용할 수 있도록 하고, 부가가치 물류업, 특히 고부가가치 물류업에 참여하는 기업에 대해 다양한 지원을 할 필요가 있다. 둘째, 한국 물류서비스의 인력투입구조에 대한 개선 정책이 요구된다. 본 연구에서 분석된 노동생산성과 연관생산성은 투입된 노동력의 개별 인건비를 기준으로 분석된 것이 아니라 해당 분야에 투입된 노동력의 수를 기준으로 한 것이며, 따라서 한국의 노동생산성과 연관생산성의 부진은 저임금 노동력을 많이 사용하는 데에 기인한 것으로 판단된다. 이는 실제 한국의 물류서비스 현장에서 극히 일부 직원만을 정규직으로 채용하고, 그 외의 직원은 파견직 또는 일용직을 사용하고 있다는 사실과 일맥상통한다. 그러므로 단순물류업의 경우에는 프로세서를 자동화하거나 단순화하는 노력을 통해 생산성 제고를 도모할 필요가 있으며, 부가가치물류업의 경우 기존의 case by case 방식의 업무 처리를 벗어나 기업별로 특화된 부가가치물류를 개발하도록 유도할 필요가 있으며, 노동 관련 정책을 개선하여 파견직 또는 일용직 직원 사용보다 정규직 직원을 채용하여 숙련도를 제고할 수 있도록 지원을 해 나가야 하겠다.

제 6 장 한국 국제물류산업 선진화 방안

한국 국제물류산업은 여러 측면에서 문제점을 가지고 있으며, 생산성도 취약한 것으로 평가되었다. 따라서 본 장에서는 이러한 문제점을 극복하고 우리나라 국제물류산업이 글로벌 시장에서 경쟁력을 확보하기 위한 비전, 목표, 수단과 구체적인 선진화 방안을 제시한다.

1. 비전 및 방향 설정

1) 비전

국제물류산업과 긴밀한 상관관계를 가지고 있는 제조업은 1980년 이후 불어 닥친 새로운 생산체제인 포스트 포디즘(Post-Fordism)과 국제분업화(International Specialization)로 인해 글로벌 산업성장 모델이 크게 변화하고 있다. 이는 국제물류산업의 글로벌 패러다임을 크게 변화시키는 요인이 되어 과거 ‘양(quantity)’ 중심에서 ‘질(quality)’ 중심의 성장으로 패러다임이 바뀌면서 <표 6-1>에서 보는 것처럼 산업의 변화체계를 같이 하고 있다.

국제물류산업의 글로벌 패러다임 변화는 한국 국제물류산업의 선진화에 필요한 중요한 방향을 제시해 주고 있다. 과거에 집착했던 양적인 성장이 아니라 부가가치 중심의 질적인 성장을 통해 한국의 국제물류산업을 선진화시키는 것이다. 특히 제5장에서 분석한 일본과 네덜란드 물류산업과의 경쟁력 비교에서 해당 국가의 절반도 안 되는 생산성 및 부가가치 수준을 증진시키기 위해 한국 국제물류산업은 질적 성장에 더욱 집중해야 한다. 이러한 변화와 현상을 기반으로 한국 국제물류산업이 나아가야 하는 선진화 비전은 국제물류산업의 효율화, 통합화, 전문화, 안정화, 글로벌화 등을

모두 포함하는 글로벌 물류 강국의 실현이다.

| 표 6-1 | 제조 및 물류산업에서 포디즘과 포스트 포디즘 비교

구분	포디즘(Fordism)	포스트 포디즘(Post-Fordism)
생산 방식	대량생산	다품종 소량생산
경쟁력 원천	기본 생산요소(토지, 노동, 자본)	고급 생산요소(노하우, 프로시저)
제품 성격	범용품(표준화)	다품종(다양화)
시장 환경	기존시장, 기존제품 주력	신시장, 신제품 주력
조직 측면	통합조직, 자체조달	네트워크, 아웃소싱
해운산업	해운회사 주도	화주 및 글로벌 물류기업 주도
	운송서비스	부가가치 물류 및 종합 서비스
	항만 간 운송	Door-to-door 서비스
	대형선, 원가경쟁력	네트워크화, 서비스 차별화
	규모의 경제	범위의 경제
항만운영	운송수단 간 연계관문	물류체인 중심 연계시스템
	터미널 비용	종합물류서비스 비용
	선사전용 터미널	하이브리드 터미널
	선사 위주 정책	화주 위주 정책

자료 : D.W, Song, 「KMI Workshop paper」, 2008, p. 4



| 그림 6-1 | 한국 국제물류산업 선진화 비전

한국 국제물류산업의 선진화를 통한 글로벌 물류강국 실현이라는 비전을 이루기 위해서는 다음과 같은 내용이 고려되어야 한다.

우선 국내 국제물류기업의 통합, 정비, 육성을 통해 건전한 국제물류산

업 구조를 확보하여 국가물류체계의 효율 증진과 유기적 통합관계를 유지해야 한다. 둘째는 경쟁력 있는 국제물류시스템 구축을 통해 한국 국제물류산업의 부가가치 창출 기반을 마련하고 국제물류기업의 국제 경쟁력을 강구하여 고용, 부가가치 및 물동량 창출을 실현하는 것이다. 셋째는 선진화된 서비스 산업과 첨단 제조업을 향한, 공항과 같은 국내 국제물류거점들을 중심으로 클러스터화하여 글로벌 물류거점으로서의 경쟁력 확보 및 성장동력 산업으로서 위상을 제고하는 것이다. 넷째는 한국 국제물류기업들의 대형화, 전문화, 글로벌화를 통해 세계 물류시장을 지속적으로 확대하는 것이다.

2) 정책목표와 방향

한국 국제물류산업 선진화를 위한 비전인 글로벌 물류강국 실현을 위한 핵심 정책목표와 방향은 다음과 같다.

국제물류산업의 선진화를 앞당기기 위해 물류비 절감 및 정시성 강화를 위한 최적화 실현, 물류부가가치 증대와 고용창출을 위한 물류기업의 전문성과 안정성 제고, 글로벌 물류영토 확대를 위한 글로벌화 실현

(1) 경쟁력 있는 국제물류시스템 구축

국내 물류 수단 간, 과정 간 물류 활동의 통합을 통해 경쟁력 있는 국제물류시스템이 구축되도록 최적화를 도모한다. 또한 국제물류업과 금융업, 상업, 제조업 등의 클러스터화를 통한 최적 위치에 국제물류거점을 육성한다. 또한 국제물류분야의 부가가치 활성화를 통해 국내 국제물류기업들이 자체적인 규모와 범위의 경제를 실현할 수 있는 시장 여건을 조성한다.

(2) 건전한 국제물류산업 구조 확보

국제물류주선업 등 영세성을 벗어나지 못하고 있는 국제물류산업에 대한 국가차원의 지원을 통해 생산성 및 부가가치 증진 등 건전한 산업구조가 확보되도록 안정화, 전문화를 도모한다. 아울러 물류컨설팅, SCM 설계, 물류시설 투자, 물류금융 및 합병, 물류 비즈니스 모델 구축 등이 가능하고 글로벌 정보와 네트워크를 가진 전문인력을 지속적으로 육성한다. 이외 국제물류업과 금융업, 상업, 제조업 등의 클러스터화를 통한 최적 위치에 국제물류거점을 육성한다.

(3) 세계 물류시장 지배력 지속 확대

공적원조(ODA), 해외자원 개발 등 국가단위의 외교정책과 타 산업과의 동반진출을 연계한 세계 물류시장 진출 확대를 통해 한국 국제물류기업의 글로벌화를 추진한다. 또한 제조업, 플랜트, 해외건설 등과 국제물류기업의 동반진출을 통한 진출 주도기업의 안정적인 사업추진 지원과 국제물류기업의 초기 안정적 비즈니스 모델 확보를 지원한다. 이외에 환경물류, 물류보안, 물류 IT, 물류컨설팅 등 국제물류분야의 신기술을 선제적으로 도입하여 글로벌 물류영토 확대를 위한 도구로 활용한다.

위에서 언급한 정책목표를 기초로 한국 국제물류기업이 글로벌 물류강국 실현을 위한 실효성 있는 전략추진이 필요하고 정부차원의 정책지표 설정 및 정책방향 제시가 병행되어야 한다. <그림 6-2>는 한국 국제물류산업의 선진화를 위한 정책목표의 단기, 중장기 정책 성과지표와 방향을 예시한 것이다.

목표	성과지표	현재	2015	2020
경쟁력 있는 국제물류시스템 구축	생산성 (백만 원/명)	1.37	4.48	7.60
	부가가치 (백만 원/명)	2.67	3.45	4.23
건전한 국제물류 산업구조 제고	평균 매출액 (억 원)	4.5	5.5	7.0
	국가물류 부가가치 비중	8	11.6	14.8
세계 물류시장 지배력 확대	해외진출 국제물류 기업 수(해운 제외)	< 20	> 35	< 50
	100개 이상 국제물류거점 보유 국제물류기업 수	< 0	> 5	< 15
		글로벌 물류 도약기	글로벌 물류 성숙기	글로벌 물류 안정기

- 주 : 1) 국제물류산업 건전성 제고관련 지표는 본문 <표 5-6> 일본 및 네덜란드 비교지표 중 높은 값을 적용
 2) 글로벌 물류경쟁력 제고 지표는 국가물류기본계획(2011~2020)지표 적용,
 3) 글로벌 물류영토 확대는 국제물류전담기구 타당성 용역(국토해양부, 2008) 제공 지표 적용

| 그림 6-2 | 한국 국제물류산업 선진화 정책목표와 지표

3) 정책수단

한국 국제물류산업의 실효성 있는 선진화를 위해서는 추진 정책목표에 적절한 정책수단들이 활용되어야 한다. 따라서 본 연구의 3대 정책목표 실현을 위한 주요 정책 수단들을 정리해 보면 <표 6-2>과 같다.

해당 표의 결과는 논리적 추론, 전문가 의견수렴, 선행연구, 추진사업 사례 등을 참고하여 작성하였다. 본 평가는 정책의 효과가 정상적으로 나타나다고 전제하고 정책수립 및 시행에 소요되는 비용을 고려하지 않은 경우의 정책목표에 대한 정책수단별 실효성이다.

| 표 6-2 | 물류산업 선진화를 위한 정책 목표와 수단의 실효성

구분		경쟁력 있는 국제물류시스템 구축	건전한 국제물류 산업구조 제고	세계 물류시장 지배력 확대
행정력	제도개선	○	○	△
	규제개혁	○	△	×
	거버넌스 기능	○	○	○
자금력	펀드조성	×	×	○
	기금조성	×	×	○
	정책자금(대출)	○	○	○
	공적원조자금	×	×	○
인력 및 기술력	전문인력	○	○	○
	범용인력	○	○	×
	R&D 지원	△	○	×
정보력	DB구축/정보확산	△	○	○
	정보분석센터	△	○	○
협상력	외교협력	×	×	○
	국제회의(정부 간)	△	○	○
추진력	정부전담부서	○	○	△
	전담기관	×	△	○

주 : ○는 효과성이 강함. △는 가능성이 있음. ×는 직접적 관계없거나 부정적임을 의미

기 언급한 정책목표별 수단에서 그 효과가 큰 정책수단을 중심으로 한국 국제물류산업의 선진화 방안을 제안하고자 한다.

2. 국제물류산업 선진화 방안 제안

한국 국제물류산업의 선진화 방안은 정책목표인 경쟁력 있는 국제물류 시스템 구축, 건전한 국제물류 산업구조 제고, 세계 물류시장 지배력 확대를 실현하기 위한 정책목표별 핵심 전략인 최적화, 안정화, 전문화, 글로벌화를 중심으로 제안하고자 한다.

1) 최적화

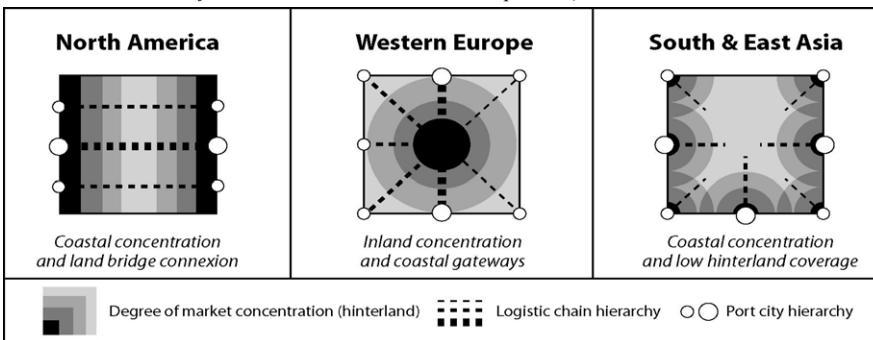
(1) 국가물류시설 통합

① 필요성

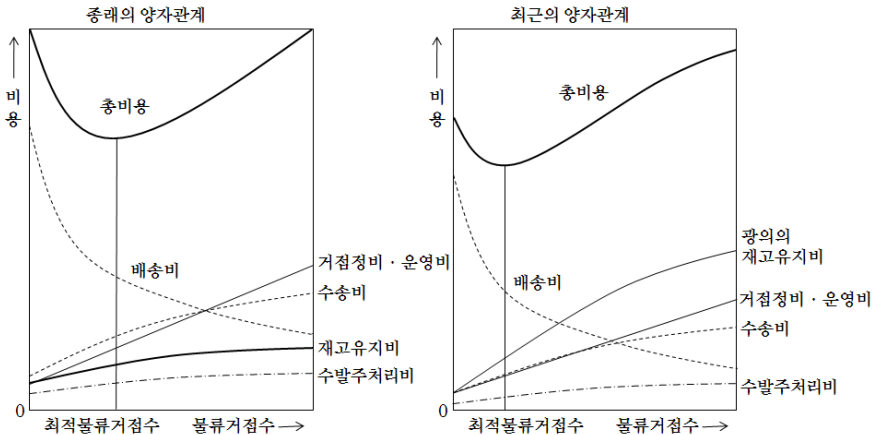
한국의 국가물류체계는 좁은 국토, 대륙과 격리된 도서형 국가의 특징, 아시아 대륙의 특성⁷⁴⁾ 등을 고려해서 한국형 물류체계로 만들어져야 하나 미국 등 특성이 다른 선진국의 물류체계를 벤치마킹한 경우가 많아 그 비효율성이 높은 상태이다. 과거 지역, 광역, 국제물류거점으로 구분되었던 한국 국가물류거점은 최근 지역, 국제(광역) 물류거점으로 다시 정비가 되었으나 여전히 그 물류체계의 연결단계가 많은 대륙형 물류체계로 좁은 국토를 가진 한국 국가물류체계의 효율성을 저하시키는 주요 원인이 되고 있다.

일반적으로 물류거점수가 물류비용에 어떤 영향을 가져오는지 물류비용을 구성하는 수송비, 투자비, 운영비, 재고유지비, 수배송지원비 등에서 본다면 <그림 6-3>과 같은 trade-off 관계를 가진다. 이러한 관계가 변화하면서 최근에는 물론 최적화를 위해 물류거점수가 줄어드는 것을 보여주고 있

74) 아시아, 유럽, 미국대륙의 특성에 따라 물류체계가 다르게 형성되고 있으며, 아시아는 항만을 중심으로 하는 타원형 물류체계, 유럽은 내륙물류센터를 중심으로 하는 원형 물류체계, 미국대륙은 대륙을 관통하는 물류회랑을 중심으로 하는 선형 물류체계를 가지고 있어 각 지역의 특성에 따라 물류시스템을 구축해야 함(Lee, et. al, “Spatial Evolution in Asia’s Global Ports”, *Geoforum*, Vol. 39, No. 1, 2008, p. 374.)



다.⁷⁵⁾ 이는 위에서 언급한 기업들의 물류체계 정비에 기인한 것으로 보이며, 결국 국가물류체계 역시 위계별, 기능별, 지역별 정비가 필요한 것이 일반적이다.⁷⁶⁾



자료 : 시오미 에이지·사이토 미노루, 「현대물류시스템론」, 1998, p. 97

【그림 6-3】 물류거점수와 물류비용 관계

기 언급한 것처럼 한국 역시 최근 고속도로, 지방도 등 도로망 발달, 원부자재 및 상품의 수출입 물량 증가, 생산과 소비의 글로벌화로 내수물류거점과 수출입물류거점이 통합되어 관련 기능의 광역화 및 복합화와 시설의 축소화 및 집적화가 이루어지고 있다.

반면 한국은 국가물류시설 확충을 위해 전국 5대 권역에 복합물류터미널과 국내 8대 무역항에 항만배후단지를 국가 국제물류거점으로 건설하고 있으나 그 범위와 기능이 중복되고 있다. 현재 양산복합물류터미널(2000년 완공), 호남복합물류터미널(2005), 영남복합물류터미널(2010)은 대상지역 항만배후단지와 범위 및 기능 중복으로 인해 물동량 감소, 부분 개장 등 비정

75) 시오미 에이지·사이토 미노루, 전제서, p. 96.

76) 이성우, “공항만배후단지 중심의 국가 물류체계 정비 필요”, 「월간 물류동향」, 한국해양수산개발원, 2009. 10, p. 10.

상적인 상태에서 시설을 운영하고 있다. 이는 전국 공·항만들에서 6시간 이내 국가 내 모든 소비지와 생산지에 화물의 수출입이 가능한 국토 특성을 고려하지 않은 비합리적인 내륙 중심형 국가물류체계 때문이다. 한편, 불필요한 물류시설 투자, 물류비용 상승, 교통유발로 인한 환경오염 등으로 인해 국가 및 물류산업의 경쟁력을 저하시키는 요인이 되고 있다.

② 추진사항

한국 물류시설 체계를 효율적으로 개편하기 위해서는 기존의 물류시설 위계를 간소화하고 중복 시설 간 통합이 필요하다. 현재 국제/광역/지역물류거점으로 구분된 위계 체계를 <표 6-3>처럼 국제, 지역물류거점으로 단순화하고 국제물류거점은 기존의 광역물류거점의 기능과 범위를 흡수할 필요가 있다. 현재 개발 중이거나 개발된 내륙복합물류터미널 중 수도권 등 인구과밀지역은 유통기능과 연계하여 대형화하고 일부 수요가 없는 지역은 광역물류 기능보다 지역유통 기능과 통합하여 지역 물류유통거점으로 활용하는 방안이 필요하다.

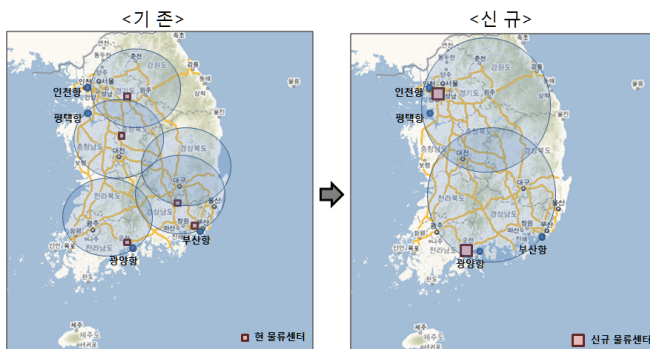
한편, 국내 공·항만배후단지가 국가물류체계상 통합거점으로 기능을 수행할 경우 항만특성에 따라 국제물류거점 기능도 다르게 가져가야 한다. 부산항과 광양항은 대형 국제물류거점 기능을 수행하여 국가차원의 수출입 관련 물류활동을 지원하고 인천항과 평택·당진항은 권역 국제물류거점으로 수도권과 중부권의 소비지와 생산지를 지원하는 기능을 수행해야 할 것이다. 이외 항만들은 지역 국제물류거점으로 주변의 수출입 시설과 연계한 지역 물류활동의 중심으로 활용하게 되면 기능과 범위 중복을 최소화할 수 있을 것이다.

| 표 6-3 | 국내 물류시설 거점 정비 방안

기존			⇒	제안		
국제물류 거점	항만(터미널)			국제물류 거점	항만(터미널)	
	공항(화물터미널)				공항(화물터미널)	
	항만배후단지				항만배후단지	
	공항배후단지				공항배후단지	
광역물류 거점	내륙 화물 기지	IFT			내륙화물기지 (대형화, 통합, 정비)	
		ICD				
지역물류 거점	물류단지(구 유통단지)			지역물류 거점	물류단지	
	물류터미널(구 화물터미널)				물류터미널	
	공동집배송센터				공동집배송센터	
	(철도) CY				(철도) CY	

국가 물류시설을 통합할 경우 전국이 1~6시간 이내에 물류서비스를 받을 수 있게 되어 비용 및 시간 절감이 가능하고 불필요한 물류활동을 최소화하여 국가차원의 녹색물류시스템 구축에도 기여할 수 있다. 최근 국내 진출 물류기업들도 이러한 문제점을 인지하고 항만배후단지 내 혹은 주변에 기업 물류체계를 정비하고 있는 사례⁷⁷⁾가 증가하고 있다.

77) 국내에 투자한 영국계 글로벌 유통회사 A사는 아래 그림처럼 기존 국내에 있는 다수의 물류거점 중 내륙물류거점을 없애고 항만을 중심으로 단순한 물류체계를 새롭게 구축하여 물류비 절감, 서비스 강화, 친환경 물류 실현, 동북아 광역물류서비스 지원 가능 등의 효과를 누려 기업 경영활동에 크게 기여하고 있음



<A사의 물류체계 개선안>

(2) 물류 공동화/표준화 추진

① 필요성

한국 물류산업의 건전성 제고를 위해서는 전체 물류네트워크의 효율성을 극대화시켜야 하고, 이를 위해서는 현재 국내 물류흐름에서 문제가 되고 있는 물류 공동화 및 표준화 추진이 필요한 상황이다.

유가 상승, 운송요율 인상 등 물류비의 고정단가가 계속 오르고 있는 상황에서 비용 절감, 서비스 강화를 동시에 추구할 수 있는 방안은 물류 공동화와 표준화이다. 특히 중소 물류기업들 입장에서 부족한 물량을 공동 취급함으로 인해 규모의 경제 실현을 통한 비용 절감 및 안정적 서비스가 가능하여 국내 물류산업의 건전성 제고에 필요한 사항이다.

물류 공동화는 화주기업의 물류를 아웃소싱 받아 전문적인 서비스를 제공하고 있는 전문물류기업 입장에서 개별 화주들의 물류를 대행하는 것보다 공동물류의 서비스 주체가 되는 것이 효율성과 수익성을 더 증대할 수 있다. 화주기업 입장에서도 개별적으로 물류업무를 수행하는 것보다 동일지역 혹은 유사 업종 간 공동보관, 공동수배송 등의 공동물류시스템을 이용하면 다양한 장점⁷⁸⁾이 있다. 그러나 한국은 아직 선진국들에 비해 화주기업간의 물류공동화 수준은 떨어지는 편이며, 물류공동화에 대한 인식도 상대적으로 약한 편이다.

표준화 측면은 현재 물류기기, 설비간 호환성과 각 물류단계에서의 연계성을 확보하여 일관수송시스템(Unit Load System : ULS)을 구축하기 위하여 1,100×1,100mm, 1,200×1,000mm형 파렛트(T-12)를 표준으로 지정하고 있

78) 일반적인 물류공동화 효과는 물류비 절감, 도로혼잡이용 감소, 효율적 토지 이용, 이산화탄소 감소 등이며, 물류비 절감은 물류시설을 집약함으로써 국가 총물류비의 6~8% 정도(국토연구원, 2003) 수준이고, 도로혼잡비용도 전체 혼잡비용의 약 10% 수준 절감이 가능함. 이외 운행대수 감소로 인해 이산화탄소가 약 10% 정도 감소(330만 1천 톤, 2005년 기준)할 것으로 추정함(무역협회, 국제물류하주지원단, 내부자료, 2009.)

다. 그러나 물류 표준화에 대한 종합적인 계획 부재로 부처 간에도 물류 표준화가 이루어지지 못해 많은 문제가 발생하고 있다. 특히 국내 물류센터에서 컨테이너 상·하역 및 분류 작업 시 Palletizing 미비로 인해 과도한 하역비용 및 시간 지체가 발생하고 있다. 파렛트 표준화 미비로 인해 컨테이너 하역 → 상품분류 → DC 매입 → 보관 등 하역 업무에 많은 시간이 소요되고, 물류센터에서 상품 분류를 위한 추가 공간이 필요한 상황이다.⁷⁹⁾

② 추진사항

가. 물류공동화 방안

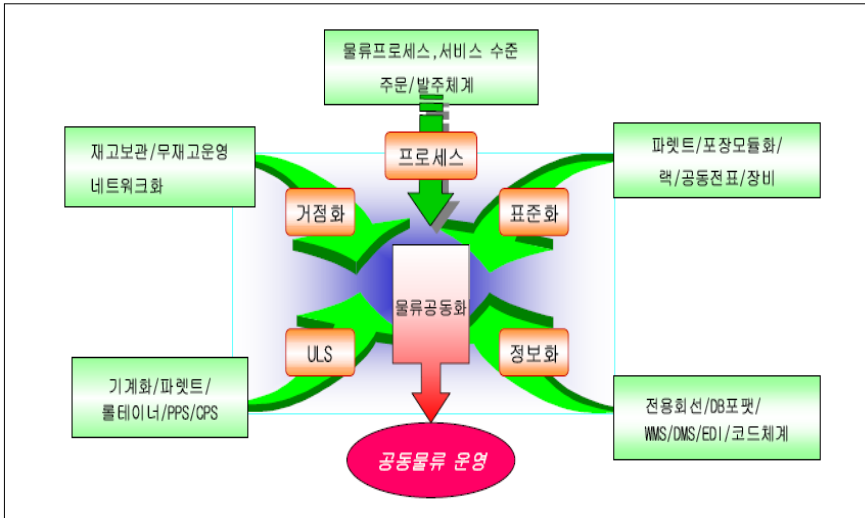
국가의 물류공동화를 실현하기 위해서는 우선 국가차원에서 물류공동화를 유도하기 위한 테스트 베드로 국제공동물류센터의 건립이 필요하다. 특히, 국제 및 광역물류거점 기능이 가능한 항만배후단지에 국제공동물류센터 건립이 필요하다. 국제공동물류센터를 건립할 경우 물류활동에 필요한 인력/수배송 차량과 보관설비 등의 인프라를 다수의 기업이 공유할 수 있다. 한 기업이 다른 기업과의 협업을 통해 상호 시너지 효과 창출 및 경제적 부담과 위험요소를 최소화하여 공동이익을 추구할 수 있는 것이다. 또한 해당 센터에 자동화 시스템을 구축할 경우 보다 최적의 물류서비스도 가능할 것이다. 일반적으로 공동물류센터를 통한 공동화가 이루어질 경우 업체별 0.5~2명의 노동인력, 수배송비 및 보관비 절감 효과가 가능하다.

나. 물류표준화 방안

물류분야 표준화를 위해서는 정부부처 간, 특히 국토해양부와 지식경제부 사이의 통합된 물류 표준화 종합계획이 필요하고 해당 결과를 한중일 물류표준화에 반영해서 동북아 및 아시아 물류표준화 주도권을 가지고 가야 할 것이다. 주요 표준화 대상은 파렛트, 포장, 수송, 보관, 운반·하역, 정

79) 국토해양부, 「물가안정을 위한 수입물류체계 개선방안 연구」, 2009, p. 110.

보 분야이며, 가능한 국제 표준, 국내 대중성, 호환성 등을 고려하여 표준화에 대한 선점이 필요하다.



자료 : (주)한국폴네트웍, 공동물류와 물류표준화, 2008. 10.

| 그림 6-4 | 공동물류센터 구축 방안

2) 안정화

(1) 국제물류주선업(중소물류기업) 정비

① 필요성

국제물류주선업체는 2009년 현재 2,700여 개(매출액 10억 미만이 94.5%)에 달하고 있어 우리나라에 비해 경제규모가 약 7배인 일본의 600개와는 비교도 안될 만큼 많은 기업들이 난립하고 있다. 이러한 현상은 국제물류주선업체에 대한 관리 부재에서 기인하는데, 중앙부처(국토해양부)가 업무를 주관하고, 지자체(시도지사)가 집행(등록) 업무를 수행하고 있으나, 무등록 영업에 대한 단속 이외에 관리·감독 등 집행수단 미비하고, 지자체의

무등록 업체의 영업에 대한 단속실적은 미미한 실정이기 때문이다. 이는 시장 과당경쟁, 리베이트 성행, 수익률 저하, 국제신용 저하 등 다양한 형태의 문제를 발생시키는 원인이 되고 있다.

② 추진사항

가. 국제물류주선업 영업관리제도 도입

우선 영세한 국제물류주선업체의 난립과 체계적인 관리를 위한 대안으로 지속적인 업체관리를 통해 비활동 국제물류주선업체에 대한 등록취소 방안을 강구해야 한다. 영세업체의 난립으로 인한 서비스 질 저하, 부도 및 해외 신인도 하락 방지를 위해 연간 최소 영업실적(적하목록 전송건수 등)이 기준에 미달할 경우 등록 취소를 하는 등 지속적인 업체에 대한 관리 기능 강구를 통하여 시장 스스로 자정능력을 갖추도록 해야 한다.

나. 국제물류주선업 인증제 도입

우수 국제물류주선업 인증제도는 일정 자격 요건을 갖춘 국제물류주선업체에 대해 국가차원에서 인증제도(물류정책기본법 하위법령)를 실시하고, 이 자격을 취득한 국제물류주선업체에 대한 지원을 통하여 공신력 있는 국제물류주선업체를 육성하고자 하는 것이다. 해당 인증제도의 시행을 위해서는 국제물류주선업과 다른 업역 간의 역할 및 관계 정립, 우수업체 인증기준 구체화, 심사 방법 및 우수업체 서비스 품질 관리 방안, 인증업체에 대한 인센티브 부여 방안 등의 구체적인 내용이 법제화 되어야 한다. 또한 화물자동차운수사업법, 관세법 등 유관 법률 및 업종 간 역할, 업역 등 규정 및 협력 방안 마련도 병행되어야 한다.

다. 중소기업 간 M&A 활성화 유도

시장의 공정성 제고뿐만 아니라 중소기업의 자체 능력 강화를 위해 국내 중소기업 간 M&A를 활성화하기 위한 제도 정비와 M&A를 통한 중

소물류기업의 구조조정 촉진방안도 강구해야 할 것이다. 중소기업 간 M&A 활성화 방안은 비공개 벤처기업에 적용하는 주식교환특례(벤처기업 육성에관한특별법 제15조)를 준용하여 물류관련 법제도에 해당 내용을 삽입 개정하거나 기존 법률 내에 중소기업업을 대상으로 적용시키는 방안이 가능하다. 중소기업의 구조조정 촉진방안으로 국제물류산업 발전을 위한 ‘산업구조조정펀드’를 조성하여 물류산업 내 중소기업 간 구조조정 촉진할 있는 방안도 있다.

라. 중소기업 성장자금 지원

현재 2009년부터 중소기업청의 정책자금 중 신성장기반자금(지식서비스업), 지방중소기업경쟁력강화자금(전략산업) 등은 물류업체가 이를 사용 가능하도록 되어 있으나 재원의 한계 및 진입 장벽으로 인해 사용 가능성이 낮은 상황이다. 따라서 기본적인 저리 중소기업 정책자금의 확대를 통해 국제물류주선업체를 포함한 중소기업들의 활용도가 높아질 수 있도록 해야 한다. 또한 국제물류주선업체의 자금대출 시 신용보증기금에서 지급 보증할 수 있도록 방안 강구가 필요하다.

(2) 대·중소 물류기업 간 공정경쟁 환경 조성

① 필요성

국내 물류산업의 건전한 성장을 위해서는 대형 물류기업과 중소형 물류기업 간의 동반 성장이 필요하며, 이를 위해서는 시장의 모든 물류기업들이 공정한 경쟁을 할 수 있는 기반을 마련해야 한다. 이러한 측면에서 국내 물류산업은 다른 국가들에 비해 기업들의 크기에 따라 물류업무 수행에 큰 규제사항이나 차별요인들이 없으나 일부 중소기업들에 대한 시장 참여의 차별적인 요인⁸⁰⁾들이나 정부가 제공하는 혜택⁸¹⁾에서 소외가 되고 있어 산업 내 물류기업들 간 동반성장을 해치고 있다.

② 추진사항

가. 공공입찰제도 개선

KOICA 사업을 포함한 공공사업의 조달협력업체 등록 기준에 물류서비스 부분은 상장회사 등록에 따른 가점부여를 폐지하거나 당분간 유예해

- 80) 해외조달시장 물류사업 입찰 시 참여조건의 제한이나 가점부여로 인해 중소기업들의 동등한 시장진입을 어렵게 함. 한국국제협력단(KOICA)에서 주관하고 있는 해외조달시장 물류입찰 등록기업에 참여할 때 대형 물류기업들에게 가점을 부여하고 있어 중소기업들의 공정한 참여가 어려운 상황임. KOICA는 개발도상국의 지속가능한 경제·사회 발전을 지원하기 위하여 대외원조 사업에 주력함. KOICA는 국내 민간업체의 국내외 공적개발 원조(ODA) 시장참여 지원을 확대하기 위한 방안으로 대외원조 사업과 관련한 조달물 운송에 있어 입찰에 의해 업체선정 중임. 조달협력업체 등록 안내에 따르면 등록자격은 ① 부가가치세법 제5조의 규정에 의거 당해 사업에 관한 사업자등록증을 교부받은 자, ② 자본금 1억 원 이상의 법인 또는 개인에게 주어져서 등록조건 상에서는 중소기업이 조달협력업체로 등록하는데 제한 없음. 그러나 조달협력업체로 등록되는 과정에서 상장회사의 경우, 가산점을 부여하고 있어 중소기업은 업체등록 과정에서부터 제한을 받고 있음.

(KOICA 조달협력업체 등록 기준)

기준	상세 내용
등록 구비 서류	① 물품의 제조·공급의 경우에는 다음 각목의 서류 가. 대표자(법인) 인감증명서, 나. 법인등기부등본 다. 신용평가등급확인서 (용도 : 공공기관제출용) ※ 요약보고서, Clip report는 인정되지 않음 라. 소속 직원 수를 공식적으로 증빙할 수 있는 서류 - 4대보험 및 국민연금 등의 사업장가입자명부, 고지내역 통보서 등 마. 공장등록증명원(제조업체에 한함) 바. 기타 관련서류 (해당시) - 인증서(INNO-Biz 등), 상장회사(증권선물거래소/상장확인서) , 특허/상표등록(등록원부)

자료 : 한국국제협력단 전자조달시스템(<http://ebid.koica.go.kr>), 2010

- 81) AEO(Authorized Economic Operator)인증제도에서 최근 종합물류서비스 촉진 및 보안물류수행을 위한 인증 기준 요건에서 국내 중소기업들이 참여하기 어려운 요건을 제시하고 있음. AEO는 9.11 테러 이후 미국의 무역안전조치에 대응하여 무역안전과 원활화를 조화시키기 위한 개념으로, 수출입업체, 선사/항공사, 운송주선업자, 창고업자, 관세사 등 물류의 흐름과 관련된 기업들 중 각국 세관당국으로부터 성실성을 공인받은 업체를 의미함. AEO 제도 도입은 그간 물류주체별로 성실기준을 마련하여 모든 물류주체의 성실성을 통일된 기준으로 평가하고 그 결과 우수업체로 인정받으면 수출입 통관절차에서 납세까지 모든 세관절차에서 포괄적인 혜택을 누릴 수 있으나 영세한 중소기업의 경우 AEO 업체로 등록되는데 제도적 제한이 존재함. AEO 업체로 공인되기 위해서는 법규준수도, 내부통제 적합성, 재무건정성, 안정성 등 4가지 기준을 인정받아야 하는데 이 중에서 재무건정성의 인정 기준요건은 현실적으로 중소기업이 AEO 등록을 받기 어려운 조건을 제시하고 있음. 특히, 화물운송주선업자의 경우 화물주선 3년간 평균 건수가 3,000건 이상으로 제시되어 있어 현실과 먼 기준을 적용하고 있으며 삼국 간 거래에서는 물동량을 증명할만한 통계가 관세청에 기록이 남지 않아 더욱 요건 만족이 어려움.

야 할 것이다. 또한 현재 시행하고 있는 포괄낙찰 방식을 개선하여 한번 입찰로 2년간 사업권을 획득하게 하는 방식보다 1년 혹은 그 이하의 기간으로 단축하여 여러 물류기업들에게 많은 기회를 부여해야 할 것이다.

나. AEO 인증공공입찰제도 개선

현재 추진 중인 AEO인증제도에서 중소물류기업들의 진입을 막고 있는 AEO재무건전성 요건의 개선이 필요하다. 현재 AEO재무건전성 요건에서 국제물류주선업체의 화물주선 건수 3,000건 이상은 중소물류주선업체에게 불리한 조건이다. 대부분의 중소국제물류주선업체는 삼국거래가 주종을 이루고 있어 비용이 수반되지 않는 House B/L을 주로 발급하고 있다. 이러한 House B/L발급은 Master B/L과 달리 관세청 통계자료에 잡히지 않아서 실적 자료로 제출할 수 없는 상황이다. 따라서 이러한 문제를 해결하기 위해서는 현재 화물주선 건수(Master B/L 기준) 요구 수준을 절반 이하로 하향하고 국제물류 활성화 차원과 국가 국제물류주선 통계 확보를 위해 관세청 차원에서 House B/L로 움직이는 삼국 간 물류주선에 대한 통계 실시도 필요할 것으로 보인다. 해당 통계자료가 구축될 경우 실제 국제물류 주선 실적을 기준으로 현실적인 AEO재무건전성 요건을 마련할 수 있을 것이다.

〈AEO재무건전성 기준요건〉

요건	상세 내용
일정수준의 기업 규모	· 최근 3년간 매년 평균 · 수출업체 : 수출통관 50건 이상, · 수입업체 : 수입통관 50건 이상 · 관세사 : 수출입신고건수 3,000건 이상 · 국제물류주선업체(화물운송주선업체) : 화물주선 건수 3,000건 이상 · 보세운송업자 : 보세운송 1,500건 이상 · 보세구역운영인 : 보세화물 반입 1,500건 이상 · 선박회사 : Master B/L 발급 10,000건 이상, · 항공사 : Master B/L 발급 10,000건 이상
국세의 완납	· 신청업체가 관세 등 국세의 체납이 없어야 함
일정수준의 재정능력 유지	· 회계감사 결과 적정업체로서 부채비율 200% 이하이거나 외부신용평가기관의 신용평가 등급이 투자격려 이상

(3) 수입 LCL화물 불공정 관행 철폐

① 필요성

국내 국제물류주선업체와 창고업체의 담합을 통해 외국 국제물류주선업체와 화주들에게 부당한 리베이트를 주고 수입화물을 유치하고 이를 창고보관료의 인상으로 해결하는 구조적인 문제로 인한 물류시장 거래 관행 왜곡 부분이다. 이 문제의 시작점은 1999년 창고 보관료 자율화 이후 수입 LCL 화물은 화주가 2명 이상이라서 수입 FCL 화물처럼 화주가 보세창고를 자유롭게 선택할 수 있는 구조가 아니기 때문에 일괄적인 자율화에 편승하여 수입 LCL화물 보관료의 폭발적 상승을 가져왔다. 이로 인하여 인천지역의 경우 2008년 11월 기준 수입 FCL화물 보관료는 변동이 없거나 약 2.4배 상승에 그친 반면, 수입 LCL 화물 창고료는 종가율⁸²⁾ 기준으로 기본요율 3~5배, 할증요율 3~11배, 종량률 기준으로 기본요율 2.5~4배, 할증요율 4~16배 인상하였으며, 자율화 이전 대비 평균 6배 이상 상승하였으며, 최저요금은 자율화 이전 톤당 500원에서 업체별로 2만~5만 원까지 인상되었다.⁸³⁾

표 6-4 | 자율화 전후 수입 LCL화물 보관료 비교

단위 : 원

구분	종가율 (물품가1,000원당)		종량률 (1CBM당)		작업료	보관료 (합계)
	기본료	할증료	기본료	할증료		
자율화 이전('98)	0.8	0.16	650	150	4,400	8,700
'08.11월 인천 FCL화물 게시보관료 평균	1.4	0.28	990	198	14,136	21,240
'08.11월 인천 5개 대형업체 LCL화물 보관료 평균	4.97	0.95	5,423	1,146	24,807	53,200

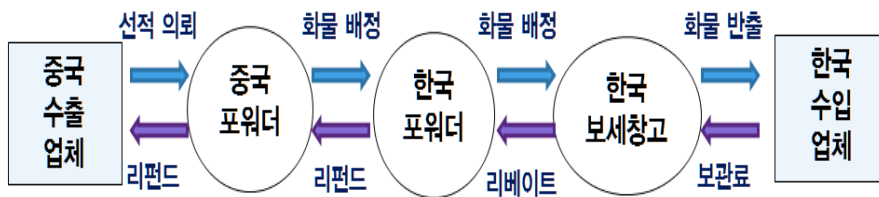
주 : 산정 기준 : 250만 원(수입감가+관세), 1CBM, 3일 보관

82) 종가율이란 화물의 가격을 기준으로 보관료를 징수하는 것을 말하고, 종량률이란 화물의 종량(보통 CBM)을 기준으로 보관료를 징수하는 것을 말함.

83) 국토해양부, 「물가안정을 위한 수입물류체계 개선방안 연구」, 2009, pp. 81~91.

창고 보관료의 급등 원인은 국내에 소재하는 국제물류주선업자가 수입 화물 물량유치를 위해 해외에 소재하는 국제물류주선업자에게 리베이트를 제공하고, 이를 국내 창고업체에 전가하고 있기 때문이다. <그림 6-5>에서 보는 것처럼 수입 LCL 화물의 분배 특성상 보관창고를 국제물류주선업자가 임의로 지정하는 역할을 악용하여 사전에 분배기능을 수행하는 보관창고 운영인과 공모하여 보관료를 부당하게 고율로 징수하는 것이다. 또한, 이를 수입화주로부터 징수한 후 다시 일정금액을 해외 국제물류주선업자에게 리베이트로 건네줌으로써 해외로부터 한국으로 오는 LCL 수입화물을 유치하는 리베이트 거래를 고착화시키고 있다. 이로 인해 업계에선 화물보관료 중 평균 40~50%가 리베이트라고 추정하고 있으며, 국내 중소기업체는 10년 전에 비해 10배 이상 보관료⁸⁴⁾를 지불하는 것으로 나타났다.

이외에 복잡한 요금 체계, 요금 투명성 부족, 국제물류업체의 난립 및 과당경쟁이 이러한 현상을 부추기고 있다. 이로 인해 국내 전반적인 물류비 상승, 물류기업에 대한 불신 야기, 수입 LCL화물에 대한 물류흐름 지체, 국부 유출 등의 많은 문제를 발생시키고 있다.



자료: 관세청 보도자료, 2008. 11. 25

| 그림 6-5 | 수입 LCL 화물 리베이트 발생 구조

84) LCL 화물 보관료는 1999년 톤당 500원에서 2008년 2만~5만 원으로 상승, FCL 화물은 거의 동일.

② 추진사항

가. 공동물류센터 건립

현재 수입 LCL화물에 대한 리베이트 관행을 제한하기 위해서는 정부 차원에서 부산항, 광양항, 인천항에 공동물류센터를 건설하여 중소물류기업을 중심으로 저렴하고 정형화된 보관료에 공정한 경쟁을 할 수 있도록 유도하는 방안이 우선 필요하다. 이는 현재 항만자유무역지역 입주 시 기업선정 기준상 투자 규모 및 외자 비중 등으로 소외되어 있던 중소물류기업들의 문제를 일정 부분 해소해 줄 수도 있을 것이다.

나. 클린 콘솔제도 도입

최근 일부 기업들이 제안한 클린 콘솔제도의 도입이다. 이 제도는 리베이트 관행을 제거하기 위해 수입업체가 수입 전 총물류비용을 물류업체와 미리 산정한 후 국제물류주선업체를 이용하는 방안⁸⁵⁾으로 해당 방식을 의무화할 경우 상당 부분의 리베이트 관행을 개선할 수 있다.

(4) 대·중소물류기업 동반성장 방안 강구

① 필요성

최근 정부에서는 대기업과 중소기업 간의 상생협력을 통한 동반 성장을 도모하고자 노력 중이다. 특히 지난 9월 30일 이명박 대통령 주재로 개최된 ‘대·중소기업 동반성장 전략회의(제72차 국민경제대책회의)’에서는 우리 경제의 지속가능한 성장동력과 경쟁력을 확보하기 위한 ‘대·중소기

85) 클린콘솔 서비스는 국내 최초로 원가를 수입업자에게 공개하고 최소한의 Handling Charge 만을 부과하여 수입업자에게 공정한 운임을 부과하기 위한 것으로 수입업체가 수입 전에 총물류비용을 운송업체와 산정한 다음 지정된 국제물류주선업체를 이용하도록 함으로써 수출업자에게 가격 결정권을 주지 않는 서비스 방식임. 수입 화물을 진행함에 있어 모든 비용의 원가를 화주에 공개하여 정당하고 경쟁력 있는 운임을 제공하고, CBM당 운임을 적용하여 값싸고 심플한 서비스 제공함(파이낸셜뉴스 경제, 2009년 4월 27일자 기사).

업 동반성장 추진대책'을 발표하였다. 이에 앞서 정부는 2007년에 대기업과 중소기업 간의 상생 발전을 위해 '대·중소기업 상생협력 촉진에 관한 법률'을 제정하였다. 정부에서 대기업과 중소기업 간의 상생협력을 강조하는 가장 큰 이유는 급변하는 글로벌 기업환경 변화에 대응하기 위한 기업 경쟁력 확보, 지속적인 성장동력과 일자리 창출의 필수요건으로 동반성장 전략 추진이 필요하다는 판단에서다.

그러나 최근 물류업계는 대형 제조기업과 연계되어 있는 2차 물류기업을 중심으로 모기업의 1차 협력업체뿐 아니라 2차 협력업체의 화물까지 처리할 수 있도록 내부에서 압력을 가하고 있어 물류시장의 안정성 저하를 가져오고 있다. 현재 1차 협력업체 화물은 2차 물류기업이 처리하고 2차 협력업체 화물은 관련 중소물류기업들이 공개경쟁 등을 통해 참여하고 있으나 모기업, 1차 협력업체, 2차 협력업체 간의 위계 관계를 이용하여 해당 2차 물류기업이 모든 물량을 독식하는 형태로 가고 있다. 그리고 해당 2차 물류기업이 2차 협력업체의 화물을 직접 처리하는 것이 아니라 필요 이윤을 제하고 다시 기존 중소물류기업들에게 하도급 형태로 넘기는 불공정한 시장체제로 변질되고 있다. 결국 물류흐름의 불필요한 비용 추가와 중소물류기업의 영업 기반을 축소시키는 문제를 가져오고 있는 것이다. 또한 이러한 하도급 체계의 경우 실제 물량은 중소물류기업이 처리했으나 처리 실적은 해당 도급 물류기업의 실적으로 잡혀 다수의 중소물류기업들이 화물을 처리하고도 기업의 실적으로 활용하지 못하는 상황이다.

② 추진사항

가. 불공정 행위 규제

2006년 12월 '중소기업고유업종제도'가 폐지되면서 대기업은 대규모 자본 및 조직을 앞세워 영세업종으로 사업을 확장하고 있다. 이러한 중소기업들이 점차 불리해지는 환경변화에서 중소물류기업의 성장기반을 마련

하기 위해서는 시장 내 공정경쟁이 가능하도록 정부의 노력이 필요하다. 기 언급한 것처럼 공공물류시장이나 국내외 조달시장에서 중소기업이 차별을 받지 않도록 현 제도의 정비가 필요하다. 그리고 대형 물류기업의 화물 독점이나 불공정 하도급 문제를 해결하기 위해 ‘대·중소기업 상생협력 촉진에 관한 법률’ 내 제32조 사업조정 신청 등에 대한 규정과 ‘하도급 거래 공정화에 관한 법률’을 활용하여 불공정 행위에 대한 정부차원의 모니터링이 필요하다.

나. 성과 공유제 도입

대형물류기업과 중소기업 간의 상생구조를 구축하기 위해 대형 제조업체의 처리 물량에 대해 현재와 같은 하도급 체계가 아니라 성과공유제 등을 통해 화물처리 실적이나 이익 성과를 상호 공유하는 방안을 강구해야 할 것이다. 또한 물류산업의 성과공유제에 대한 정책인프라를 구축하여 정부 차원에서 성과공유제가 자리 잡을 수 있도록 관리, 감독 및 관련 부분의 공동화, 표준화, 정보화에 필요한 R&D 및 시설 지원 등도 병행되어야 할 것이다. 또한 국제물류 전문인력 양성 프로그램을 활용하여 대·중소 물류기업간의 상생구조를 강화할 필요가 있다. 또한 공동교육 기관을 설립하여 정부, 대형물류기업들이 재원 및 강사진을 통한 전문물류인력을 양성하고 해당 인력들을 중소기업에 공급하거나 기존 중소기업 인력들을 재교육 받도록 하여 중소기업의 비용 절감, 대·중소물류기업의 기술 전수와 경험 공유 등을 할 수 있을 것이다. 마지막으로 중소기업들의 해외진출 시 발생할 수 있는 리스크 해소와 비용 절감을 위해 대형 물류기업들의 해외진출 시 공동진출 파트너 혹은 정부 주도의 해외 동반진출 협의체 구성 시 중소기업들의 참여를 확대하는 방안도 검토해 보아야 할 것이다.

(5) 부가가치 물류 창출기반 마련

① 필요성

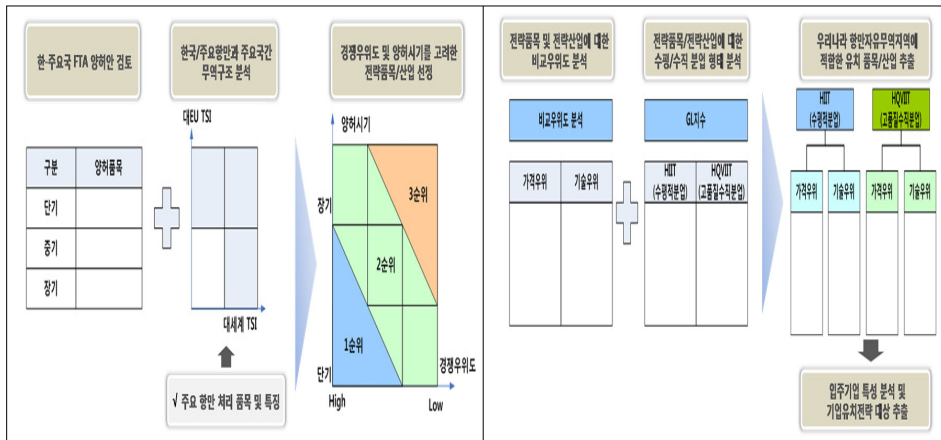
글로벌 물류산업의 패러다임은 과거 양적 성장에서 질적 성장 형태로 바뀌고 있다. 이로 인해 항만 관련 국제물류산업은 공간적으로 항만배후단지를 중심으로 새롭게 정비되고 있다. 그러나 이러한 공간적 집적을 통한 클러스터화는 진행되고 있으나 본 연구의 분석에서 본 것처럼 한국 물류산업의 부가가치 창출과 생산성 증진 수준이 주요 선진국과 큰 차이를 보이고 있다. 이는 국내 부가가치, 물동량 및 고용 창출을 위한 부가가치 물류산업의 제도적, 사업적 기반이 미흡하기 때문이다. 이는 결국 신규 수요창출에 기반한 물류사업이 이루어지지 못하고 있는 주요 요인이 되고 있다. 특히 현재 항만배후단지에 입주한 기업들은 투자리스크, 특허제도 한계, 정부장려책 미흡 등으로 인해 부가가치 물류에 필요한 비즈니스 모델 개발을 기피하고 있다. 또한 다수의 인력이 필요한 부가가치 물류사업의 취약요인인 고임금 체계도 사업 활성화에 장애요인이 되고 있다. 또한 관련 사업 효율체계 부재, 마케팅 전략 미흡 등도 이러한 문제를 가중시키는 요인이 되고 있다.

② 추진사항

가. 범용형 물류Biz모델 구축

해당 항만배후단지들이 부가가치 물류사업을 하기 위해서는 정부가 초기단계 활성화를 위한 다양한 형태의 지원 방안들을 제시해야 한다. 우선 범용형 물류Biz모델 구축이 필요하다. 항만배후단지에 입주한 국제물류기업들이 수출입 물동량 처리에 관심을 가지는 것이 아니라 제3국 교역물류의 유치를 통해 VMI 비즈니스, 쇼룸 비즈니스, FTA 활용 비즈니스 등을 할 수 있도록 제도적 지원이 필요하다. 특히 중소기업들은 비즈니스 모델 발굴에 많은 한계가 존재하므로 중소기업 지원차원의 범용형 Biz모델을 비즈니스 R&D 사업의 일환으로 활용할 수 있을 것이다.

범용형 물류Biz모델의 구축은 <그림 6-6>처럼 항만배후단지 비교우위 산업을 도출하고 FTA 체결 등과 관련한 한국·주요국 간 무역구조, 전략품목 및 산업을 정기적으로 선정하여 업데이트가 필요하다. 이렇게 도출된 비교우위 산업분석을 통해 정부는 개별 항만별 경쟁우위 산업의 범용형 Biz모델을 기업들에게 제공하고 기업들은 이 모델을 기준으로 기업특성, 시장동향 등을 고려하여 개별 화주 유치 및 부가가치 창출의 기반으로 활용해야 할 것이다. 이러한 범용형 물류Biz모델 개발사업은 정책사업이나 물류 R&D 사업 차원에서 정부가 국내 부가가치 물류사업이 활성화되는 시점까지 지원이 필요한 것으로 보인다.



자료 : 국토해양부, 「한·EU FTA체결에 따른 항만자유무역지역 영향 및 기업유치전략 연구」, 2010

| 그림 6-6 | 항만배후단지 비교우위 산업 도출

나. 부가가치 물류관련 제도 정비

제도적 측면에서 부가가치 물류사업에 부족한 표준운영요율체계, 단기·장기 인력수급제도, 항만노조인력 진입 등도 정비되어야 한다. 우선 표준운영요율체계는 물류기업들의 과당경쟁으로 인한 덤핑방지 및 건전한 경영구조 확립을 위한 물류활동 관련 표준요율 설정이 필요하다. 해당 표준요율은 단위면적당 필요인력, 단위면적당 물류처리 소요시간, 단위면적

당 인건비, 단위 면적당 최소 창출 물동량 등을 기준으로 제시될 필요가 있다. 두 번째는 단기·장기 인력수급제도 정비가 필요하다. 현재 용역대행업체를 통한 물류사업 인력지원은 추가 비용 부담 및 고용자들의 업무 능력을 저하시키는 요인으로 작용하고 있어 중간단계에서 발생하는 비용을 최소화할 수 있는 방안 강구가 필요하다. 한편 물류기업들에게 부가가치 물류사업의 활성화를 위해 해당 물류기업들을 대상으로 고정자산의 변동자산화 지원 정책도 병행할 필요가 있다. 하역장비, 전산장비, 창고시설, 보관시설 등의 고정자산 중 변동자산화가 가능한 아이템에 대한 리스제도 도입을 통해 물류기업들의 경비 절감을 지원하여 부가가치 물류사업 확대를 위한 투자재원으로 활용하도록 유도해야 할 것이다. 그리고 부가가치 물류사업을 시작하는 물류기업에 대해서는 초기 장치나 시설 투자비에 대해 저리 정책자금 융자도 검토해 보아야 할 것이다.

다. 부가가치 물류시설 확충

시설 측면에서는 공동화, 표준화, 정보화가 가능한 공동물류센터를 항만배후단지에 설립하여 물류기업 간의 집적화 및 공동화를 통한 협력 물류 비즈니스 모델로 비용절감 및 수익 극대화를 도모할 수 있을 것이다. 또한 항만배후단지에 입주하기 어려운 중소물류기업들에게 입주 기회를 제공할 수도 있을 것이다. 한편 항만배후단지는 대부분 매립용지로 고층 공동물류센터의 입지가 곤란하지만 항만배후단지 내 매립 심도가 낮거나 암반 등이 확보되어 있는 유리한 지역을 우선 배정하여 시설 투자비 절감을 통한 공익성 제고도 필요하다. 항만배후단지 입주기업들의 사업 이행여부를 평가하는 ‘입주기업 평가지침’⁸⁶⁾에 부가가치 물류와 연동되어 있는 고용창출 부분에

86) 부산항신항과 광양항 배후단지에 입주한 물류기업들을 대상으로 초기 사업제안서에 제시한 사업내용의 이행 여부를 입주 3년 이후에 평가하도록 되어 있는 지침으로 화물처리량과 투자이행 여부를 중심으로 평가하게 되어 있으나 최근 부가가치 물류촉진과 고용창출 강화를 위해 고용부분에 대한 평가 항목을 넣고자 검토 중임.

대한 가점 부여도 부가가치 물류 촉진을 위해 조치해야 할 사항이다. 이외에 공동물류센터와 연계된 아파트형 표준공장 혹은 지식산업센터를 건설하여 물류와 제조업 간의 시너지 효과를 극대화할 수 있는 물류·제조 클러스터 단지 구축도 필요하다. 또한 냉동창고, 원자재수급센터, 농산물창고, 제품전시장 등 부가가치 물류와 연계할 수 있는 다양한 형태의 지원시설도 항만배후단지 특성별로 정부차원에서 건립을 지원할 필요가 있다.

3) 전문화

(1) 물류기술 전문화

① 필요성

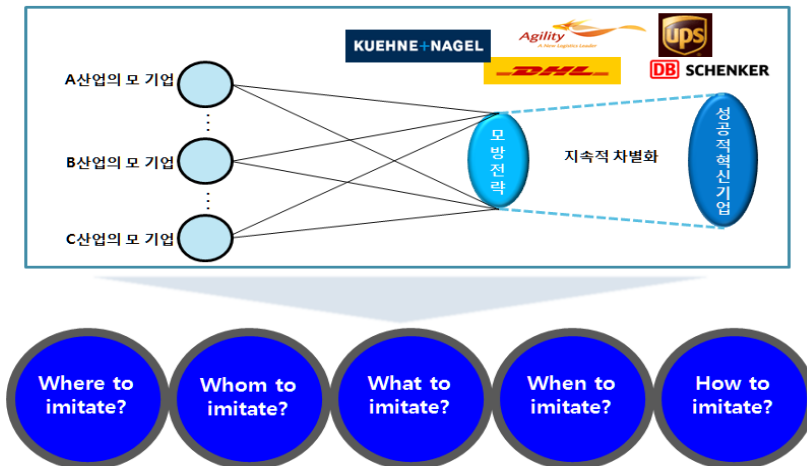
글로벌 물류기업들은 고부가가치화가 가능하고 진입장벽이 높은 첨단 전자장비, 식품, 플랜트, 의료 및 화학제품, 위험물, 자원 등의 특수 물류분야에 적극 진출 및 투자를 하고 있다. 이는 치열한 글로벌 경쟁에서 시장을 주도하기 위한 전략이며, 지속적인 신규 비즈니스 분야를 확대하여 부가가치를 극대화하기 위한 방안인 것이다. 주요 물류기업 중 Agility(군수물), Caterpillar logistics(중장비), DHL(특송우편)은 핵심분야의 물류기능을 특화하여 글로벌 물류기업으로 성장하였다. 반면, 세계 플랜트 강국이자 원자력 플랜트까지 수주하고 있는 한국 플랜트 산업의 발전에 비해, 사업 매출액의 10%를 차지하는 플랜트 물류는 해외 전문물류기업인 Dockwise(해상운송, 독일), Agility(육상운송, 쿠웨이트) 등에게 모두 내어주고 있는 실정이다.

한편 글로벌 주요 물류기업들은 미래 환경변화에 대비하여 물류산업의 미래 성장분야에 대한 투자를 강화하고 있다. 미래 성장분야인 환경, 보안, 솔루션, BM, 컨설팅, 이벤트, 교육분야에 주요 물류기업들이 초점을 맞추고 준비 중에 있다. 반면 국내 물류기업들은 단순 물류분야에 치중하고 있어 미래 부가가치 창출이 가능한 물류산업에 진출이나 투자가 미흡한 상황이다.

② 추진사항

가. 신규물류시장 진출 전략 지원

최근 정부차원에서 주도하고 있는 환경, 보안, 솔루션 분야의 지원과 함께 BM, 컨설팅, 이벤트 등 물류산업과 연계가능한 신분야에 대한 지원 강화가 필요하다. 또한 정부차원에서 물류산업과 상호 시너지효과가 가능한 금융, 전시, 이벤트, 프로젝트, 컨설팅, 교육 등의 분야와 복합적인 종합 서비스 체계 구축이 필요하다. 국내 물류기업들의 전문화를 위해서는 고객과 밀착된 서비스가 필요하고 이를 위해서는 고객지향적인 커뮤니케이션 시스템 구축이 필요하므로 이에 대한 선제적인 투자가 필요하다. 마지막으로 기업의 입장에서는 조기에 신규 물류시장 진출을 위해 모방전략(imitation strategy)을 도입하여 어디에, 누구를, 무엇을, 언제, 어떻게 모방할 것인가 방향을 설정하여 추진할 필요가 있다.



자료 : 김화영, 이성우, “Imitation Strategy를 이용한 국내 물류기업의 해외진출 전략에 관한 연구”, 「항만경제학회지」, 제26집 3호, p. 67

| 그림 6-7 | 물류기업 Imitation 전략 예시

나. 물류 비즈니스 R&D 지원

최근 한국 R&D 분야의 예산이 증가하고 있으며, 물류분야의 예산도 증가하는 추세이나 실제 물류 비즈니스와 직접 연계된 물류분야의 R&D 사업은 제대로 수행되지 못하고 있다. 전문분야와 물류분야 연계, 고객지향 IT솔루션, 물류 Visibility 강화, 신규시장 물류 루트 개발, 물류 루트 최적화 기법, 범용형 물류Biz모델 개발 등에 물류 R&D 예산을 투입하여 즉시 상용화할 수 있는 물류기술이나 정책대안들을 제공할 필요가 있다.

(2) 전문물류 고급인력 양성

① 필요성

기본적으로 국내 물류산업의 전문화를 위해서는 전문인력 양성이 시급히 필요한 상황이다. 기존의 물류전문인력양성은 지난 2005년부터 2009년까지 제1차 5개년 사업에 57억 원을 투입해 물류인력 국제교류협력체제를 강화한데 이어 2010년 제2차 5개년 사업을 통해 기존 물류종사 인력을 재교육하기 위한 지원 대상기관 5곳⁸⁷⁾을 선정하여 추진해 왔고 이외에 한국 국제물류협회에서 1988년부터 실시하고 있는 국제물류과정⁸⁸⁾ 등이 존재하고 있다. 대상 교육과정은 대부분 범용형 인력 양성이나 기존 물류인력의 단기 재교육 차원에서 수행되고 있어 전문물류인력 양성에 많은 한계가 있다. 물류인력양성은 단기간 내에 이루어지기 어렵고 장기적으로 특화 교육을 하기에는 대부분 영세한 경영구조에 놓여 있는 중소물류기업의 경우 전

87) 해운물류전문인력 양성 장기교육과정(중앙대), 항만물류전문인력 양성 장기교육과정(한국해양대), 해운물류전문인력 양성 단기교육과정(한국해사문제연구소), 항만물류전문인력 양성 단기교육과정(동서대학교, 부경대학교, 평택대학교 컨소시엄), 해운항만 물류전문인력네트워크 구축(한국해양수산개발원, 한국항만물류협회, 한국국제물류협회, 한국선주협회 컨소시엄).

88) ‘국제물류전문인력양성프로그램’은 정부의 지원 없이 고용보험에서 지원하는 직업능력개발훈련과정으로 지정되어 수강료의 50~60%를 지원받고 있으며, 해상포워딩 실무과정 등 16개의 교육과정을 실시하고 있다. 연간 1,000명 정도가 수료하고 있음.

문교육을 자체적으로 시행하는 데 더욱 큰 제한을 가지고 있다. 또한 급변하는 물류환경 변화에 대한 즉각적인 대응능력과 신규시장 혹은 틈새시장 진출을 위한 정보발굴이 절실히 요구되는 물류산업에서 전문 고급인력 양성은 현재 인력양성체계로는 한계가 존재한다.

한편, 물류분야의 고급인력인 물류기업 M&A전문가, 물류마케팅, 물류엔지니어링, 물류금융 전문가 등이 부족하여 신규 시장이나 해외 네트워크 구축시 실효성 있는 기업활동을 못하고 있는 실정이다.

② 추진사항

가. (가칭)국제물류아카데미 설립

빠르게 변화하는 국제물류산업의 환경변화에 대응하고 한국이 부족한 신규시장, 틈새시장에 진출하기 위해서는 다양한 교육과정, 우수한 강사진, 체계적인 인재교육 시스템 등이 병행되어야 한다. 즉 기존의 대학위주의 교육방식이나 일부 협회에 의존한 교육방식은 현재 국제물류환경 변화에 맞는 인재 양성에 한계가 있는 것이다. 따라서 기 언급한 싱가포르 아시아-태평양 물류연구소(TLI-AP)나 Dual Master Program과 같은 (가칭)국제물류아카데미와 같은 산·학·연·정의 국제물류 종합교육프로그램이 필요하다.

(가칭)국제물류아카데미는 현재 국내에 존재하는 무역아카데미⁸⁹⁾ 등과 다르게 교육, 인턴십, 공동연구를 동시에 병행하는 교육프로그램으로 국내 연구기관에 해당 프로그램을 설립하고 정부는 세제 및 재정지원, 대기업은 강사진 및 인턴십 제공, 연구소는 강사진 및 공동연구, 대학은 강사진, 협회는 재정 및 교육프로그램 등을 제공하는 국제물류분야의 고급 전문인력을 양성하는 방안이다. 대기업의 인턴십을 통한 인력의 실무경력 제고,

89) 무역아카데미는 1965년에 KOTRA수출학교로 개설하여 무역협회에서 자체자금, 교육과정별 정부지원, 수강비 등을 통해 재원을 조달하고 있으며, 현재 무역아카데미 사무국의 기획연수실, 무역연수실, 사이버연수Unit, 전략연수실에서 과정을 운영 중에 있음.

연구소의 프로젝트 참여를 통한 글로벌 동향 및 정보 습득, 협회의 교육프로그램을 통한 기업 맞춤형 인력 양성이 동시에 이루어질 수 있을 것이다. 특히 대기업은 이를 통해 대·중소물류기업 상생방안에 참여가 가능하다. 협회의 경우 시장에서 요구하는 다양한 전문인력 양성을 위해 플랜트, 자원, 건설 등 관련 협회와의 협력을 통한 다양한 교육프로그램 제공도 가능할 것이다. 정부는 별도의 재정지원, 참여기업들에 대한 세제지원 등을 통한 해당 교육프로그램의 재정 안정화 및 자격증 제도⁹⁰⁾를 도입하여 수료자에 대한 취업 시 가산점 등 혜택 부여를 통한 활성화 등에 기여해야 할 것이다.

③ 특성화 물류교육 프로그램 마련

국내 물류기업들의 인력 수요는 현재 대학과 연수원 등에서 양성되고 있는 범용형 물류인력과 함께 특수 분야의 전문인력 양성을 동시에 요구하고 있다. 그러나 현재 물류인력 양성체계는 이런 시장 니즈에 대응을 못하고 있다. 따라서 하나의 대안으로 개별 산업의 전문분야 교육프로그램과 연계한 물류인력 양성 방안을 강구할 필요가 있다.

한 예로 지식경제부 산하 한국플랜트산업협회는 플랜트 업계의 지식역량 강화를 위해 플랜트 전문인력 양성사업을 수행하고 있다. 이 사업은 주요 플랜트 업계 현장 실습과 플랜트 과목을 신설하여 플랜트 업계에 즉시 투입이 가능한 엔지니어 전문인력 양성에 그 초점을 두고 있다. 세부적인 교육내용을 살펴보면 플랜트 산업일반, 플랜트 공정별 이해, 사업타당성 검토, 글로벌 커뮤니케이션, 설계통합교육, 프로젝트 관리, 공정관리 등의 내용이 포함되어 있다.

90) 일본 JIFFA는 국제물류전문가 교육프로그램(2년제)를 통해 전문국제물류인력을 양성하고 있으며, 해당 프로그램을 졸업(전체 수강자 가운데 50% 내외)할 경우 자격증을 부여하여 취업 시 우대사항으로 반영하고 있음.

| 표 6-5 | 플랜트 전문인력 양성사업 교육내용(기본과정)

강의 내용
- 플랜트 산업일반 · 해외 플랜트산업의 정의, 특징과 전망 · 플랜트 수주 전개과정 · 프로젝트 EPC 업무수행 체계 · 프로젝트 파이낸싱 개론 · 해외 프로젝트 지원제도 · EDCF의 개념, 필요성, 정책방향, 사례 - 플랜트 공정별 이해 · 오일 · 가스/해양/정유/석유화학/원자력/발전/담수/환경 - 사업타당성 검토 · 프로젝트 환경분석/시장분석/기술분석/재무분석/민감도분석/공익성분석 - 글로벌 커뮤니케이션 · 플랜트 실전영어 · 국제계약 영어 · 영어 프리젠테이션 - 설계통합교육 · 공정설계, 발전, 기계, 장치, 계장, 배관, 전기, 토목, 건축설계 - 프로젝트 관리의 이해(사업관리 총론) - 시운전 성능보장 - 공정관리 - 원자력발전과 한국원전산업 현황

이러한 개별 산업의 협회 중심 전문인력 양성 프로그램과 연계하여 글로벌 커뮤니케이션 부분 등에 물류관련 프로그램을 넣을 경우 차별화된 플랜트 관련 물류전문 인력을 양성할 수 있을 것이다. 한편 보다 체계적인 전문물류분야의 고급 물류인력 양성을 위해서는 정부주도로 국제물류추진협회, 통합물류협회 등 물류관련 협회와 개별 산업(제조, 플랜트, 건설, 자원, M&A, 금융 등)관련 협회와 공동으로 전문물류분야 인력양성 프로그램을 마련하고, 기존의 물류전문교육기관 또는 관련 연구기관을 활용하여 국제물류아카데미를 공동으로 설립하여 다양한 전문물류인력을 양성하는 방법도 가능할 것이다.

4) 글로벌화

(1) 비즈니스 네트워크 지원

① 필요성

한국 국제물류기업들의 글로벌 물류네트워크 확보 수준은 아직 많이 부족한 편이며, 중소 물류기업들은 글로벌 물류거점뿐만 아니라 해외 물류 파트너 부재로 다수의 사업 기회(UN조달 시장 벤더 자격 등)와 현지 진출 기회를 놓치고 있다. 이러한 문제점을 극복하기 위해서는 대규모 투자위주의 물류거점 중심 해외 네트워크 확보와 함께 해외 물류 파트너 확보를 동시에 지원하는 것이 한국 국제물류기업들의 글로벌 물류업무 수행에 큰 도움이 될 것으로 예상된다. 많은 중소기업들은 해외 물류 파트너 확보를 위한 공식 채널이나 방법을 찾지 못하고 있어 시장 진출기회 상실뿐만 아니라 해외 물류기업에게 주도권을 빼앗기는 등 영세성을 벗어나지 못하고 있는 실정이다.

② 추진사항

글로벌 물류네트워크 구축을 위해서는 다양한 정보와 사업기회 확보 등이 필요하다. 이러한 정보와 사업 기회 확보를 위해서는 글로벌 물류분야와 연계되어 있는 공공 성격의 조직들과 연계가 중요한 사항이다. 특히 민간기업의 입장에서 추진하기 어려운 공동 세미나, 지원 프로젝트 등을 정부차원에서 해당 기관인 IMO, ICAO, IAPH, IAME 등과 UNESCAP 및 국제민간기구 등과 공동연구, 국제조사 및 세미나 등을 통한 국제협력을 강화할 경우 다양한 정보와 사업 기회들을 국내 기업들에게 제공할 수 있을 것이다.

한편 중소기업들의 해외물류사업 기회 확대를 위해 글로벌 물류전시회⁹¹⁾와 협회 등에 적극 참여 및 가입을 지원해야 할 것이다. 그리고 정부

주도로 한국 중심의 물류전시회를 개최 및 지속 관리하여 한국 중심의 인적 물류네트워크 구축 방안도 필요하다.

(2) 국내 물류기업 대형화 지원

① 필요성

최근 글로벌 물류기업들은 규모와 범위의 경제를 실현하기 위해 노력을 기울이고 있다. 현재 국내 물류기업들은 규모, 서비스 범위, 국제화, 서비스 질 측면에서 글로벌 기업에 비해 부족한 수준이다. 글로비스·대한통운·범한 등 국내 주요 물류기업들의 총매출액(4조 8천억 원, 2007)은 세계 1위 글로벌 물류기업인 DP-DHL(독, 약 81조 5천억 원)의 6% 수준에 불과하다.⁹²⁾ 또한, 국내 물류기업들은 하역, 운송 등 제한된 업종에 종사하나 글로벌 물류기업들은 금융, 컨설팅, 이벤트업 등 다양한 미래성장 분야에 영업 활동을 확대하고 있어 국내 물류기업과 글로벌 물류기업 간의 격차는 더욱 확대될 것으로 보인다. 이러한 문제를 해결하기 위해서는 국가차원의 물류기업 대형화 전략이 시급히 필요한 상황이다.

국제물류산업은 다양한 분야와 여러 국가에 걸쳐서 영업활동을 수행하고 있다. 따라서 규모와 범위의 경제를 빠르게 추진하기 위해서는 다양한 형태의 M&A나 제휴·협력 전략 등을 통해 해당 기업의 외적 성장과 질적 고도화 추진이 필요하다. 특히 인수합병은 단기간에 서비스역량을 강화하고 사업 네트워크를 확장할 수 있는 빠른 수단으로 자리잡고 있다. 한국의

91) 글로벌 물류전시회는 FIATA(Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés, 회원사 약 4만여 개, 참고사이트 <http://www.fiata.com/index.php?id=40>, <http://www.fiata.com/index.php?id=372>), WCA(World Cargo Association) Family of Logistics Networks, 172개국, 3,566개 회원, 참고사이트 http://www.wcafamily.com/eng/conference_event.asp), GPLN 등이 있으며 글로벌 중소물류기업들이 해당 컨퍼런스에 참가하여 전시, 상담 등을 통해 인적 네트워킹을 확보하는 기회로 활용하고 있음.

92) 본 내용은 KMI가 TI on-line과 개별기업 공시자료를 활용하여 수정 인용한 자료임, 2009.

경우 재원조달 문제, 인수·합병 전문가 부족, 경험부족에 따른 두려움, 시장정보 부족 등으로 실제 인수·합병 시장에 진출하는 데 어려움이 존재하는 것이 사실이다.

② 추진사항

국내 물류기업들의 대형화를 위해서는 다양한 방안이 있을 수 있다. 우선 현재 투자역량이 있는 대기업들의 물류자회사에 대한 투자를 확대하는 방안이 있을 수 있다. 현재 구축된 사업기반을 통해 빠른 시간 확대가 가능하나 중소기업들의 성장기반 약화 및 물류 전문기업으로의 특화 전략과는 거리가 있을 수 있다. 두 번째는 민간 및 공기업들간의 컨소시엄을 구성하여 신규 대형 물류기업을 설립하는 방법이다. 이 방법은 참여 주체간의 의견 조율이 어려울 것으로 보인다. 세 번째는 공기업의 민영화이다. 정부 중심으로 우정사업본부, 철도공사, 항만공사 등을 민영화하여 전문물류기업으로 성장시키는 방안이 있으나 개별 기관의 노조와 충돌 및 공기업 특성상 글로벌화에 효과적인 사업추진이 어려울 수도 있다. 네 번째는 대형선사를 중심으로 사업의 수직통합을 지원하는 것이다. 현대상선이나 한진해운 등 대형선사가 항만운영, 국제물류주선업, 전문물류업 등에 진출하여 전체 물류과정을 통합하는 방안도 가능할 수 있다. 마지막으로 국내 물류기업들의 M&A사업을 지원하는 것이다. 금리가 낮은 선진국 진출 시 상대국 은행에 정부차원의 지급보증 등을 통한 현지 자금조달 지원, 금리가 높은 후진국 진출 시 정부차원의 신용보증을 통해 저리 자금조달을 지원하고 국내 물류기업이 동종 혹은 이종 물류기업 M&A 시 과세(양도세, 법인세)를 이익 실현까지 한시적으로 연기·감면·면제 등 세제 혜택 지원을 할 수 있도록 지원하는 방안도 있다.

(3) 국제물류투자분석센터 기능 강화

① 필요성

세계 물류시장의 성장과 국내 물류시장의 포화에 따른 국내 물류기업의 해외진출 수요 증가로 소규모 및 해외경험 부족 등 국내 물류기업의 특성상, 해외진출에 따른 추가 리스크 부담이 증가하고 있다. 빠른 국제물류 환경 변화에 적절히 대처하고 의사결정을 적기에 하기 위해서는, 실효성 있는 분석이 필요하고 개별기업 조사 시, 조사 지역 및 비용 중복 문제가 발생하여 국가 차원의 지원이 필요하다. 이러한 배경으로 국토해양부는 한국의 해외 국제물류사업의 타당성 분석을 지원하기 위해 2008년 10월 국제물류투자분석센터⁹³⁾를 한국해양수산개발원에 설립하였다.

그러나 본 조직은 국내 물류기업들의 해외진출을 위한 본격적인 지원을 위한 설립 취지에도 불구하고 인력 및 예산 부족으로 물류기업들이 요구하는 체계적인 지원이 이루어지지 못하고 있다. 따라서 이에 대한 국가, 관련 공공기관 및 대기업들의 지원과 조직 활성화가 필요한 상황이다.

② 추진사항

가. 조직구성 정비

국제물류투자분석센터의 현재 조직 구성은 센터장(겸임) 1명, 전담직원 2명, 겸임직원 2명으로 구성되어 있다. 그러나 센터 설립 후 홍보 및 예산 부족으로 인하여 해외진출관련 국제물류사업에 대한 기업의 니즈를 충족시키지 못하고 있다. 최초 설립 시 안정기의 조직 구성은 2개팀 10명으로 국제물류조사팀, 투자사업분석팀으로 구성되어 있었으나 현재는 전담인력

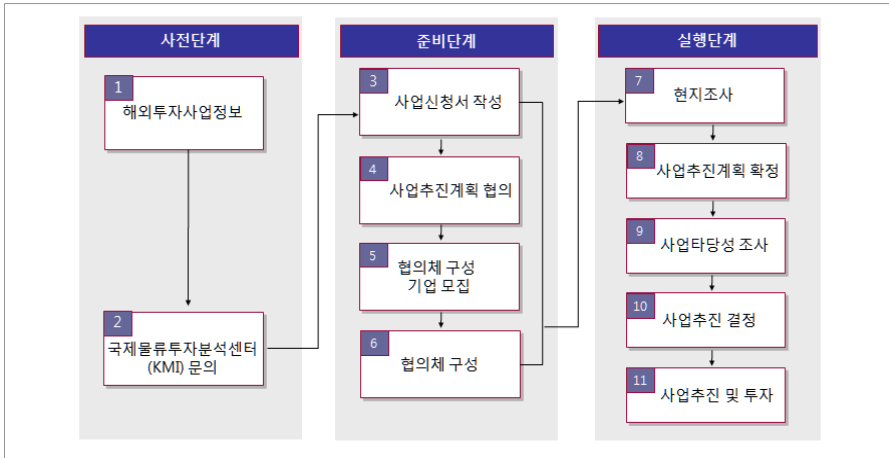
93) 국제물류투자분석센터의 주요 기능은 국제물류동향 위클리(주간), GLN 동향 리포트(반기), 물류현안 리포트(수시) 등 국제물류 사업정보를 제공하고 기업의 요청에 따라 기초타당성 조사, 개별 사업타당성 조사 등 실질적인 기업들의 국제물류투자사업을 지원하고 있다. 이외에 수시로 주요 사업에 대한 사업발굴 조사하고 사업투자설명회, 사업투자협의회 등을 수행하여 국제물류기업들의 사업 참여 기회를 제공해 주고 있음.

기준이 20% 수준에도 못 미치고 있어 효과적인 물류기업 지원이 이루어지지 못하고 있는 실정이다. 따라서 국제물류투자분석센터의 안정화를 위해서는 물류정책기본법 관련 규정(61조)을 이용하여 위탁운영비 등 예산지원 확보하거나 경제·인문사회연구회로부터 정부출연금 확보 등 정상적인 사업비와 인건비 확보가 필요하다. 일본의 해외교통협력학회(JTCA) 사례도 향후 국제물류투자분석센터 재원확보 방안⁹⁴⁾으로 활용해 볼 수 있을 것이다.

나. 사업지원체계 정립

국제물류투자분석센터의 해외진출 사업지원체계의 정비가 필요하다. 과거 비체계화된 사업지원체계를 가지고 기업의 요청 시 임기응변하던 형태에서 벗어나 사전단계, 준비단계, 실행단계로 구분된 체계적인 사업지원체계를 구축해야 한다. <그림 6-8>에서 보듯이 사전단계에서 해외투자사업 정보를 발굴하고 준비단계에서 협의체 구성, 실행단계에서 사업추진 및 투자로 이끌어내는 체계적인 해외진출 사업지원체계가 도입 및 정착되어야 할 것이다.

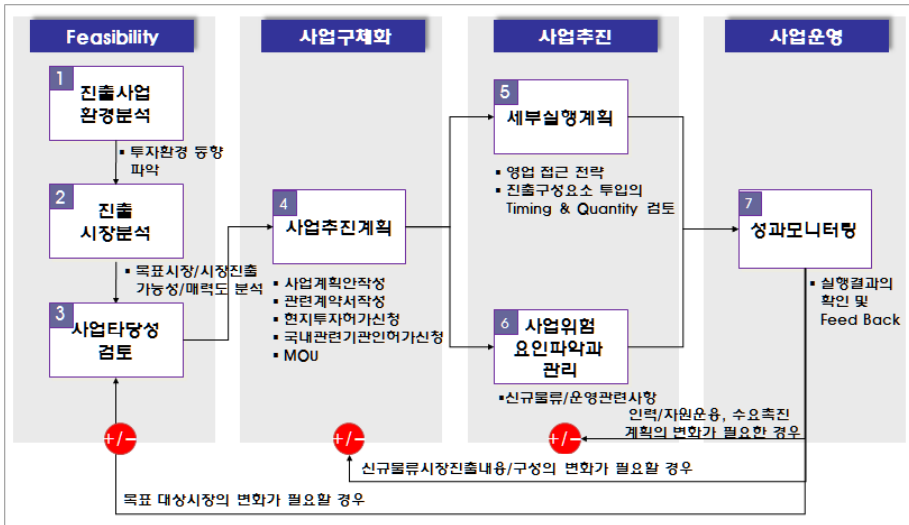
94) 해외교통협력협회(JTCA)는 1973년 4월 일본정부 운수성의 허가에 의해 ‘사단법인 해외교통건설턴트협회’로 설립하여 ‘09년 현재 21개 법인이 정회원으로 등록(The Overseas Coastal Area Development Institute of Japan, Japan Marine Science Inc., Japan Port Consultants, LTD., Shipbuilding Research Center of Japan 등)되어 있고, 33개 법인이 찬조회원(Itochu Corporation의 32개 민간업체)으로 구성됨. 정회원으로 등록된 법인들 중 상당수가 일본정부가 지원하는 공공기관들이 포함되어 있고 정부의 기금으로 운영되고 있는 정부지원 단체임. 해외교통협력협회는 자국 교통물류 및 건설분야 기업들의 해외진출을 지원하고 개발도상국의 사회·경제의 발전에 기여하기 위해 교통물류부문 전반에 걸쳐서 종합적인 컨설턴트 활동을 촉진하고 아울러 해당분야의 국제협력 추진이 주목적임. 구체적인 교통물류분야의 협력의 절차는 다음과 같음. JTCA는 현재 국토교통성의 감독을 받고 있으며 국토교통성으로부터 보조금과 일본재단으로부터 기금이 조성되고 있음. 조성한 예산을 바탕으로 철도, 항만, 조선·선원, 해상교통, 항공, 관광, 해상보안 분야에 대하여 개발도상국의 프로젝트조사, 교통물류국제협력조사를 실시함. 조사한 사업에 대한 타당성이 있다고 판단되면 개발도상국의 정부에 사업에 대한 기술협력요청 및 자금협력요청에 필요한 자료와 컨설팅을 수행함. 수원국은 공식적인 루트를 통하여 일본정부에 기술협력 및 자금협력을 요청함. 요청을 받은 일본정부는 외무성, 국토교통성, 재무성, 산업성과 협의를 진행하고, 그 결과에 따라 개발조사와 기술협력, 무상자금협력은 JICA, 엔차관 지원은 JBIC를 통하여 협력사업을 추진함(자료 : KMI, 출장복명서, 2009).



| 그림 6-8 | 국제물류투자분석센터 사업지원체계 정립

③ 사업추진/관리체계 정립

사업구체화 과정에서도 체계적인 추진 및 관리체계를 구축할 필요가 있고 이는 국제물류기업들이 추진하는 사업의 성공 가능성을 높이는 기반이 될 수 있을 것이다. 필요한 사업추진 과정은 진출사업에 대한 환경분석, 진출시장에 대한 분석 등을 통해 사업 타당성 기반을 확보해야 한다. 사업 가능성이 높다고 판단될 경우 사업 구체화, 사업추진 과정을 단계적으로 추진해야 할 것이다. 이후 해당 사업의 관리차원에서 지속적인 모니터링을 통해 사업 후 성과 및 운영 상황을 파악해서 지속적인 피드백을 해야 한다.



【 그림 6-9 】 국제물류투자분석센터 사업추진/관리체계 정립

국제물류투자분석센터가 실효성 있는 국제물류분야의 해외진출 지원 조직으로 성장하기 위해서는 기 언급한 부분의 지원과 정비도 있어야 하나 정부, 협회, 기업차원에서의 관심과 협조가 동시에 필요하다.

5) 선진화 전략 추진 로드맵

우리나라 국제물류산업의 선진화를 위한 최적화, 안정화, 전문화, 글로벌화 방안의 정책과제 추진 로드맵은 다음과 같다.

구분		2012	2013	2014	2015	기대효과 (2020)
최적화	시설통합	국가물류거점 정비				공항만 중심 물류 체계 구축으로 경쟁력 강화
	공동화 표준화	물류공동화 물류표준화				물류비 절감 및 화주 수출입 경쟁력 제고
안정화	국제물류 주선업 정비	국제물류주선업 영업관리제도 도입				국내 시장의 구조 정비 통한 내부경쟁력 강화
		국제물류주선업인증제도 도입				
		중소물류기업 간 M&A 활성화				
		중소물류기업 성장자금 지원				
	공정경쟁 환경조성	공공입찰제도 개선				
		AEO 인증공공입찰제도 개선				
	리베이트 관행철폐	공동물류센터 건립 클린 콘솔제도 도입				
동반성장 방안 강구	불공정 행위 규제 성과 공유제 도입					
	부가가치 창출기반	범용형 물류 Biz 모델 구축 부가가치 물류관련 제도 정비 및 시설 확충				
전문화		물류기술 전문화	신규 물류시장 진출 전략 지원 물류 비즈니스 R&D 지원			
	고급인력 양성		(가칭)국제물류아카데미 설립 특성화 물류교육 프로그램 마련			
		글로벌화	비즈니스 네트워크 지원 국내 물류기업 대형화 지원 국제물류투자분석센터 강화			

| 그림 6-10 | 국제물류산업 선진화 전략 로드맵

제 7 장 결 론

1. 요약 및 결론

1) 요약

한국 국제물류산업은 본 연구에서 정의한 것처럼 매우 복잡하다. 일반적으로 국제물류산업은 상호 연계성 및 복합성이 강하여 국제물류산업이라는 제한된 범위로 국한하여 해당 산업의 선진화 및 기업의 성장전략을 논하는 것은 한계가 있다. 따라서 본 연구는 이러한 점을 고려하여 물류산업 중 국제물류, 국제물류 중 항만중심의 국제물류산업을 중심으로 산업 전반적인 문제 분석과 대안제시를 연구의 주요 대상으로 삼았다.

본 연구는 2장에서 국제물류산업관련 개념 정의와 선행연구를 통해 연구의 필요성 및 방향을 설정하였다. 3장에서 해외사례와 유사 산업사례 분석을 통해 한국국제물류산업의 현주소를 살펴보고, 4장에서는 국내 제조업과의 비교를 통해 국내 물류산업의 구조적 문제를 조명하였다. 5장에서는 한국과 제조 강국인 일본, 물류 강국인 네덜란드의 물류산업 비교를 통해 한국 물류산업의 취약요소인 생산성과 부가가치 부분을 도출하였다. 6장에서는 이러한 문제점과 취약요소들을 극복하고 세계 7%의 물동량 점유율에 맞는 글로벌 물류시장 점유율을 확보하는 데 필요한 국제물류산업의 비전을 설정하였다. 이 비전을 실현하기 위한 정책목표로 경쟁력 있는 국제물류시스템 구축, 건전한 국제물류산업구조 제고, 세계 물류시장 지배력 확대를 설정하였고 이를 실현하기 위한 정책목표별 방향, 추진전략, 정책수단 등을 제시하였다.

1인당 국민소득이 2만 달러에서 3만 달러 수준으로 성장하기 위해서는

현재 소득수준이 3만 달러 이상인 유럽 주요국과 일본과의 비교 결과에서 처럼 물류산업의 생산성, 부가가치 수준, 기업 수 및 고용수준이 선진화되어야 할 것이다. 한국이 유럽 주요국들과 같은 선진국 대열에 올라가기 위해서는 국제물류산업을 중심으로 국가전체 물류산업의 정비, 부가가치 물류산업 육성기반 마련, 중소물류기업 성장기반 제공, 글로벌 물류리더기업 육성 등 정부의 적극적인 지원이 필요하다.

2) 결론

(1) 유럽은 물류산업 건전성 제고를 위해 동반성장 추구

유럽 등 주요 물류선진국은 EU와 국가차원에서 물류산업의 구조를 안정화시키기 위해 대형 물류기업 육성과 함께 중소물류기업의 동반성장 정책을 추진하였다. 유럽은 특별금융지원과 구조적 금융지원 제도를 활용하여 중소물류기업의 성장을 지원했고 이를 통해 운송업 보다 부가가치 물류산업이 주류를 이루고 있는 운송지원 및 보조활동 분야의 기업당 매출액, 기업당 종업원 수, 종업원 1인당 매출액 등 개별 물류기업 건전성 부분에서 높은 성과를 확인할 수 있었다.

한국의 중소물류기업들이 영세성으로 인해 국내 영업이익률 저하 및 해외사업 진출에 어려움을 겪고 있는 현실에서 유럽과 같은 실질적인 자금지원인 구조적 금융지원 프로그램 등은 영세한 경영구조를 가지고 있는 중소형 물류기업들에게 큰 동기부여가 될 것으로 유추할 수 있다. 또한 유럽의 자금지원은 유럽연합법률에 영업실적평가 등을 통해 엄격히 관리되고 있어 무조건적인 자금지원으로 인한 물류기업의 난립이나 도덕적 해이를 방지하여 건실한 물류산업 구조 확립에 기여하고 있다.

(2) 싱가포르의 3자 물류 활성화를 통한 부가가치 창출

싱가포르는 ATPLCS 제도(부가가치세 5% 감면)를 통해 역내 3자 물류 사업을 촉진하여 싱가포르 중심의 해상 물류네트워크를 강화하고 있다. 이는 싱가포르항의 물동량, 부가가치, 고용창출에 크게 기여하였으며, 싱가포르에 투자한 3자 물류기업들의 영업 활동을 활성화하는 기반으로 작용하였다. 또한 이 제도는 혜택 기업들의 자본금이나 투자실적 등을 근거로 한 것이 아니라 기업의 실적, 역량 등에 초점을 두고 인증하여 다수의 중소물류 기업들도 해당 인증제도의 혜택을 주고 있다. 한국의 종합물류인증제도, 공공물류서비스 입찰, 항만자유무역지역 입주 등에 중소물류기업들이 제한을 받는 부분과 대조적인 사항이다.

싱가포르는 교육 및 연구지원 사업에서 세액감면(지원금액 2배 해당분의 과세소득 공제), 지원보조 등을 통해 물류관련 산학협력 연구소에 민간 기업들의 투자를 유도하고 해당 연구소는 다양한 형태의 전문인력 양성 프로그램과 연구사업 추진을 통해 고급 전문물류인력을 배출하고 있다. 이러한 측면에서 한국도 대학을 대상으로 하는 단순한 물류인력 양성 정책보다 산학연을 연계한 맞춤형 고급물류인력을 양성해야 할 것이다.

(3) 일본은 국제물류촉진과 환경/보안 물류에 주력

일본은 최근 종합물류시책대강을 통해 국제물류 촉진, 환경물류 및 보안물류 활성화에 노력을 기울이고 있다. 특히 국제물류 촉진을 위해 거버넌스 기능 정비(국제물류시책추진본부 운영), 기업 간 동반진출 방안 강구(국제물류경쟁력 파트너십 마련), 글로벌 경쟁력 제고(국제물류전략팀 운영) 등의 정책을 이용하여 자국 물류기업들의 효과적인 국제물류 추진을 위한 기반을 마련하고 있다. 또한 국토교통성 재정지원을 통해 3PL 및 국제물류주선업 전문인력 양성 교육 프로그램을 일본국제물류주선협회를 통

해 실행하고 있다. 해당 교육 프로그램을 수료할 경우 자격증을 부여하여 관련 분야 취업 시 우대 조건으로 활용할 수 있다.

(4) 영세, 난립, 투명성 및 인력 등 한국 국제물류산업 총체적 문제

한국 국제물류산업은 상기 제시된 바와 같이 진입규제 완화로 해외 선진국에 비해 중소기업체가 난립되어, 영세성을 탈피하기 어려운 상황임에도 불구하고 공동의 이익 제고를 위한 공동화 및 표준화 의지는 매우 미약한 상황에 있다. 또한 한국 국제물류기업은 과도한 리베이트 관행, 비합리적 하도급 체계, 복잡한 요금체계 등 투명성이 부족하다. 한편 정부의 각종 지원정책은 수출 중심 경제구조로 인해 제조업 및 건설업 등에 집중하고있어 물류업을 포함한 서비스업이 계속 소외되어 왔다. 그리고 국내 물류기업의 국내 지향적 사업방식은 해외진출에 필요한 글로벌 마인드 부족을 가져 왔고 글로벌형 전문인력 양성 부족도 한국물류산업의 성장을 방해하는 요인이 되고 있다. 이러한 총체적인 문제가 한국 국제물류산업의 선진화에 걸림돌로 작용하고 있는 것이다.

(5) 한국 국제물류산업은 고비용, 저부가가치 구조

한국 국제물류산업은 독일의 매출액(운송 관련 서비스 매출액) 152조 원의 10%에 불과한 12조 원 규모이며, 독일은 GDP 대비 국제물류업이 3.7%이나 한국은 1.4% 수준에 불과하여 물류산업이 국가 경제에 미치는 영향이 작은 것으로 나타나고 있다. 또한 운송 관련 서비스업의 경우 한국 물류기업의 평균 매출액은 7~8억 원 수준이나 독일, 프랑스 및 영국은 105억 원을 초과하고 있어 물류기업의 생산성, 부가가치 수준에서 크게 차이가 나고 있음을 알 수 있다. 반면 한국 물류기업 수는 유럽 주요국들보다 많아 종업원 1인당 생산액이 현저히 떨어지고 있음을 알 수 있다. 운송업의 경

우도 운송 관련 서비스업과 거의 같은 상황으로 한국 국제물류산업이 유럽의 독일, 프랑스, 이탈리아, 네덜란드, 영국의 수준과 큰 차이를 보이고 있으며, 일본과도 크게 차이가 나고 있음을 알 수 있다.

이러한 이유는 국제물류기업의 난립과 영세성으로 인한 경쟁 심화로 기업의 자생능력을 가지지 못하고 정부의 실효성 있는 지원 정책 부족, 불합리한 산업구조 등이 크게 영향을 미쳤기 때문이다. 이로 인해 대부분의 국제물류기업은 국내 위주형 사업으로 인한 해외 네트워크 부족, 단순물류 중심의 영업구조 등으로 안정적 부가가치 창출과 효과적인 포트폴리오 경영에 한계를 가져오고 있는 것이다. 또한 국가전체의 국제물류기업 생산성 저하 및 국가 물류체계의 고비용 구조와도 연결되고 있다.

(6) 국제물류산업은 제조업 비교 시 경쟁우위 산업

국내 물류산업은 다른 서비스업에 비해 제조업과 비슷한 수준으로 안정성을 유지하고 있다. 국내 국제물류산업은 과당경쟁, 왜곡된 산업 구조 등에도 불구하고 영업이익률은 제조업보다 높은 것으로 나타났고 1인당 매출액도 제조업 대비 지속적으로 높은 수준을 유지하고 있다. 즉 물류업은 국내 제조업 수준의 안정성을 유지하면서 영업이익률 및 1인당 매출액 등에서 제조업보다 높아 부가가치와 수익성이 높은 산업으로 볼 수 있다. 따라서 한국이 글로벌 선진국으로 도약하기 위한 신성장 동력산업으로 그 가능성이 높다고 할 수 있다.

(7) 국제물류분야 국제경쟁력 비교에서 생산성 최하위

유럽의 물류강국 네덜란드, 제조강국 일본과 한국의 국제물류산업의 생산성 비교 분석을 국가별 산업연관표를 활용하여 수행하였다. 해당 결과에서 한국이 국제물류산업이 최하위 수준으로 나타났다. 결과를 살펴보면,

총산출 기준으로는 한국 6.24, 일본 12.10, 네덜란드 16.61로 나타나 최하위를 기록했고 부가가치 기준에서도 한국 2.67, 일본 7.15, 네덜란드 7.60으로 3배 정도의 차이를 보이고 있다. 또한 연관 생산성에서도 한국 1.37, 일본 4.23, 네덜란드 3.42로 큰 차이를 보이고 있다.

이러한 결과는 기 분석한 유럽 주요국들과 일본의 물류산업 매출액 비교와도 같은 맥락이다. 결국 한국 물류산업이 고부가가치 물류사업 보다 단순 물류사업 위주의 기업구조, 물류서비스에 대한 인력투입구조 문제, 대·중소기업 간 상생구조 미흡, 화주·물류기업 간 역할 정립 부족 등에서 기인한 것으로 볼 수 있을 것이다.

(8) 국제물류산업의 최적화, 전문화, 안정화, 글로벌화 필요

기 분석한 결과를 토대로 한국 국제물류산업의 선진화를 위해서는 정책 목표를 글로벌 물류강국 실현으로 설정하였다. 한국 국제물류산업의 선진화를 통해 글로벌 물류강국을 실현할 경우 선진국으로 도약이 가능하고 국민 소득 수준 3만 달러 실현도 동시에 가능할 것이다. 이러한 국제물류산업의 선진화 기반을 조성하기 위해서는 물류비 절감 및 정시성 강화를 위한 물류체계 최적화 실현, 물류부가가치 증대와 고용창출을 위한 물류기업의 전문성과 안정성 제고, 글로벌 물류영토 확대를 위한 글로벌화 실현이 주요 정책방향으로 설정되었다.

정책지표별 산업 선진화 방안을 살펴보면 최적화 부분에서는 국제물류체계상 거점 정비, 물류연계 시스템 정비, 물류 공동화/표준화 지원 등이 필요하다. 안정화 부분에서는 국제물류주산업계 정비, 공공물류시장 진입 조건 공정성 강화, AEO인증제도 기준 요건 완화, 수입 LCL화물 리베이트 관행 철폐, 대·중소물류기업 동반성장 방안 강구, 물류 거버넌스 기능 정비, 수요창출 기반 마련 등이 필요하다. 전문화 부분에서는 물류기능 특화,

전문물류 고급인력 양성, 비즈니스 연계형 물류 R&D 기능 강화 등이 추진되어야 한다. 마지막으로 글로벌화 부분에서는 비즈니스 네트워크 지원, 대형화, 동반진출 체계 구축 등이 정책방안으로 필요하다.

2. 정책 제언

1) 국가 물류산업 통계자료 구비

현재 기업들의 경영평가 및 혁신의 수단으로 활용되고 있는 6 - 시그마운동의 기초를 제공한 데밍은 “측정이 없이는 개선도 없다.”라고 말했다. 그런데 국내 물류산업은 그 기초가 되는 통계자료가 미비한 상황이다. 항공법의 상업서류송달업, 항공운송 총대리점업, 항만운송사업법의 항만용역업, 물품공급업, 해운법의 선박관리업 등을 한국표준산업분류 및 운수업조사와 명확히 매칭되도록 할 필요가 있다. 또한 각 법률상의 주요 업종들은 운수업조사에서 별도로 조사될 수 있도록 운수업조사를 보다 세분화할 필요가 있다.

그리고 한국표준산업분류의 운수업 중 물류산업에 해당한다고 보여지는 세세분류 기준 49390 ‘기타 도로화물 운송업’, 50202 ‘내륙 수상 화물 운송업’과 52992 ‘화물포장, 검수 및 형량 서비스업’은 운수업조사에서는 포함되지 않고 있다. 또한 물류산업으로 판단되는 52931 ‘공항 운영업’과 물류업이 아닌 것으로 판단되는 52939 ‘기타 항공 운송지원 서비스업’⁹⁵⁾은 운수업조사에서는 통합되어 ‘항공운송지원서비스업’으로 제공되고 있는 형편이다.

95) 예) 공항지상 서비스, 비행기 견인, 격납고 서비스, 급유점검(경상유지), 항공기 관제 서비스, 공항설비 운영(항공터미널 제외).

| 표 7-1 | 표준산업분류 및 운수업조사의 업종분류 비교

제9차 한국표준산업분류 운수업 세세분류		운수업조사 세부업종	
49100	철도운송업	491000	철도 운송업
49211	도시철도 운송업	492110	도시철도 운송업(전철 및 지하철)
49212	시내버스 운송업	492121	시내버스 운송업
		492122	마을버스 운송업
49219	기타 도시 정기 육상 여객 운송업	-	-
49220	시외버스 운송업	492201	시외버스 운송업
		492202	고속버스 운송업
49231	택시 운송업	492311	법인택시 운송업
		492312	개인택시 운송업
49232	전세버스 운송업	492320	전세버스 운송업
49233	장의차량 운영업	492330	장의차량 운영업
49239	기타 부정기 여객 육상 운송업	-	-
49311	일반 화물자동차 운송업	493110	일반화물자동차운송업
49312	용달 및 개별 화물자동차 운송업	493121	용달 화물자동차 운송업
		493122	개별 화물자동차 운송업
49390	기타 도로화물 운송업	-	-
49401	택배업	494010	택배업
49402	늘찬 배달업	494020	늘찬 배달업
49500	파이프라인 운송업	495000	파이프라인 운송업
50111	외항 여객 운송업	501110	외항 여객 운송업
50112	외항 화물 운송업	501120	외항 화물 운송업
50121	내항 여객 운송업	501210	내항 여객 운송업
50122	내항 화물 운송업	501220	내항 화물 운송업
50130	기타 해상 운송업	501300	기타 해상 운송업
50201	내륙 수상 여객 운송업	502010	내륙 수상 여객 운송업
50202	내륙 수상 화물 운송업	-	-
50203	항만내 운송업	502030	항만내 운송업
50209	기타 내륙 수상 및 항만내 운송업	502090	기타 내륙 수상 운송업
51100	정기 항공 운송업	511000	정기 항공 운송업
51200	부정기 항공 운송업	512000	부정기 항공 운송업

| 표 7-1 | 표준산업분류 및 운수업조사의 업종분류 비교(계속)

제9차 한국표준산업분류 운수업 세세분류	운수업조사 세부업종
52101 일반 창고업	521010 일반 창고업
52102 냉장 및 냉동 창고업	521020 냉장 및 냉동 창고업
52103 농산물 창고업	521030 농산물 창고업
52104 위험물품 보관업	521040 위험물품 보관업
52109 기타 보관 및 창고업	521090 기타 보관 및 창고업
52911 철도 운송지원 서비스업	529110 철도 운송지원 서비스업
52912 여객 자동차 터미널 운영업	529120 여객 자동차 터미널 운영업
52913 화물 자동차 터미널 운영업	529130 화물 자동차 터미널 운영업
52914 도로 및 관련시설 운영업	529140 도로 및 관련시설 운영업
52915 주차장 운영업	529150 주차장 운영업
52919 기타 육상 운송지원 서비스업	-
52921 항구 및 기타 해상 터미널 운영업	529210 항구 및 기타 해상 터미널 운영업
52929 기타 수상 운송지원 서비스업	529291 도선업
	529292 기타 수상 운송지원 서비스업
52931 공항 운영업	529300 항공운송지원서비스업
52939 기타 항공 운송지원 서비스업	
52941 항공 및 육상 화물 취급업	529410 항공 및 육상화물 취급업
52942 수상 화물 취급업	529420 수상 화물 취급업
52991 화물운송 중개, 대리 및 관련서비스업	529911 육상운송 주선업
	529912 복합운송주선업
52992 화물포장, 검수 및 형량 서비스업	-
52999 그외 기타 분류안된 운송 관련 서비스업	529990 기타 운송 관련 서비스업

주 : 1) 한국표준산업분류 운수업 세세분류 중 6가지 업종이 운수업조사에 포함되지 않고 있으며 이 중 3가지 업종이 물류업에 해당하는 실정임

2) 한국표준산업분류 운수업 세세분류 52931과 52939는 운수업조사에서는 일괄적으로 조사되고 있음

자료 : 통계청, 「한국표준산업분류 및 운수업조사」, 2010

또한 물류산업에서는 해외진출 현황 파악마저도 미비한 상황이다. 수출입은행에서 해외투자통계를 제공하고 있으나, 운수업이라는 큰 범주에서만 제공되고 있으며, 신고건수, 신규법인수, 신고금액, 송금횟수, 투자금액

등에 한정되어 있고 투자면적, 수송장비 현황 등에 대한 파악은 이루어지고 있지 않은 상황이다.⁹⁶⁾

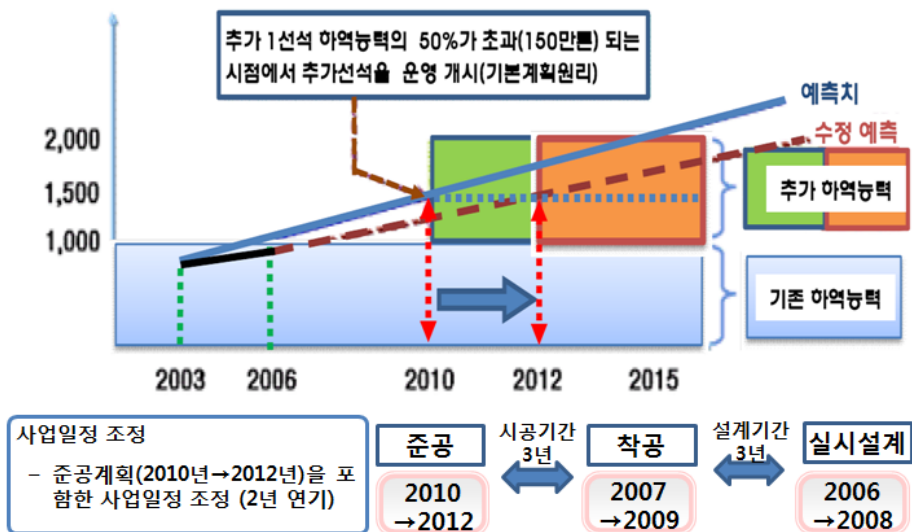
물류산업의 정책 목표를 명확히 하고, 정책의 효과를 측정하기 위해서는 기초 통계자료 구비가 선행되어야 한다. 앞에서 언급하였듯이 개별법상의 산업과 한국표준산업 또는 운수업 조사에서의 세부업종과 매칭을 확실히 하며, 되도록 운수업 조사의 범위를 세분화하고 국내 물류기업의 해외진출 현황에 대한 기초자료를 구비해야 할 것이다. 또한 물류산업이 변화와 혁신의 정도가 빠른 분야임을 감안하면, 산업 분류 체계의 변경도 필요할 것이다. 이러한 관련 분야의 니즈가 통계청의 운수업조사에 반영될 수 있도록 정기적인 수요조사 및 회의 등을 시행될 필요가 있으며, 정부 당국자 간의 수시 협의를 통한 조정도 필요하다.

2) 국가물류체계 정비

우리나라가 글로벌 경쟁력을 제고하기 위한 국가물류체계를 확보하기 위해서는 시장환경 변화에 맞추어 수입, 수출, 국내유통 등의 물류경로에 대한 실질적인 조사와 이를 통한 물류거점 간 기능 구분, 위계 설정이 필요하다. 이를 기반으로 6장에서 언급한 것처럼 상위, 중위, 하위 개념의 물류 위계 설정과 기능 중복 시설 및 통합가능 시설의 축소가 동시에 이루어져야 할 것이다. 이러한 효과적인 국가물류체계 구축을 위해서는 국제물류분야와 국내물류분야의 전문성을 기반하여 이를 통합할 수 있는 제도적인 체계 구축이 필요하다. 즉 국토해양부 부처 내 가칭 ‘물류체계정비위원회’ 등을 설립하여 해당 부분에 대한 집중적인 관리가 필요하다. ‘물류체계정비

96) 또한 통계청의 한국표준산업분류와 한국은행의 산업연관표상에 있는 산업분류가 다른 점도 분석을 어렵게 하는 요인 중 하나이나, 이는 비단 운수업 및 물류산업만의 문제가 아니므로 본문에서는 언급하지 않았음.

위원회’는 국제, 광역, 지역물류거점과 관련된 중앙정부, 지자체, 전문가(항만, 내륙물류, 유통, 철도, 도로 등), 민간기업(항만운행사, 물류기업, 물류시설 운영업자 등)들을 중심으로 국가물류체계에 대한 Working 그룹을 국토해양부 내에 조직하여 지속적인 수요조사, 운영실태 분석, 중복수요 및 기능 검토, 기능 특화, 거점 간 물류연계성 증대 등의 활동을 하도록 해야 한다. 두 번째는 물류수요측면의 top-down 방식 도입이 필요하다. 정부는 국제물류거점에 대한 수요와 개발방향을 제시하고 이를 기반으로 광역권, 지역권으로 수요를 좁혀서 내려가는 수요추정 방식이 필요하다. 세 번째는 지속적인 물류수요 모니터링과 트리거룰(trigger-rule) 도입이 필요하다. 국가차원의 수요추정과 연계하여 민간수요에 대한 지속적인 모니터링과 수요 발생시 시설을 공급하는 트리거룰 적용도 검토해야 할 것이다.



자료 : 국토해양부 항만건설정책관실, 2009

| 그림 7-1 | 항만개발 트리거룰 적용 사례

네 번째는 물류시설관련 기초자료 구축이 필요하다. 특히 정확한 기준이 없는 물류시설 원단위 개선, 물류 O/D확보, 물류업과 제조업 간 연계지

표 등에 대한 연구가 필요하다. 마지막으로 물류시설의 개발 및 운영의 민관역할을 명확히 구분해야 한다.⁹⁷⁾

3) 국제물류산업 주체별 역할 정립

정부는 국제물류산업의 경쟁력 제고와 정책 참여 유도를 위한 정보, 자금, 제도/협력 분야의 로드맵 작성, 규제 철폐 및 제도개선, 인센티브 제공 등 실효성 있는 정책 마련을 선도할 필요가 있다. 기존 정책에 대한 평가와 피드백을 통해 국제물류기업들의 장기적인 체질개선을 가져올 수 있는 정책을 개발하고 일관적으로 집행될 수 있어야 한다.

국제물류기업 입장에서는 정부에 의존하기보다는 스스로의 선택과 집중을 통하여 역량을 강화해 나가야 한다. 국제물류시장은 이해관계가 첨예하게 부딪히는 경우가 많기 때문에 업종 간 충돌, 대·중소기업 분쟁, 해외 진출 등에 대한 이해관계의 조정자 역할도 정부가 할 일이라 할 수 있다. 그러나 정부 주도에 의한 조정보다는 업계 스스로의 구조 조정, 선도분야 투자 강화, 기업 간 협력 강화, 투자 리스크 분산 및 경감 등 경쟁력 제고를 위한 다양한 노력이 선행될 필요가 있다.

국제물류관련 협회는 물류산업 홍보, 업체 간 협력 강화, 다양한 정보 제공 등 기업들을 위한 실질적 지원방안 마련이 필요하다. 또한 적극적인 국제협력사업 추진, 비즈니스 컨퍼런스 참가 및 한국 내 관련 컨퍼런스 조직, 특화 인력양성 지원, 물류 비즈니스 관련 R&D 사업 참여 등이 필요하다.

97) 이성우, 전계서, p. 14.

정보	자금	제도/협력
정부 ■ 연구기간 및 관련기관 활용 정보분석센터 및 포털사이트 운영지원 강화 ■ 관계기관 정보교류 및 협력 ■ 신규 물류Biz모델 구축 제공 협회 ■ 관련기관 니즈 조사 ■ 관련정보 DB화 및 통계분석 ■ 교육기능 강화 ■ 기업간 협력체계 구축 ■ 미래성장동력 발굴 민간 ■ 전문성 관련 투자강화 ■ 관련기업 간 정보교류 강화 ■ M&A 등 성장전략 강화	정부 ■ 규제 및 제도 철폐 ■ 부처 간 협력기능 강화 ■ 제도+물류, 자원+물류 연계 진출을 위한 제도적 지원 및 협력체계 구축 ■ 물류, 항만, 공항관련 제도 정비 및 통합 ■ 한중일, 아세안 간 물류협력 체계 강화 ■ 주요 물류거점 관련 지속적인 제도 개선 ■ 물류기업 M&A 관련 및 관련 공사 민영화 법제도 보완 민간 ■ 민간차원의 협력체계 구축	정부 ■ 중소물류기업 자원자금 확대 ■ 관련공사 민영화 지원 및 민간 기업 M&A 시 비용지원 ■ 국제물류펀드 기능 강화 및 중소기업 지원 자금원 확보 ■ 물류거점 공동물류센터 확보 ■ 동반진출 시 인센티브 제공 협회 ■ 항만물류, 선주, 통합, 국제물류주 산업, 한국파렛트컨테이너, 창고 협회 등 유관협회 협의체 구성 ■ 관련기업 해외진출 사업공동 지원 민간 ■ 신규 투자 강화 ■ 신규 수익구조 개발 ■ 다양한 자금조달원 발굴

| 그림 7-2 | 국제물류분야 주체별 역할

4) 물류 거버넌스 체계 구축

실효성 있는 국제물류 경쟁력 제고를 위해 정부 물류정책 관련 거버넌스 기능의 강화가 필요하다. 현재 한국 국제물류산업의 거버넌스 체계는 부처 간 업무영역에 따라 국토해양부(해운, 항만, 항공, 도로, 철도, 수출입 및 국제물류 등), 지식경제부(산업 물류), 농림수산부(농수산물 물류), 보건복지부(의료 물류), 관세청(통관) 등으로 기능이 분산되어 있어 국가차원의 국제물류통합관리 체계를 구축하거나 조율하는 기능이 미흡한 상황이다. 또한 물류분야의 주무기관인 국토해양부의 경우 물류관련 기능이 해운, 항만, 물류, 항공 등으로 물류 수단별로 구분되어 있으나 해당 업무를 통합관리하는 기능이 미흡하여 국가차원의 국제물류사업 추진 시 일부 정책혼선과 상충이 발생하고 있다. 따라서 국가 및 국토해양부 차원의 국제물류정

책을 조율 및 통합할 수 있는 조직 확보가 필요한 상황이다.

(1) 컨트롤 타워 기능 추가

정부정책의 실효적 집행체계 구축을 위해서는 국제물류관련 현재 거버넌스 기능을 정비해야 한다. 우선 컨트롤 타워인 청와대 내에 ‘(가칭)국제물류비서관실’ 혹은 ‘물류정책비서관’ 등이 설립되어야 한다. 이는 정부부처 전체의 국제물류기능을 통합 관리하고 조율할 수 있는 기능인 것이다.

(2) 부처 간 협력기구 정비

다음은 정부 부처 간 협력을 위한 협의 기구가 필요하다. 현재 국민경제자문회의가 존재하고 있어 국민경제자문회의에서 국제물류정책에 대한 부처 간 기능 및 정책을 조율, 협력, 융합하여 추진하면 바람직할 것으로 보인다. 또한 국민경제자문회의에서는 국내 국제물류기업과 다른 업종의 기업들 간 동반 해외진출 전략 추진에 대한 부분에서도 많은 기능을 할 수 있을 것이다.

(3) 실행부서 정비

국제물류산업의 주관 부처인 국토해양부 내에 국제물류관련부서의 인력과 기능들을 통합한 ‘국제물류정책추진기획단’을 설립해야 한다. 해당 조직은 국토해양부에서 주도하고 있는 해외진출, 중소기업 성장, 규제·제도 철폐·정비, 부가가치·고용 창출, 공적개발원조(ODA)연계 사업 등을 중심으로 조직을 구성하고 운영할 필요가 있다. 국토해양부 내 ‘국제물류정책추진기획단’ 설립이 어려울 경우 대안으로 제2차관 하에 ‘국제물류정책협의회’를 구성하여 물류, 항만, 해운, 항공 관련 각 부서에서 지속적인 정책 협의와 조율을 할 수 있는 방안도 가능할 수 있으나 그 효과는 상대적으로 낮을 것이다.



| 그림 7-3 | 국제물류 거버넌스 정비안

5) 동반진출 체계 구축

국내 물류기업의 수익구조 개선, 글로벌 경쟁력 제고 등을 위해서는 포트폴리오 관리가 가능한 글로벌 물류네트워크 구축이 필요하다. 국내 10대 물류기업의 해외 매출액은 전체 대비 9%(글로벌 기업의 7.5%)⁹⁸⁾로 해외 영업력이 취약하여 국내 경기 동향에 민감하고 해외 영업 시 글로벌 물류기업에 종속되는 구조이다. 이를 극복하고 국내 물류기업이 포트폴리오 구축을 위해서는 수익모델 확보가 필수적이다. 현재 국내 물류기업의 역량으로 자체적인 포트폴리오 체계 구축은 어려운 상황이나 세계 수준의 국내 타 산업과 연계한 동반진출의 경우 그 가능성이 높을 것으로 보인다.

국제물류기업과 국내 자원, 플랜트, 건설, 제조기업과 동반진출은 국내 국제물류기업이 현지 시장 개척 및 안정적인 정착에 큰 도움을 줄 수 있는 방안이다. 기존 국내 국제물류기업들이 해외진출을 하고도 물동량 및 부가

98) 한국해양수산개발원, 「글로벌 물류 그랜드 디자인(내부자료)」, 2009, pp. 5~10.

가치 창출을 위한 비즈니스 모델 확보 부재로 사업 실패 혹은 고전을 면치 못하는 부분을 해소하는 주요 방안 중의 하나이다. 그러나 이러한 이중 산업 간의 해외 진출은 각자의 니즈 차이로 많은 충돌이 발생하여 정부의 개입을 통한 상호 연계성 강화 조치나 제도없이는 국제물류기업과의 동반진출이 어려운 것이다.⁹⁹⁾

현행 정부제도에는 동반진출에 대한 특별한 제도가 없으며, 개별 사업인 자원개발이나 해외건설 등에 정부차원의 필요한 자금 융자제도가 수출입은행 등을 통해 제한적으로 제공되고 있다. 따라서 국내 국제물류기업들의 원활한 동반 진출을 위해서는 진출 기업군의 상호 연계 체계 구축 및 제도적 지원 방안이 강구되어야 한다.

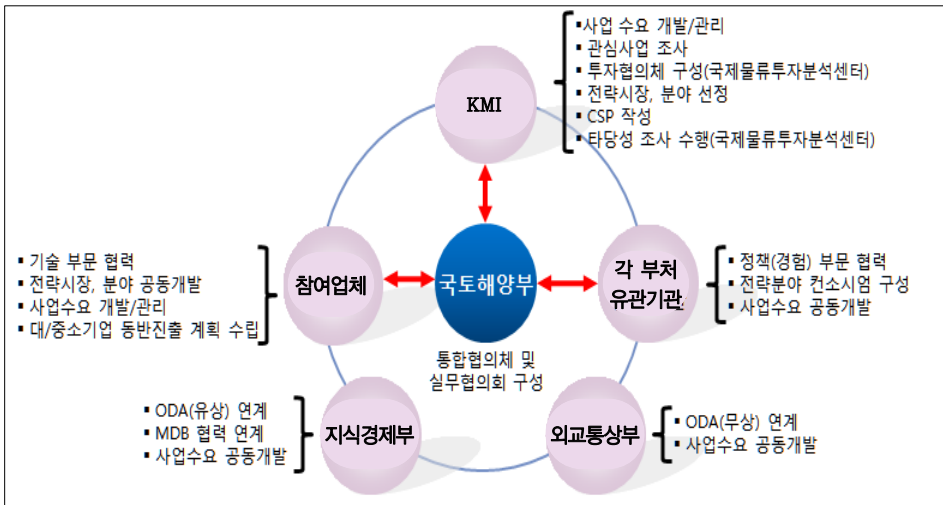
(1) 동반진출 협의체 구성

최근 해외진출이 활발한 대형 2차 물류기업들은 모기업들의 해외공장과 연계하여 진출하고 있어 빠른 시간 내에 글로벌 네트워크를 구축할 수 있다. 결국 국내 전문물류기업, 항만운행사, 선사, 국제물류주선업체 등 대부분의 국제물류업체들이 해외진출을 용이하게 하기 위해서는 국내 산업 중 글로벌 경쟁력을 가진 해외지향형 산업과 동반진출하는 것이 대안이 될 수 있다.

그러나 산업 특성, 기업별 투자 여력, 현지 여건, 정부지원 방식, 관계부처·기관 등이 모두 상이하여 국제물류기업이 국내 다른 산업들과 진출하는 것이 현재로서는 그렇게 쉬운 것이 아니다. 기본적으로 정부 중심, 특히 국토해양부를 중심으로 한 동반진출 협의체가 구성되고 국내 국제물류기업들과 타 업종 기업 간 동반진출을 할 수 있는 정책기반이 마련되어야 한다. 협의체 구성은 <그림 7-4>처럼 국토해양부를 중심으로 사업수요 개발 및 관리 등이 이루어져야 하고 각 부처 유관기관과 협력, 공적원조사업(ODA)과

99) 국토해양부, 「자원운송 등 해운시장 진출 타당성 연구」, 2010, pp. 223~238.

같은 국제원조사업과의 연계성을 검토하여 개별 국제물류기업들이 투자협체의 참여 여부와 방안 등을 공동으로 강구해야 할 것이다. 이러한 업무를 지원하고 연계하는 조직은 현재 한국해양수산개발원 내 설립되어 있는 국제물류투자분석센터를 활용하는 방안이 실질적인 대안이 될 수 있을 것이다.



| 그림 7-4 | 국제물류분야 동반진출 협의체 구성안

(2) 동반진출 법제도 정비

국제물류기업이 개별 산업별로 동반진출을 하기 위해서는 관련 산업의 법제도 정비도 필요하다. 한 예로 자원개발과 동반진출을 할 경우 관련 법제도의 정비를 통해 혜택을 확보할 수 있다. 자원개발의 경우 현행 해외자원개발사업법 제2조에서는 해외자원 개발을 단독 또는 외국인과의 합작, 외국인에 대한 기술용역 제공 및 개발자금 융자 등의 방법을 통해, 해외자원을 ‘개발(개발을 위한 조사 및 개발에 딸린 사업을 포함한다)하는 것’으로 정의하고 있다. 그러나 ‘개발에 딸린 사업’의 범위가 명확하지 않은 상황이므로 개발의 사전단계인 조사 및 탐사 등은 포함되나, 운송 및 물류 등

개발 이후의 단계에 대해서는 해외자원개발의 범위에 포함되는지 여부가 불확실하다. 따라서 해외자원개발사업법의 제2조 제3항의 일부를 ‘개발을 위한 조사 및 물류활동 등 개발에 따른 사업을 포함’하는 방향¹⁰⁰⁾으로 수정할 경우 국제물류기업의 동반진출 시 혜택을 같이 공유할 수 있다.

(3) 세제지원 사항

물류기업이 해외 동반진출할 경우 정부차원의 세제지원 강화가 필요하다. 현재 해외 진출 시 한국에서 운송되는 시설물이나 장비 등에 대한 세액 공제와 현지에서 취득하는 소득에 대한 세제혜택이 전무하다. 반면, 현재 자원개발기업들의 경우 조세특례법 제 22조에 따라서 해외자원개발 투자 배당소득에 대한 법인세 면제의 일몰기한을 기존 2009년에서 2012년으로 연장하여 혜택을 누리고 있다. 또한 동반진출 시 컨소시엄 법인에 대한 사업발굴 지원, 조사비 지원 등과 수출입은행 및 수출보험공사 등을 활용한 금융지원 강화도 필요하다. 범정부차원에서 추진하고 있는 ‘패키지형 사업 검토 실무협의회’¹⁰¹⁾에 물류기업이나 물류관련 협회가 포함되어 해외 동반진출에 필요한 사업에 초기부터 참여할 수 있는 방안을 강구해야 할 것이다.

(4) 유·무상 원조사업과 연계

국제물류관련 동반진출 사업에 대한 유·무상원조 사업의 연계가 필요하다. 한국의 공적개발원조(ODA)¹⁰²⁾는 무상원조와 유상원조로 구분되고

100) 국토해양부, 「자원운송 등 해운시장진출 타당성 방안 연구」, 2010, pp. 225~228.

101) 사업별로 유관기관·기업이 참여하는 ‘패키지형 사업 검토 실무협의회’를 범정부차원에서 지원체계를 구축하여 프로젝트 지원, 유망 프로젝트 발굴, 자금조달 구조 등 세부 지원방안 검토 지원하고 있음.

102) 현재 한국 공적개발원조(ODA) 규모가 국내 GNI 대비 0.10% (2009년, 8억 1,600만 달러)에서 2015년 0.25% 수준으로 증대될 계획에 따라 국내 물류기업의 ODA 활용형 해외진출 사업 발굴 및 연계가 필요하다. 일본의 ODA사업 규모는 한국의 12배 수준인 93억

있으며,¹⁰³⁾ OECD의 개발원조위원회 가입 및 국제사회와의 약속 등에 따라 증가가 예정되어 있다. 무상원조는 외교부 산하의 KOICA에서 자금협력을 담당하고 기술협력은 해당 정부부처 및 기관에서, 유상원조는 기획재정부 산하의 수출입은행에서 담당하고 있는 구조이다. 유·무상원조 모두 재외 공관, 사업발굴협의단, 외교행사 제안, 한국 기관의 사업발굴 등을 통하여 발굴하고 있으며, 수원국에서 공식사업요청서를 한국 정부에 요청함으로써 심사 및 사업 선정이 이루어지고 있다. 따라서, 원조 수원국의 신청에만 의존하게 될 경우, 효율적인 대상사업 발굴이 쉽지 않을 뿐 아니라 한국 기업의 진출 시기와 괴리되는 등의 문제가 발생할 수 있다. 따라서 한국 국제물류기업의 해외자원개발 및 물류사업 등이 이루어지는 국가 및 지역 등과 연관된 구체적인 원조대상 사업을 한국에서 발굴하여 상대국 담당자에게 제공할 필요가 있다.

6) 국제물류전담기구 설립

한국 국제물류기업들의 해외진출을 지원하기 위해서는 글로벌 물류 정책 수립 및 추진의 전담기구로서 국내 물류기업의 해외진출 전 단계를 관

6,200만 달러(GNI 대비 0.18%)이며, 자국 물류 및 건설기업들의 현지 진출과 연계하여 물류인프라 사업(메콩강 지역개발 프로젝트, 인도 텔라-뭄바이 철도 등)에 집중 투자하여 자국의 실익을 추구하고 있는 상황임.

- 103) OECD의 DAC(Development Assistance Committee, 개발원조위원회)에서는 ODA(Official Development Assistance, 공적개발원조)를 공여국의 공공부문이 개발도상국 또는 국제기구에 공여한 재원흐름 중 목적이 개도국의 경제발전 및 복지증진인 경우, 증여율이 25% 이상인 경우, DAC 수원국 명단에 속해 있는 개도국 및 개도국을 주요수혜대상으로 하는 국제기구에 수여한 경우의 3가지 조건을 만족하는 경우를 말하고 있음. ODA의 형태는 국제기구 출연 및 출자, 국제기구에 대한 양허성 차관 등 다자간 협력사업과 함께, 물자 지원, 재난구조, 기술협력 등 상환의무가 없는 무상원조(증여, Grant)와 차관 등 상환의무가 있는 유상원조(Non-grant)의 양자 간 협력으로 구분됨. 한국에서는 일반적으로 ODA를 광의의 의미뿐 아니라 협의의 의미인 무상원조에도 동시에 사용하고 있으며, 유상원조의 경우에는 대외협력기금(Economic Development Cooperation Fund)의 영문약자인 EDCF로 통칭하고 있음(<http://www.koica.go.kr/>, <http://www.koreaexim.go.kr/>에서 참조).

리할 컨트롤 타워 기능이 필요하다. 국제물류전담기구가 국내 물류기업들의 실효성 있는 해외진출을 지원하기 위해서는 전문성, 추진력, 투자능력 및 협상력을 겸비하고 국내 물류기업의 지원 역할에 충실해야 한다.

물류기업 해외진출 기반조성	물류기업 해외진출 지원	선행투자 및 양도
• 국가 글로벌 물류진출 계획 수립, 목표 설정 • 제조기업, 자원개발기업 동반진출 체계구축 • ODA, 협력사업 발굴 등 국제협력사업 추진	• 사업정보 제공, 현지기업알선, 사업발굴 • 대출, 보증, 지분투자 등 자금 지원	• 선행투자를 통한 위험감수 및 안정화 단계 시 국내 물류기업 등에 일정 지분 양도 • 청산 및 매각 등 운영지원

| 그림 7-5 | 국제물류전담기구 기능 및 역할

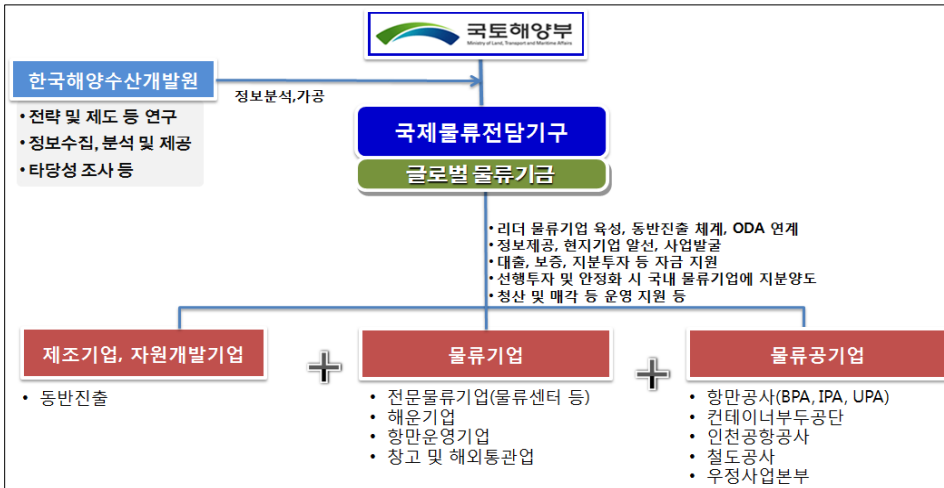
국제물류전담기구가 효과적인 역할을 수행하기 위해서는 자체적으로 대규모 정책자금 확보 및 운용이 필요하다. 글로벌 물류사업은 변동 가능성이 높고, 외부환경에 대한 신속한 대응이 필요하므로 예산보다는 기금형태가 적합하다. 특히 저리융자, 보증, 보험, 지분투자, 관련 펀드출자, 국제협력 등을 활용할 수 있어야 한다.

(1) 국제물류 전문공기업 신설

국제물류전담기구 설립을 위한 첫 번째 방안은 국제물류 전문 공기업 신설이다. 주요 설립 내용은 글로벌 물류사업을 전담해서 추진할 수 있는 신규 공공기관을 설립¹⁰⁴⁾하는 것이다. 재원조달은 교통시설특별회계¹⁰⁵⁾, 국채발행 등을 통한 국비지원, 연기금, 정책금융기관 출자 및 자체 수익금 등을 통해 가능하다.

104) 해외자원개발의 경우 수출입은행을 통한 저리자금 대출, 조세특례법(제25조)에 의한 법인세 일부 면제, 개발장비 설비투자 시 세액공제, 광물자원공사를 통한 정부 주도의 국민 자원개발사업 추진 등 전폭적인 정부 지원 정책을 펼치고 있음.

105) 교통세(2013년 폐지 예정), 승용차 특소세, 항행안전시설사용료 및 국제여객공항이용료, 항만시설사용료, 공유수면 점·사용료 등 포함.



| 그림 7-6 | 국제물류전담기구 도식도

(2) 한국투자공사 기능 확대

한국투자공사(KIC) 자금 활용 및 지원기능을 추가하는 것이다. 주요 설립 내용은 KIC에 글로벌 물류 정책 수립 및 추진 기능을 부여하고 국부펀드 규모를 대폭 증액하여 KIC가 국내 물류기업에 대한 자금 및 진출전략을 지원하는 것이다. 재원조달은 외환보유액¹⁰⁶⁾ 및 외국환평형기금¹⁰⁷⁾ 등 여유자금 및 연기금, 정책금융기관 출자 등을 통하는 것이다.

(3) 관련 공공기관 기능 확대

해외 진출 및 물류 관련 공공기관 내 국내 물류기업에 대한 자금 및 사업지원 기능을 강화 혹은 신설하는 것이다. 항만공사(BPA, UPA, IPA), 한국컨테이너부두공단, 인천국제공항공사, KORAIL, 우정사업본부 등이 대상이 될 수 있을 것이다. 재원조달은 기관 특성에 따라 예산(출연금, 출자금,

106) 한국 외환보유액은 약 2,700억 달러 수준(2010년 6월 현재).

107) 외국환평형기금 순조성액은 66조 수준(2009년 12월 누계 기준).

위탁운영 등) 증액 및 채권발행 등을 통해 재원을 조달할 수 있다. 그러나 모든 대안들은 관계 정부부처, 관계 기관 등과의 협조가 있어야 추진될 수 있으므로 정부의 국제물류 관련 거버넌스 기능 정비가 우선되어야 한다.

참 고 문 헌

<국내 문헌>

- 「파이낸셜뉴스 경제」, 2009. 4. 27.
- 강광하, 「산업연관분석론」, 연암사, 2000.
- 강준구, “경제의 서비스화: 국제적 현황 및 구조적 변화”, 「KIEP 세계경제」, 대외경제정책연구원, 2001. 7.
- _____, 「OECD 회원국의 서비스산업 분석」, 대외경제정책연구원, 2010.
- _____, 「유통서비스 시장개방의 이익과 과제: 국내 소매업의 구조조정을 중심으로」, 대외경제정책연구원, 2004.
- 관계부처합동, “서비스산업의 성장기반 확충을 위한 서비스업 해외진출 활성화 방안”, 발표자료, 2010. 6.
- 국토해양부, 「국가물류기본계획(2011~2020)(안)」, 2010. 10.
- _____, 「국제물류전담기구 설립 타당성 연구」, 2008. 12.
- _____, 「물가안정을 위한 수입물류체계 개선방안 연구」, 2009.
- _____, 「자원운송 등 해운시장 진출 타당성 연구」, 2010.
- _____, 「한·EU FTA체결에 따른 항만자유무역지역 영향 및 기업유치전략 연구」, 2010.
- 기획재정부, “경제난국 극복 및 성장기반 확충을 위한 서비스산업 선진화 방안”, 발표자료, 2009. 5.
- _____, “성장동력 확충과 서비스수지 개선을 위한 서비스산업 선진화 방안 : Service PROGRESS I”, 발표자료, 2008. 4.
- _____, “일자리 창출과 성장기반 확충을 위한 서비스산업 선진화 방안 : Service PROGRESS III”, 발표자료, 2009. 1.
- 김수엽·이성우·김찬호·송주미, 「글로벌 리더 물류기업 성장전략 연구」,

- 한국해양수산개발원, 2009.
- 김운수 · 김찬호 · 김근섭, 「글로벌 항만경쟁 구조변화와 해외 신흥거점선정 연구」, 한국해양수산개발원, 2008.
- 김준동 · 강준구 · 김혁황 · 김민성 · 이성봉, 「국내 외국인직접투자의 경제적 효과 및 투자환경 개선방안」, 대외경제정책연구원, 2009.
- 김화영 · 이성우, “Imitation Strategy를 이용한 국내 물류기업의 해외진출 전략에 관한 연구”, 「항만경제학회지」, 제26집 3호.
- 물류산학연합회, 「제3자물류 활성화 방안에 관한 연구보고서」, 2007.
- 민경휘, 「서비스산업과 제조업 간 연관구조 변화의 분석」, 산업연구원, 1998.
- 반지명, 「슈퍼마켓, 슈퍼센터 동행과 전망」, 한국체인스토어협회, 2003.
- 산업자원부, 「컨설팅 서비스산업 경쟁력 강화방안」, 2007.
- 삼정KPMG경제연구원, 「주식회사 대한민국, 이제 다시 시작이다」, 원앤원 북스, 2009.
- 상공부, 「도소매업진흥5개년계획」, 1988.
- 시오미 에이지 · 사이토 미노루, 「현대물류시스템론」, 1998.
- 이성우, “공항만배후단지 중심의 국가 물류체계 정비 필요”, 「월간 물류동향」, 한국해양수산개발원, 2009. 10.
- 이홍식 · 강준구, “국제 생산네트워크의 형성과 무역수지 구조”, 「경제분석」 제16권 제2호, 한국은행, 2010.
- 조병도, “산업연관모형을 이용한 수입증가요인 분석”, 「경제분석」, 제7권 제4호, 한국은행, 2001.
- 하나경제연구소, 「물류창고업의 환경변화와 투자여건 분석」, 2008.
- 한국개발연구원, 「서비스산업 선진화 정책방향 보고, 서비스산업 선진화 작업반」, 2009.
- _____, 「서비스부문의 선진화를 위한 정책과제」, 2007.

- 한국무역협회, 「초대형 글로벌 3PL기업 육성방안」, 2008.
- _____, 「AEO 제도 도입이 중소기업 수출에 미치는 영향」, 2009.
- _____, 「물류창고업의 선진화 방안」, 2009.
- 한국은행, 「2005년 산업연관표(실측표) 작성 결과」, 2008.
- _____, 「2007년 고용표로 본 우리나라의 고용구조 및 노동연관효과」, 2009.
- _____, 「2008년 산업연관표 작성결과」, 2010.
- _____, 「산업연관분석해설」, 2004.
- _____, 「우리나라의 고용구조와 노동연관효과」, 2008.
- 한국컨테이너부두공단, 「3PL 기업 성장 및 해외진출방안」, 2007.
- 한국해양수산개발원, 「글로벌 물류 그랜드 디자인(내부자료)」, 2009.
- 한진물류연구원, 「신흥 잠재시장 네트워크 확대 방안」, 2007.

<국외 문헌>

- Amerini G., “General Economic Crisis Hits European Port Activity”, *Statistics in Focus*, No. 11, Eurostat, 2010.
- _____, “Maritime Transport of Goods - 2nd Quarter 2009”, *Data in focus*, No. 17, Eurostat, 2010
- Baumol, W. J., S. A. B. Blackman, and E. N. Wolff, “Unbalances Growth Revisited: Asymptotic Stagnancy and New Evidence”, *American Economic Review*, Vol. 75 No. 4, 1985.
- Bialas-Motyl A., “Goods Transport by Rail Declining by the End of 2008”, *Statistics in Focus*, No. 19, Eurostat, 2010.
- D. W. Song, *KMI Workshop Paper*, 2008.
- DeBresson, C., *Economic Interdependence and Innovative Activity: An Input-output Analysis*, Edward Elgar Publishing Ltd., 1996.

- Enache D., “Regional Specialization Within Transport Services”, *Statistics in Focus*, No. 65, Eurostat, 2009.
- Eurostat, “European Business: Facts and Figures”, *Statistical Books*, 2009 edition.
- _____, “Eurostat Regional Yearbook 2009”, *Statistical Books*, 2009 edition.
- _____, “Panorama of Transport”, *Statistical Books*, 2009 edition.
- IRAS, *Goods and Service Tax : Approved Third Party Logistics Company Scheme*, 2006.
- Lee, S-W, Song, D-W and Duruet, C., “Spatial Evolution in Asia’s Global Ports”, *Geoforum*, Vol. 39, No. 1, 2008, p. 374.
- Leontief W, *Input-Output Economics*, Oxford University Press, 1986.
- Michael L. Lahr • Erik Dietzenbacher, *Input-Output Analysis: Frontiers and Extensions*. Palgrave, 2001.
- Miller, R. E. and P. D. Blair, *Input-Output Analysis: Foundations and Extensions*, Cambridge University Press, 2009.
- Peterson W(ed.), *Advances in Input-output Analysis: Technology, Planning, and Development*, Oxford University Press, 1991.
- Singapore Customs, *A Handbook on the Zero GST Warehouse Scheme*, 2009.
- Stopford M., *Maritime Economics III edition*, Routledge, London, 2009.
- Uno, Kimio, *Measurement of Services in an Input-Output Framework*, North-Holland, 1989.
- Wik Consulting, *Inquiry on Postal Services*, Eurostat, 2007.

<온라인 자료>

http://ec.europa.eu/enterprise/enterprise_policy/cip/index_en.htm

<http://ec.europa.eu/enterprise/networks/eic/eic.html>

http://ec.europa.eu/transport/index_en.htm

<http://tentea.ec.europa.eu/>

<http://www.eif.org/>

<http://www.emsa.europa.eu/>

<http://www.era.europa.eu/Pages/Home.aspx>

<http://www.gate2growth.com>

<http://www.logistics-alliance.eu/about-ael/mission>

IMD(Online)

OECD(Online)

World Bank(online)

관세청 전자통관시스템(<http://portal.customs.go.kr>)

일본통계청, 산업연관표

지식경제부, 외국인직접투자 통계

통계청, 통계정보시스템(KOSIS)

한국은행, 경제통계시스템

한국은행, 산업연관표 및 고용표

한국체인스토어협회, 내부자료

한국 국제물류산업 선진화 방안 연구

2010年 12月 29日 印刷

2010年 12月 31日 發行

編輯兼 發行人	金	學	韶
發行處	韓國海 洋 水 產 開 發 院		
	서울특별시 마포구 상암동 1652		
전 화	2105-2700	FAX : 2105-2800	
등 록	1984년 8월 6일	제16-80호	

組版・印刷/ 한성애드컴 2266-6559 정가 15,000원

판매 및 보급 : 정부간행물판매센터 Tel : 394 - 0337