

東아시아 主要國의 輸出 컨테이너貨物 物流費 比較分析

머리말

지금 우리는 IMF관리체제를 극복하기 위한 몸부림을 치고 있다. 우리나라 경제가 이처럼 깊은 수렁에 빠지게 된 것은 高賃金, 高金利, 高地價에 더하여 高物流費로 인한 高費用・低效率 經濟構造에 기인했다고 할 수 있다.

주지하다시피 우리나라의 국가물류비는 1996년 기준으로 64조원에 달하여 GDP 대비 16.3%에 이르고 있으며, 우리나라 수출기업의 물류비(1995년)는 수출액 대비 16.5%로서 외국의 기업들에 비해 매우 높은 수준을 나타내고 있다. 이와 같이 턱없이 높은 물류비는 우리나라 수출기업의 경쟁력을 저하시키는 결정적인 요인으로 작용함으로써 수출의 발목을 잡고 있는 실정이다. 그러나 우리나라의 수출물류비가 외국에 비하여 높다는 사실을 객관적으로 규명하고 그 요인을 밝혀내기 위해서는 우리나라와 경쟁관계에 있는 국가들의 물류비를 비교분석할 필요가 있다.

특히 우리나라를 비롯하여 일본, 대만, 홍콩, 중국 등 동아시아 국가들은 수출의존도가 높고 수출 주종 품목도 전기전자, 자동차부품, 타이어, 섬유, 신발 등 매우 유사한 특징을 지니고 있다. 이러한 수출 주종 품목들은 대부분이 컨테이너로 운송되는 화물로서 수출가격에서 차지하는 물류비용이 각국의 물류 인프라 및 물류시스템에 따라 차이가 발생하여 수출경쟁력에 지대한 영향을 미치고 있다. 그럼에도 불구하고 이제까지 輸出物流費에 대한 國際間 比較分析이 전혀 이루어지지 않고 있어 이에 대한 연구가 시급히 요구되고 있다.

따라서 본 연구는 東아시아 각국의 輸出 컨테이너貨物の 構成要素別 物流費用을 조사하고 동아시아 각국의 수출 컨테이너화물의 물류비용을 比較分析하여 우리나라 수출 컨테이너화물의 물류비용 節減方案을 제시하고자 하였다.

본 연구보고서는 본원의 朴泰元 博士가 집필하였다. 필자는 자료수집 과정에서 많은 도움을 주신 현대상선 관계자들과 한국무역협회 許文九 과장께 깊은 감사를 표시한다. 또한 연구심의를 통해 조언을 해 주신 본원의 丁必洙 副院長, 鄭鳳敏 博士, 趙鎭行 博士와 현대상선의 丁大植 부장, 한국무역협회의 姜斗景 과장께도 고마움을 전한다.

아무쪼록 본 연구가 우리나라 수출물류비에 대한 새로운 시각에서의 접근방법으로서 많은 후속연구의 시금석이 되길 바라며 아울러 우리나라 수출기업의 물류비를 절감할 수 있는 대책수립의 참고자료로 널리 활용되었으면 한다.

끝으로 본 연구보고서의 내용은 필자의 개인적인 의견이며 韓國海洋水産開發院의 공식적인 견해가 아님을 밝혀둔다.

1998년 12월

韓國海洋水産開發院
院長 洪 承 湧

第 1 章 序 論

1. 研究背景 및 目的

- 우리나라를 비롯하여 일본, 대만, 홍콩, 중국 등 동아시아 국가들은 수출 의존도가 높고 수출 주종 품목도 전기전자, 자동차부품, 타이어, 섬유, 신발 등 매우 유사한 특징을 지니고 있음.
- 이러한 수출 주종 품목들은 대부분이 컨테이너로 운송되는 화물로서 수출가격에서 차지하는 물류비용이 각국의 물류인프라 및 물류시스템에 따라 차이가 발생하여 수출경쟁력에 지대한 영향을 미치고 있음에도 불구하고 물류비에 대한 국제간 비교분석이 전혀 이루어지지 않고 있어 이에 대한 연구가 매우 시급히 요구됨.
- 따라서 본 연구는 동아시아 국가들의 주요 수출 컨테이너화물의 물류비를 비교분석하여 정책대안을 제시하는 데 목적이 있음.
 - 동아시아 각국의 수출 컨테이너화물의 구성요소별 물류비용 조사
 - 동아시아 각국의 수출 컨테이너화물의 물류비용 비교분석
 - 우리나라 수출 컨테이너화물의 물류비용 절감방안 제시

<기존 기업물류비 조사연구의 한계>

- 상공회의소
 - 1987년, 1993년, 1995년 세 차례에 걸쳐 기업들을 대상으로 전체 및 종별 물류비의 실태조사를 실시하여 발표
 - 매출액대비 물류비가 1987년 5.9%에서 1993년에 8.5%, 1995년에는 14.3%로 증가
 - 그러나 대상기업이 내수 및 수출입 기업을 모두 포함하고 있으며 물

류의 기종점이 상이할 뿐만 아니라 국제적인 비교분석이 없음.

- 또한 물류비 산정영역도 대상기업의 25%가 조달, 생산, 판매, 회수 물류 등 전영역에 걸쳐 산정하고, 36%는 판매물류만을 산정하는 등 통일된 기준에 의한 산정이 아니어서 신뢰성이 매우 떨어짐.

○ 한국무역협회

- 1989년, 1991년, 1993년, 1995년 네 차례에 걸쳐 수출기업을 대상으로 물류비 실태조사를 실시하여 발표
 - 수출액대비 물류비가 1989년 13.9%에서 1991년에 14.8%, 1993년 16.1%, 1995년에는 16.5%로 지속적인 증가세 시현
- 그러나 품목별·수출지역별로 구분하여 산정하지 않고 국제적인 비교분석이 전혀 없으며, 특히 수출기업의 제출자료를 단순히 누계하여 발표함으로써 물류업체의 서비스가격과의 검증과정이 전혀 이루어지지 않음.
- 또한 물류비 산정에 있어 수출규모에 따라 대기업과 중소기업간에 물류비의 차이가 존재함에도 불구하고 이를 고려하지 않음.

○ 기타 기관

- 전국경제인연합회, 중소기업협동조합중앙회, 한국생산성본부 등에서 비주기적으로 기업물류비를 조사하여 발표하고 있음.
- 이들 조사자료들도 기업의 제출자료에 전적으로 의존하고 있고 정책적인 변수가 작용하여 공식적인 자료로 활용하기에는 신뢰성이 크게 떨어짐.

2. 研究範圍 및 方法

○ 조사 대상 국가

- 한국, 일본, 대만, 홍콩, 중국 등 5개국

○ 조사 대상 품목

- 전기전자제품(TV), 컴퓨터, 타이어, 신발, 섬유, 봉제완구 등 1997년 중 동아시아 국가들의 주종 수출 컨테이너화물

○ 조사 대상 업체

- 국가별, 품목별로 대표기업(최다 수출기업)을 표본으로 선정

- 물류비 조사 항목 및 기준
 - 운송비, 통관비, 보관비, 하역비 등 물류기능별 비용을 특정 시점의 시장가격(요율)으로 조사분석
 - 물류경로는 국별·품목별 화물의 발생지(생산공장)에서 자국 항만, 그리고 화물의 목적지(수입국 양하항)까지로 하고 미국은 LA, 유럽은 로테르담을 기준으로 조사
- 한국무역협회, 동종 품목 수출업체 등을 통하여 일차적인 자료를 수집
- 국가별 표본기업을 대상으로 동종 수출업체 및 국적선사의 현지법인을 통하여 서면 및 면담 조사를 병행

3. 研究의 隘路點과 限界

- 본 연구에서는 수출물류비의 요소비용 중에서 객관적인 조사가 가능한 통관비용, 내륙운송비용, 터미널비용, 해상운송비용 등에 대한 조사분석만을 수행하였기 때문에 전체적인 수출물류비를 조사하지 못한 한계점을 지니고 있음.
 - 포장비용, 물류정보비용, 물류관리비용 등에 대한 조사는 업체들이 자료를 대외적으로 공개하지 않아 현실적으로 불가능함.
- 조사대상 수출 품목별로 규격과 재질 등에 따라 수출가격의 차이가 심하기 때문에 상품가격을 정확히 파악하기가 매우 어려운 실정임.
- 국내외를 막론하고 조사 대상업체들이 물류비를 대외적으로 공개하는 것을 금기로 하고 있어 자료수집에 상당한 어려움이 있었으며, 그나마 우리나라 선사들의 현지 법인의 도움으로 조사분석에 필요한 자료를 수집할 수 있었음.
- 한편 어렵게 구득한 물류비에 관한 자료들도 조사의 시기와 각국의 환율변동에 따라 차이가 발생하여 비교 대상국의 업체들에 대해서 특정시점을 기준으로 조사하기가 매우 어려운 상황이었음.

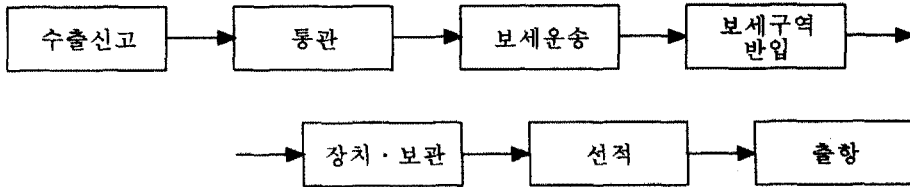
第2章 輸出 컨테이너貨物の 流通經路

1. 輸出 컨테이너貨物の 流通段階

- 수출 컨테이너화물의 유통단계는 일반적으로 i) 수출업자(화주)의 화물출하지에서 선적항의 보세구역까지의 운송 ii) 보세구역의 반입 iii) 컨테이너터미널에서의 하역작업 등으로 구분할 수 있음(<그림 II-1> 참조).
- 수출업자는 세관에 수출신고를 한 다음에 필요한 수출검사를 거쳐 수출면허를 받게되며, 통관된 수출상품은 대부분 선적항까지 보세운송의 과정을 거쳐 보세구역에 반입되어 장치·보관되었다가 선적후 출항하게 됨.
 - 보세구역은 컨테이너부두를 지칭하며 우리나라의 경우에는 컨테이너부두로 직접 반입되거나 부두밖의 사설컨테이너장치장(ODCY)에 반입후 컨테이너부두로 운송되는 경로를 거침.
 - 일본, 대만, 홍콩, 중국 등에서는 우리나라와 달리 대부분의 컨테이너화물이 ODCY를 경유하지 않고 수출업자의 문전에서 컨테이너부두로 직접 운송되는 경로를 거치고 있음.
 - 통상 수출 컨테이너화물은 본선이 입항전에 컨테이너부두의 마샬링야드에 일시적으로 장치되었다가 본선에 선적
- 컨테이너 화물은 부산항의 컨테이너 전용부두에서 주로 선적되며 동남아, 일본, 중국 등으로 수출되는 경우에는 주로 재래부두에서 선적됨.

〈그림 II-1〉

수출 컨테이너화물의 유통경로

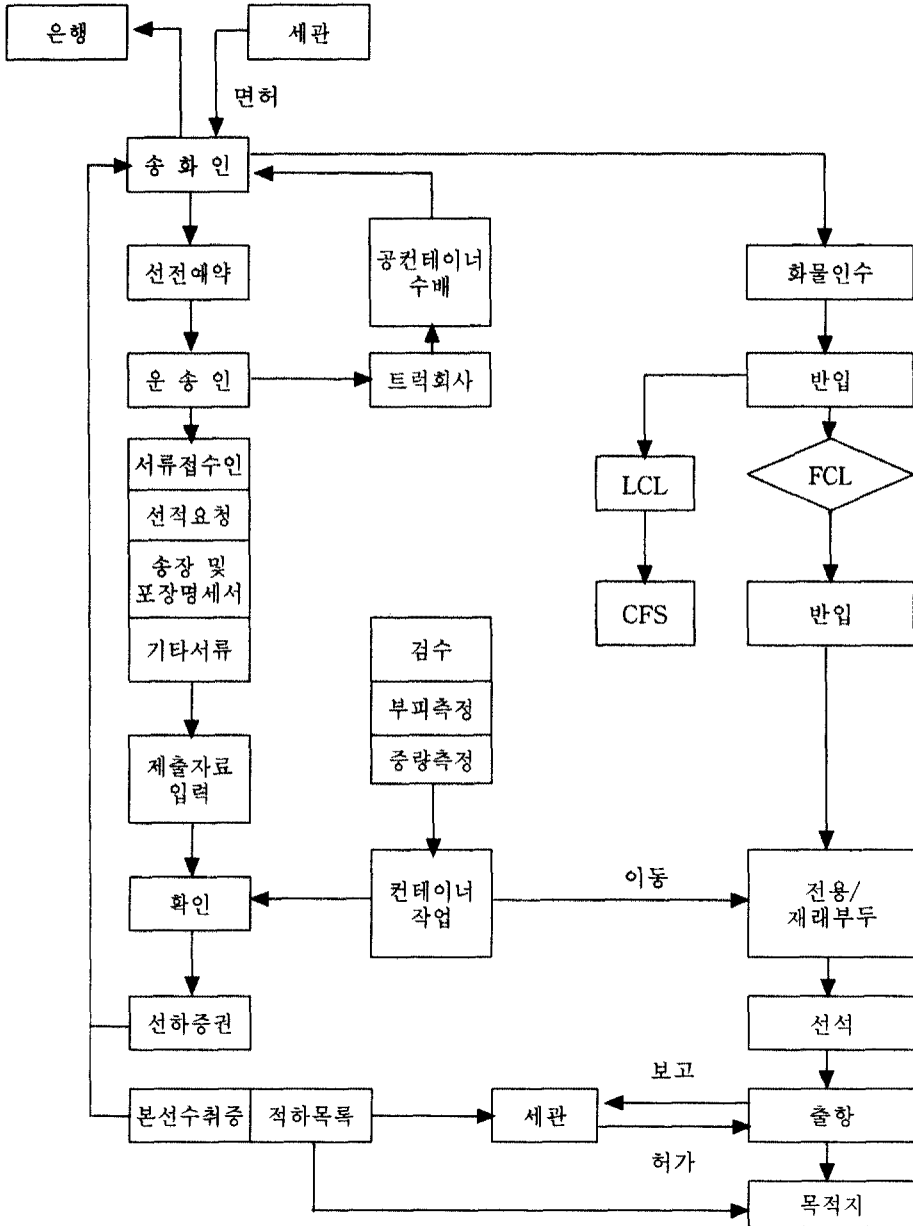


2. 輸出 컨테이너貨物の 船積節次

- 수출 컨테이너화물은 컨테이너 한 개에 만재할 수 있는 FCL화물과 컨테이너 한 개에 차지 못하는 소량화물인 LCL화물에 따라 유통단계에 차이가 있음.
 - FCL화물은 수출업자의 출하지에서 직접 컨테이너에 적입된 뒤 항만 내 또는 인근에 있는 컨테이너장치장(CY)으로 보세운송됨.
 - LCL화물은 수출업자의 공장 또는 창고에서 CY내에 있는 컨테이너 화물조작장(CFS)으로 운송된 후, 목적지별로 한 개의 컨테이너안에 다른 화주의 화물과 혼적되어 부두로 운송됨.
- 컨테이너터미널에 반입된 화물은 컨테이너선에 의해 수입업자의 목적항까지 운송후 각종 운송수단에 의해 목적지까지 전달됨.
 - 통상 컨테이너선에 의해 해상운송된 후에 항만에서 철도 또는 도로의 운송수단을 통하여 수입업자가 지정하는 목적지까지 인도

〈그림 II-2〉

수출 컨테이너화물의 업무흐름도



第3章 輸出 컨테이너貨物の 物流費 體系

1. 物流費의 分類體系

- 물류비의 분류체계는 발생 형태별, 영역별, 기능별, 관리목적별 등으로 구분할 수 있음(<그림 Ⅲ-1> 참조).
 - 이들 분류체계는 물류비의 산정 또는 관리를 위하여 제시된 분류 체계나 분류기준을 나타내고 있기 때문에 기업의 물류특성, 물류비 산정능력, 물류비관리의 수준, 물류비 정보의 요구 수준 등에 따라 각각 다르게 나타남.

1) 발생 형태별 분류

- 발생 형태별 분류는 물류활동을 위해서 발생하는 비용의 형태에 따른 분류로서 비용의 지불형태에 의한 분류와 유사하여 지불 형태별 분류라고도 함.
- 발생 형태별 분류의 가장 큰 특징은 재무회계상 계정과목의 분류와 매우 유사하다는 점이며, 발생 형태별 물류비의 분류와 계산을 위해서는 재무회계상의 각종 회계자료의 입수가 필요함.
- 발생 형태별 물류비는 비용의 지불검증이 가능하지 않은 현금지출을 동반하지 않고 발생한 물류비로서 투자보수비의 범주에 속해 있는 재고금리와 물류시설투자 금리 및 타사 지불 물류비의 산정 문제임.
 - 이들 물류비는 물류의 기회비용에 해당되기 때문에 물류의사결정과 물류업적의 평가시 매우 중시되지만 해당 물류비의 계산은 물류비관리의 목적에 맞게 경제성의 원칙에 의해 산출하는 것이 바람직함.

2) 영역별 물류비

- 영역별 물류비의 분류는 제품이나 상품(원부재료나 부품, 가공품을 포함) 등 물품의 물리적인 이동에 따른 분류로서 주로 형태가 있는 물류의 과정에서 발생하는 비용을 대상으로 하고 있음.
 - 물자와 정보의 흐름 중에서 제조업체의 경우에는 생산과정에서 발생하는 물류비를 제외하는데 이는 생산물류비가 제품의 원가에 포함되기 때문임.
- 영역별 분류체계는 기업내의 물품 흐름에 따라 물류비용이나 활동의 문제점 파악 등에 유용함.
 - 다만 물류영역의 구분에 따라 비용 차이가 발생할 수 있기 때문에 명확한 구분이 필요

3) 기능별 분류

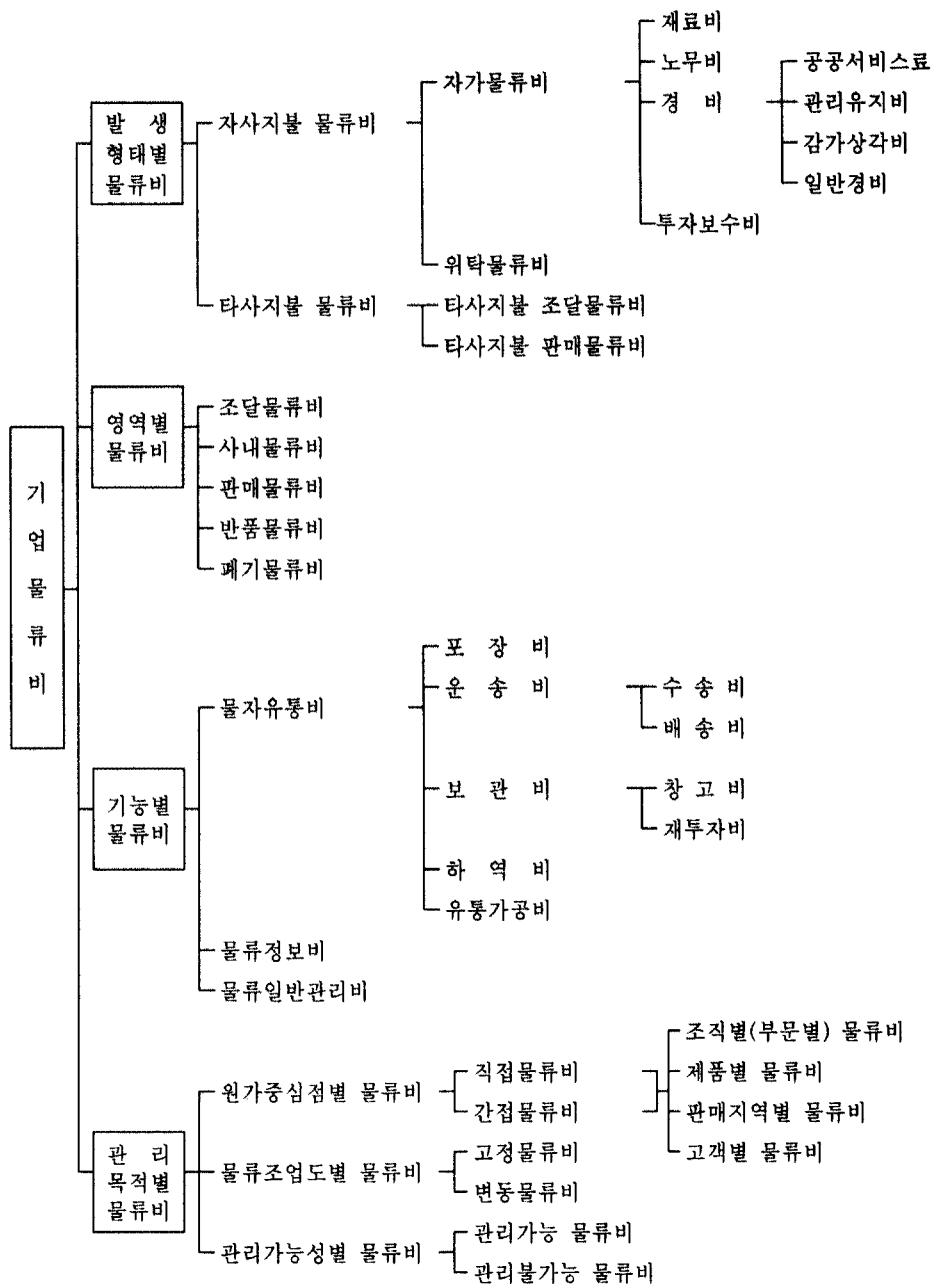
- 기능별 물류비의 분류는 물류기능의 구분에 따른 분류로서 주로 물류와 관련하여 포장, 운송, 보관, 하역 및 유통가공의 과정에서 발생하는 비용을 대상으로 하는 물류비를 지칭하고 있으며, 물류정보비와 물류관리비를 포함함.
- 비용의 중요성에 따라 운송비와 보관비의 특성을 비용최소화의 관점에서 비교하여 보면 트레이드 오프(trade-off) 관계가 종종 발생함. 따라서 전사적인 물류전략의 관점, 총비용의 최소화 내지는 물류 생산성 향상의 관점에서 항상 검토되어야 함.

4) 관리목적별 분류

- 관리목적별 물류비는 물류비관리를 희망하는 제품별, 물류센터별, 지역별, 고객별과 같은 특정 관리대상별로 산정된 물류비를 의미함.
- 이들 물류비는 원가중심점별로는 직접물류비와 간접물류비, 물류 조업도별로 고정 물류비와 변동물류비로 분류하며 관리가능성별로는 관리가능 물류비와 관리불가능 물류비로 구분하고 있음.

〈그림 III-1〉

물류비의 분류체계



- 이같은 분류의 주된 목적은 관리목적에 적합하고 유용한 물류비의 정보를 산출해내기 위함임. 즉 이러한 정보를 통하여 물류활동의 업적평가는 물론이고 각 관리 단위별 채산성 분석을 통한 원가절감을 달성할 수 있기 때문임.
- 또한 물류활동의 중점관리 목표를 정책이나 전략차원에서 실시하게 되면 물류정책이나 물류전략의 실효성 등을 검토해 보는 기회를 제공해주는 성과도 있음.

2. 輸出物流費의 範圍

- 물류비는 물류활동에 소요되는 비용을 말하며 수송, 보관, 하역, 포장, 정보 등의 제반 활동에 소요되는 비용을 의미함.
- 물류비는 물류활동의 범위에 따라 개별기업이 물류활동을 수행하는데 소비한 경제가치를 측정하는 기업물류비와 기업부문의 물류를 포함하여 국내에서 일어난 모든 물류활동을 위해 소비한 경제가치를 측정하는 국가물류비로 구분할 수 있음.
- 기업물류비는 개별기업이 일정기간 동안 물류활동에 소비한 비용으로 자체 물류시스템의 효율성을 평가하기 위해 사용되며 손익계산서 등 기존의 재무제표를 활용하거나 별도의 원가산정기준을 이용하여 산정할 수 있음.
- 수출물류비는 수출상품의 물류활동에 소요되는 비용을 말하며 수송, 보관, 하역, 포장, 정보 등의 제반 활동에 소요되는 비용을 의미하며, 생산지에서 수입업자의 장소에 발생하는 제반 물류활동에 발생하는 비용을 말함.
 - 수출물류비는 수출업자와 수입업자간의 국제물품매매계약(무역거래계약)에 따른 무역거래조건에 따라 차이가 발생

3. 輸出物流費의 算定基準

- 수출물류비를 산정할 경우 대상항목을 물류활동의 수행주체별, 영역별, 기능별로 구분할 수 있음(<표 Ⅲ-1> 참조).

〈표 III-1〉

수출기업의 물류비 구분

물류활동의 수행주체별	영역별	기능별
자가물류비 위탁물류비	조달물류비 사내물류비 판매물류비 반품물류비 폐기물류비	포장비 운송비 보관비 하역비 유통가공비 물류정보비 물류일반관리비

자료 : 한국생산성본부, 「물류비의 이해와 활용」, 1991. 12.

1) 물류활동의 수행주체별 분류

- 자가물류비는 물류활동의 전부를 사내의 조직을 이용하여 발생하는 비용을 의미하며, 위탁물류비는 물류활동의 일부 또는 전부를 외부의 물류업자나 물류자회사에 위탁한 경우에 지불하는 비용을 의미함.

2) 영역별 분류

- 조달물류비는 물품이 조달처에서 수출 물품의 제조업자에게 납품된 후 공정에 투입되기 전까지의 물류과정에 발생하는 비용을 말함.
- 사내물류비는 수출 물품을 운송하고 선적할 때까지의 물류과정에서 발생하는 비용을 의미함.

3) 기능별 분류

- 기능별 분류는 물류활동에 의해 발생된 비용의 물류기능에 따른 분류로 물품유통비, 물류정보비, 물류일반관리비로 구분할 수 있으며, 물품유통비에는 포장비, 운송비, 하역비 및 유통가공비 등이 포함됨.

4. 우리나라 輸出物流費의 現況

1) 수출물류비 추이

- 우리나라의 경우 국가전체적으로 물류활동을 위해 소비된 비용인 국가물류비는 1996년 기준으로 GNP대비 16.3% 수준인 63조 8천억원에 이르고 있음.
- 이는 1986년의 국가물류비 14조원과 비교하면 약 4.5배가 증가한 것이며, 이 기간중 물류비의 연평균 증가율은 14.7%로서 동기간 물동량 증가율 9.7%를 크게 상회하였음.
- 이와 같은 고물류비는 최근 우리 경제에 문제가 되고 있는 고비용·저효율구조와 이에 따른 경쟁력 약화의 원인이 되고 있는 것으로 추정됨.

〈표 Ⅲ-2〉

GDP 대비 물류비 추이

단위 : 조원, %

구 분	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996
GDP(A)	179.5	215.7	240.4	267.1	305.0	351.3	390.0
물류비(B)	25.6	32.0	37.0	41.2	47.8	57.9	63.8
B/A	14.3	14.8	15.4	15.4	15.6	16.5	16.3

자료 : 교통개발연구원, 「'96 국가물류비 산정 및 추이분석」, 1998.

- 1996년 미국의 경우 국가물류비가 GDP에서 차지하는 비중은 10.6%로서 1990년대 들어서 지속적으로 낮아지고 있는 추세를 보이는 것과 대조를 이룸.
- 한편 우리나라 기업들의 수출액대비 물류비는 1989년의 13.9%에서 1995년에는 16.5%로 증가함으로써 외국의 기업들에 비해서 높은 물류비를 부담하고 있음.

〈표 Ⅲ-3〉 우리나라 수출기업의 물류비 추이

단위 : 억달러

구 분	물류비(A)	수출액(B)	A/B(%)
1989	86.9	624	13.9
1991	106.4	719	14.8
1993	132.3	822	16.1
1995	206.4	1,251	16.5

자료 : 한국무역협회, 「수출기업의 물류비 지출실태 및 물류예로 현황조사보고」, 1996.

2) 물류기능별 물류비 추이

- 1995년 우리나라 수출기업이 지출한 물류비의 부문별 구성비중은 운송비가 55.7%, 포장비가 12.7%, 하역비가 10.3%, 보관비가 10.3%, 통관비가 4.8%, 물류정보비가 3.0% 등으로 각각 나타남.
- 수출물류비 중에서 국내운송비와 국제운송비는 각각 18.2%와 32.7%를 나타내어 높은 점유율을 나타냄.

〈표 Ⅲ-4〉 우리나라 수출기업의 수출액대비 물류비

단위 : %

구분	운 송 비				보관비	하역비	통관비	포장비	물류 정보비	합 계
	국내 운송비	국제 운송비	해상 보험	물류관 련세금						
물류비	3.0	5.4	0.5	0.8	1.7	1.7	0.8	2.1	0.5	16.5
점유율	18.2	32.7	3.0	4.8	10.3	10.3	4.8	12.7	3.0	100.0

자료 : <표 Ⅲ-3>과 같음.

第 4 章 東아시아 主要國의 輸出 컨테이너貨物 物流費 調査分析

1. 東아시아 主要國의 輸出物流費 調査分析

1) 한국

(1) 통관비용

- 통관비용은 수출상품의 통관과 관련하여 수출업자가 부담하는 비용으로서 통관수수료와 파출검사료 등으로 구성되어 있음.
 - 통관수수료는 관세사가 수출 통관과 관련하여 징수하는 수수료로 수출상품의 가액(CIF 기준)의 1.5/1,000에 해당함.
 - 파출검사료는 세관직원이 수출상품의 검사를 위한 비용으로 건당 2천원임.

(2) 내륙운송비용

- 컨테이너의 내륙운송료는 화주가 수출화물의 출하지에서 선적항까지 운송하는 데 발생하는 비용으로 내륙운송업자에게 지불됨.
 - 컨테이너의 육상운송 요금표(건설교통부 신고요금)에 의해 운송구간에 따라 차등 적용
- 구로공단에서 부산항까지의 내륙운송료는 40ft 컨테이너가 공로의 경우 48만 2,500원, 철도의 경우 54만 9,412원, 연안해송의 경우 42만 500원임.

〈표 IV-1〉 **운송수단별 내륙운송운임(구로공단~부산항 기준)**

단위 : 원

구 분	20ft 컨테이너			40ft 컨테이너		
	공 로	철 도	해 송	공 로	철 도	해 송
상 행	376,450	377,874	400,450	482,500	549,411	475,500
하 행	376,450	482,500	340,450	482,500	549,412	420,500

자료 : 한국관세협회.

(3) 터미널비용

- 컨테이너 부두에서 발생하는 비용으로 수출 컨테이너화물의 하역과 관련하여 부과하는 터미널하역료(THC : Terminal Handling Charge)와 항만시설의 사용과 관련하여 부과되는 부두사용료(Warfage)로 대별됨.
 - 터미널하역료는 선사가 화주에게 해상운임과 별도로 청구하는 부대 비용이며, 부두사용료는 지방해양수산청이 화주에게 징수하는 항만 시설사용료로서 통상 선사가 납부를 대행하고 있음.
- 터미널하역료는 40ft 컨테이너 기준으로 북미수출이 13만 7천원, 유럽수출이 13만 6천원을 징수하고 있으며, 부두사용료는 운임톤(R/T)당 192원을 징수하고 있음.

〈표 IV-2〉 **주요 수출입항로별 터미널하역료 현황**

단위 : 원

구 분	북 미 항 로		유 럽 항 로	
	수 출	수 입	수 출	수 입
20ft	101,000	101,000	100,000	100,000
40ft	137,000	137,000	136,000	136,000

자료 : 韓國海洋水産開發院(KMI) 조사자료.

(4) 해상운임

- 해상운임은 수출지역의 선적항에서 수입지의 양하항까지 선박으로 운송하는 비용으로 수출업자가 선사에게 지불하는 요금임.
- 해상운임은 항로와 화물의 종류에 따라 차이가 있으며 일반적으로 컨테이너 단위(20ft 또는 40ft)당 일정운임을 적용하고 있음.
 - FCL의 경우 컨테이너에 선적되는 화물의 양과는 관계없이 Box Rate를 적용

(5) 기타 비용

- 수출되는 모든 컨테이너화물에 대하여 부산시가 지방세로서 컨테이너세를 20ft에 2만원, 40ft에 4만원을 각각 징수하고 있음.

2) 일본

(1) 통관비용

- 일본의 수출 컨테이너화물의 통관비용은 통관료와 통관수수료로 구성되어 있음.
 - 통관료는 수출화물의 통관 건당 6천엔(52달러)이며 통관수수료는 건당 1만엔(87달러)임.

(2) 내륙운송비용

- 일본에서는 컨테이너 내륙운송의 대부분이 도로에 의존하고 있으며 육상운송료는 화물자동차 운수사업법에 의하여 운수성의 인가요금으로 되어 있음.
 - 한국과 마찬가지로 컨테이너 육상운송료는 지역과 거리에 따라 차등 적용하고 있음.

(3) 터미널비용

- 터미널비용으로는 수출 컨테이너화물에 대하여는 터미널하역료(THC)만을 부과하고 있으며 부두사용료는 별도로 부과하고 있지 않음.
- 북미항로 화물에는 THC를 별도로 부과하지 않고 있으며 유럽항로에만 40ft 컨테이너의 경우 300달러를 부과하고 있음.

(4) 해상운임

- 해상운임은 한국과 마찬가지로 항로와 화물의 종류에 따라 차이가 있으며 일반적으로 컨테이너 단위당 일정운임을 적용하고 있음.
 - FCL의 경우 컨테이너에 선적되는 화물의 양과는 관계없이 Box Rate를 적용

3) 대만

(1) 통관비용

- 대만의 통관비용은 통관료와 통관수수료로 구성되어 있으며 수출화물의 통관시에 통관 건당으로 부과하고 있음.
 - 통관료는 100NT\$(3달러)이며 통관수수료는 수출기업별로 통관업무 대행사와의 계약조건에 따라 500~1,000NT\$(15~30달러)로 차이가 있음.

(2) 내륙운송비용

- 대만은 내륙운송요율을 교통부가 자체적으로 결정하고 있으나 150%의 범위내에서 화주와 운송인간에 자율적인 협의를 통해 결정이 가능함.

(3) 터미널 비용

- 대만의 컨테이너 터미널에서 발생하는 비용은 터미널하역료(THC)로서 40ft 컨테이너 기준으로 북미항로가 185달러이며 유럽항로가 170달러임.

(4) 해상운임

- 대만에서도 한국, 일본 등과 마찬가지로 해상운임은 항로와 화물의 종류에 따라 차이가 있으며 일반적으로 컨테이너 단위당 Box Rate를 적용하고 있음.

(5) 기타 비용

- 항만건설기금의 조성을 목적으로 수출화물가액의 0.5%를 Harbour Construction Due로 징수하고 있음.

4) 홍콩

(1) 통관비용

- 홍콩은 자유무역지대(Free Zone)로서 수출화물의 통관절차가 필요하지 않기 때문에 통관비용이 발생하지 않음.

(2) 내륙운송비용

- 컨테이너 내륙운송료는 운송구간에 따라 차등하여 적용하고 있으며 수출지역을 구분하여 구역별 운임을 적용하고 있음.
 - 수출 제조업체들이 많이 입지하고 있는 Tsing Yi지역의 경우 1지역(Zone 1)으로 홍콩항의 컨테이너부두까지 40ft 컨테이너 기준으로 180달러임.

(3) 터미널비용

- 홍콩에서도 한국, 일본, 대만 등과 마찬가지로 수출 컨테이너화물에 대하여 터미널 하역료(THC)를 부과하고 있음.
- 터미널하역료는 항로에 따라 차등 적용하고 있는데 40ft 컨테이너 기준으로 북미항로는 368달러, 유럽항로는 355달러로서 높은 수준임.

(4) 해상운임

- 홍콩의 해상운임도 항로와 화물의 종류에 따라 차이가 있으며 컨테이너 단위당 Box Rate를 적용하고 있음.

(5) 기타 비용

- 수출상품에 대하여 수출세(Export Tax)를 징수하고 있으며, 통상 수출 상품가액(FOB 기준)의 0.05%를 부과하고 있음.

5) 중국

(1) 통관비용

- 중국의 통관비용은 수출화물의 선하증권(B/L) 건당으로 부과되고 있으며 지역에 따라 다소의 차이가 있음.
 - 상해지역의 경우 135RMB(16달러)이며 심천(Shenzhen)지역은 300RMB(32달러) 수준임.

(2) 내륙운송비용

- 중국에서도 컨테이너 내륙운송료는 육상운송 요율표에 의해 운송구간에 따라 차등하여 적용하고 있음.

(3) 터미널비용

- 컨테이너화물에 대한 터미널하역료(THC)는 광둥지역 일부 항만에서 북미항로에 제한적으로 부과되고 있으며 상해항과 Qingdao항은 부두사용료를 별도로 부과하고 있음.
- THC는 광둥지역 항만들 중에서 Xiamen, Fuzhou를 제외하고는 전부 부과하고 있으며 상해항 이북의 항만들에 대해서는 부과하고 있지 않음.
 - 심천항의 경우 40ft 컨테이너 기준으로 269달러 수준임.
- 상해항은 부두사용료로 40ft 컨테이너에 22.5달러를 징수하고 있으며, Qingdao항은 CY사용료 등으로 92달러(RMB765)를 징수하고 있음.

(4) 해상운임

- 중국의 해상운임의 경우에도 항로와 화물의 종류에 따라 차이가 있으며 컨테이너 단위당 일정운임을 적용하고 있음.
- 중국의 해상운임은 비교국가들 중에서 가장 높은 수준을 나타내어 40ft 컨테이너 기준으로 700~1,000달러의 차이가 있음.

2. 國別 輸出 컨테이너貨物 物流費 比較分析

1) 비교 대상의 내용과 범위

(1) 조사 대상 국가

- 한국, 일본, 대만, 홍콩, 중국 등 5개국

(2) 조사 대상 품목

- TV, 컴퓨터, 타이어, 신발, 섬유, 완구 등 1997년중 동아시아 국가들의 주종 수출 컨테이너화물

- TV(25인치 컬러), 컴퓨터(17인치 컬러 모니터), 타이어(승용차용 래디얼), 신발(혁제 운동화), 섬유(폴리에스터 원단), 완구(봉제)

〈표 IV-3〉 동아시아 주요국의 수출입 컨테이너 주종 화물(1997)

한 국	일 본	대 만	중 국	홍 콩
전자제품 컴퓨터 직물원단 타이어 의류	자동차부품 전자제품 기계류 타이어 컴퓨터	가구류 컴퓨터 자동차부품 공구류 스포츠용품	완구 신발 전자제품 가구류 의류	완구 의류 신발 전자제품

자료 : 韓國海洋水産開發院(KMI) 조사자료.

〈표 IV-4〉 조사대상 품목의 우리나라 수출 현황

단위 : 백만달러, %

구 분	1993		1995		1997	
	수출액	점유율	수출액	점유율	수출액	점유율
TV	1,417	1.7	1,820	1.5	1,449	1.1
컴퓨터	3,097	3.8	4,432	3.5	5,895	4.3
타이어	1,132	1.4	1,330	1.1	1,437	1.1
신발	2,309	2.8	1,506	1.2	982	0.7
섬유	15,877	19.3	18,383	14.7	18,346	13.5
봉제완구	116	0.1	24	0.02	11	0.01
총수출액	82,236		125,058		136,164	

자료 : 한국무역협회.

(3) 조사 대상 업체

- 국가별, 품목별로 대표기업(최다 수출기업)을 표본으로 선정

(4) 물류비 조사 항목 및 기준

- 통관료, 내륙운송료, 터미널비용, 해상운임 등 물류기능별 비용을 40ft

컨테이너 기준으로 특정 시점의 시장가격으로 조사 분석

- 물류경로는 국별·품목별 화물의 발생지(생산공장)에서 자국 항만, 그리고 화물의 목적지(양하항)까지로 하고 미국은 LA, 유럽은 로테르담을 기준으로 조사

2) 품목별 수출물류비 비교분석

(1) TV

① 조사 대상 업체

- 한국은 삼성전자, 일본은 소니(Sony), 대만은 大同(Tatung), 홍콩은 TCL, 중국은 Chang Hong을 선정

② 국별 업체별 물류비 비교

○ 북미 수출물류비

- 한국의 삼성전자를 기준(100)으로 하였을 때 중국의 Chang Hong이 122로 가장 높고 홍콩의 TCL이 96, 일본의 소니가 84, 대만의 대동(Tatung)이 83으로 분석됨.

○ 유럽 수출물류비

- 한국의 삼성전자(100)에 비해 중국의 Chang Hong이 123으로 가장 높게 나타났으며 홍콩의 TCL이 100, 일본의 소니가 98, 대만의 대동(Tatung)이 가장 낮은 87을 나타냄.

〈표 IV-5〉

TV의 국별 물류비 분석결과

단위 : 달러

구 분	한 국	일 본	대 만	홍 콩	중 국
LA	2,283(100)	1,926 (84)	1,898 (83)	2,198 (96)	2,789(122)
로테르담	2,383(100)	2,326 (98)	2,083 (87)	2,385(100)	2,939(123)

※ TV의 경우 대만의 대동(Tatung)이 물류비 측면에서 가장 경쟁력 이 있는 것으로 나타났으며 일본의 소니도 한국의 삼성전자에 비하여 물류비의 부담이 낮은 것으로 분석됨.

③ 부문별 물류비 비교

○ 통관비용

- 일본이 139달러로서 가장 높고 다음으로 한국이 121달러, 중국이 16달러, 대만이 3달러인 반면 홍콩은 자유무역지역(Free Zone)으로 통관비용이 없음.

○ 내륙운송료

- 내륙운송료는 한국을 기준(100)으로 하였을 때 중국이 123으로 가장 높게 나타난 반면에 홍콩은 44, 일본은 21, 대만은 15로 낮은 수준을 나타냄.
- 이는 중국과 한국의 경우에는 홍콩, 대만, 일본 등에 비해 수출기업의 생산공장이 내륙에 위치하여 선적항과의 거리가 멀어 내륙 운송료가 상대적으로 높기 때문임.

○ 터미널비용

- 북미항로(LA)는 한국 기준(100)으로 홍콩이 237로 가장 높고 대만이 119를 나타낸 반면에 중국은 15이며 일본은 터미널비용이 없음.
- 유럽항로(로테르담)는 한국 기준(100)으로 홍콩이 229로 가장 높으며 일본이 194, 대만이 110를 나타낸 반면에 중국은 15로 가장 낮음.
- 터미널비용은 한국의 부산항과 중국의 상해항을 제외하고는 터미널 하역료(THC) 만을 부과하고 있으며 국가별 · 항로별로 매우 큰 차이를 나타내고 있음.

○ 해상운임

- 해상운임은 한국, 일본, 대만, 홍콩 등이 비슷한 수준인 반면, 중국은 141로 비교 국가들 중에서 가장 낮은 수준을 나타냄.
- 중국의 경우에는 여타 국가에 비해 정기선의 기항이 적고 항만의 입지가 주요 간선항로에서 벗어나 있기 때문에 해상운임이 상대적으로 비싼 것으로 분석됨.

〈표 IV-6〉

TV의 부문별 물류비 비교(LA 기준)

단위 : 달러

구 분	한 국	일 본	대 만	홍 콩	중 국
통관비용	121(100)	139(115)	3 (2)	-	16 (13)
내륙운송료	407(100)	87 (21)	60 (15)	180 (44)	500(123)
터미널비용	155(100)	-	185(119)	368(237)	23 (15)
해상운임	1,600(100)	1,700(106)	1,650(103)	1,650(103)	2,250(141)

〈표 IV-7〉

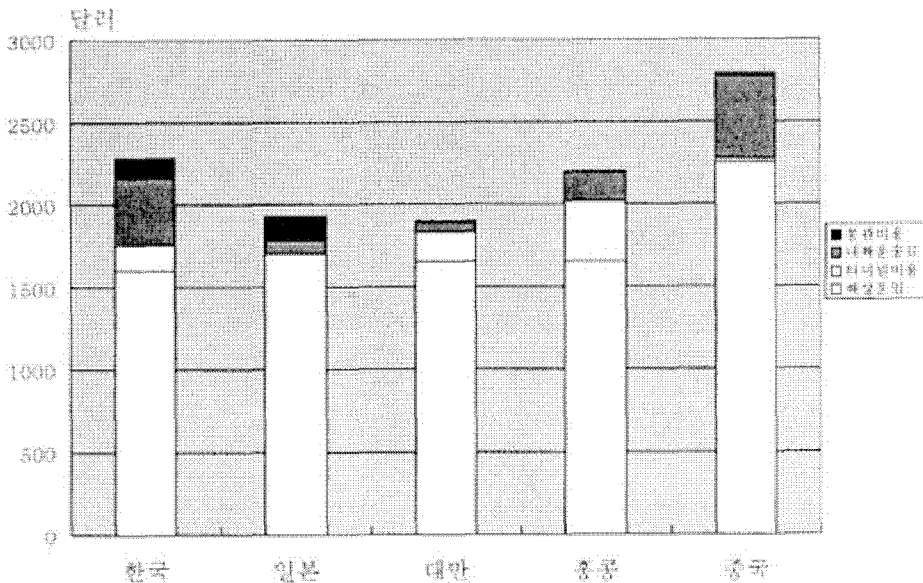
TV의 부문별 물류비 비교(로테르담 기준)

단위 : 달러

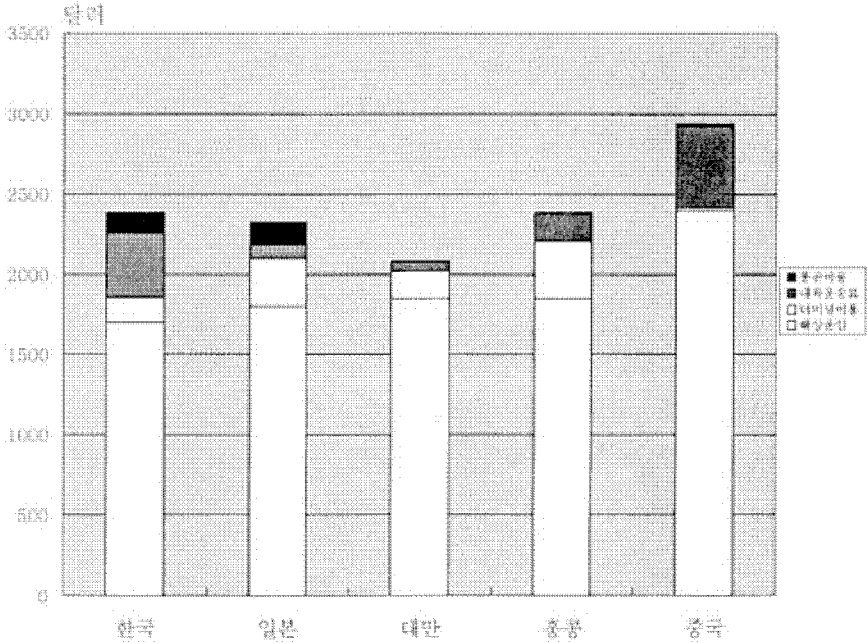
구 분	한 국	일 본	대 만	홍 콩	중 국
통관비용	121(100)	139(115)	3 (2)	-	16 (13)
내륙운송료	407(100)	87 (21)	60 (15)	180 (44)	500(123)
터미널비용	155(100)	300(194)	170(110)	355(229)	23 (15)
해상운임	1,700(100)	1,800(106)	1,850(109)	1,850(109)	2,400(141)

〈그림 IV-1〉

TV의 부문별 물류비 비교(LA 기준)



〈그림 IV-2〉 TV의 부문별 물류비 비교(로테르담 기준)



④ 수출가격 대비 물류비 비중

- 25인치 컬러TV의 수출가격 대비 물류비는 한국이 가장 높고 일본이 가장 낮은 것으로 분석됨.
 - 북미항로 기준으로 수출가격에서 차지하는 물류비는 한국이 3.4%, 대만이 2.8%, 일본이 1.6%로 나타남.
 - 유럽항로의 경우 수출가격에서 차지하는 물류비는 한국이 3.5%, 대만이 3.0%, 일본이 1.9%로 나타남.

⑤ 업체별 부문별 물류비 비중

- 삼성전자(한국)
 - 북미항로는 해상운임이 70.1%로 가장 높은 비중을 차지하고 있으며 내륙운송료가 17.8%, 터미널비용이 6.8%, 통관비용이 5.3%를 각각 차지하는 것으로 분석됨.

- 유럽항로는 해상운임의 비중이 71.3%로 가장 높고 내륙운송료가 7.1%, 터미널 비용이 6.5%, 통관비용이 5.1%를 각각 차지함.
- Sony(일본)
 - 북미항로는 해상운임이 88.3%로 가장 높은 비중을 차지하고 있으며, 통관비용이 7.2%, 내륙운송료가 4.5%를 각각 차지하는 것으로 나타남.
 - 유럽항로는 해상운임의 비중이 77.4%로 가장 높으며 터미널비용이 12.9%, 통관비용이 6.0%, 내륙운송료가 3.7%를 각각 차지함.
- Tatung(대만)
 - 북미항로는 해상운임이 86.9%로 가장 높은 비중을 차지하고 있으며 터미널비용이 9.7%, 내륙운송료가 3.2%, 통관비용이 0.2%를 각각 차지함.
 - 유럽항로의 경우에는 해상운임의 비중이 88.8%로 가장 높고 터미널 비용이 8.2%, 내륙운송료가 2.9%, 통관비용이 0.1%를 각각 차지한 것으로 분석됨.
- TCL(홍콩)
 - 북미항로는 해상운임의 비중이 75.1%로 가장 높으며 터미널비용이 16.7%, 내륙운송료가 8.2%를 차지하는 것으로 나타남.
 - 유럽항로는 해상운임이 77.6%로 가장 높은 비중을 차지하고 있으며 터미널비용이 14.9%, 내륙운송료가 7.5%를 각각 차지함.
- Chang Hong(중국)
 - 북미항로는 해상운임이 80.7%로 가장 높은 비중을 차지하고 있으며 내륙운송료가 17.9%, 터미널비용이 0.8%, 통관비용이 0.6%를 각각 차지하는 것으로 분석됨.
 - 유럽항로는 해상운임의 비중이 81.7%로 가장 높고 내륙운송료가 17.0%, 터미널비용이 0.8%, 통관비용이 0.5%를 각각 차지함.

〈표 IV-8〉

TV(25인치 컬러)의 물류비 비교

단위 : 달러

	한 국	일 본	대 만	홍 콩	중 국
○업 체 명	삼성전자	Sony	Tatung(大同)	TCL	Chang Hong
○공장위치	수 원	후지마에(富士前)	타이페이	Tsing Yi	Chengdu
○선 적 항	부 산	나고야	킬 롱	홍 콩	상 해
○통관비용	12	139	3	-	16
-통관료	101	52	-	-	-
-통관수수료	20	87	3	-	16
○내륙운송료	407	87	60	180	500
-구간	수원~부산	후지마에~나고야	타이페이~킬롱	Tsing Yi~홍콩	Chengdu~상해
-도로	407	87	60	180	500
○터미널비용	155				23
-THC					
· LA	113	-	185	368	-
· 로테르담	113	300	170	355	-
-부두사용료	9	-	-	-	23
-컨테이너세	33	-	-	-	-
○해상운임					
-LA	1,600	1,700	1,650	1,650	2,250
-로테르담	1,700	1,800	1,850	1,850	2,400
○합 계					
-LA	2,283	1,926	1,898	2,198	2,789
-로테르담	2,383	2,326	2,083	2,385	2,939
○수출가격	67,470	120,000	68,800		
○물류비(%)					
-LA	(3.4)	(1.6)	(2.8)		
-로테르담	(3.5)	(1.9)	(3.0)		
○적용환율	US\$1=1,210원	US\$1=¥115	US\$1=NT\$32.8	US\$1=HK\$7.75	US\$1=RMB8.3

주 : 1) 해상운임은 현대상선의 적용운임을 기준

2) 적용환율은 1998년 12월 21일 기준임

(2) 컴퓨터

① 조사 대상 업체

- 한국은 삼성전자, 일본은 캐논(Canon), 대만은 에이스(Acer), 홍콩은 휴렛팩커드(Hewlett Packard), 중국은 실리텍(Silitek)을 선정

② 국별 업체별 물류비 비교

○ 북미 수출물류비

- 한국의 삼성전자를 기준(100)으로 하였을 때 중국의 실리텍이 124로 가장 높게 나타났으며 일본의 캐논이 95, 홍콩의 휴렛팩커드가 91, 대만의 에이스가 79를 나타냄.

○ 유럽 수출물류비

- 한국의 삼성전자를 기준(100)으로 할 때 중국의 실리텍이 114로 가장 높은 것으로 나타났으며 일본의 캐논이 101, 홍콩의 휴렛팩커드가 89, 대만의 에이스가 78을 나타냄.

※ 컴퓨터의 경우 대만의 에이스가 물류비 측면에서 가장 경쟁력이 있는 것으로 나타났으며 홍콩휴렛팩커드와 일본의 캐논도 한국의 삼성전자에 비해 물류비의 부담이 낮은 것으로 분석됨.

〈표 IV-9〉

컴퓨터의 국별 물류비 분석결과

단위 : 달러

구 분	한 국	일 본	대 만	홍 콩	중 국
LA	2,261(100)	2,148 (95)	1,796 (79)	2,048 (91)	2,807(124)
로테르담	2,411(100)	2,448(101)	1,881 (78)	2,135 (89)	2,738(114)

③ 부문별 물류비 비교

○ 통관비용

- 한국이 149달러로서 가장 높고 그 다음으로 일본이 139달러, 중국이 36달러, 대만이 21달러 순으로 나타남.

○ 내륙운송료

- 한국 기준(100)으로 일본과 홍콩이 각각 51과 44이며 중국과 대만이 각각 25와 22에 불과하여 한국이 내륙운송료 측면에서 가장 높은 수준을 나타냄.

○ 터미널비용

- 북미항로(LA)는 한국 기준(100)으로 홍콩이 237로 가장 높고 중국이 174로 높고 대만이 119를 나타낸 반면에 일본은 터미널비용이 없음.
- 유럽항로(로테르담)는 한국 기준(100)으로 홍콩이 229로 가장 높으며 일본이 194, 대만이 110를 나타낸 반면에 중국은 터미널비용이 없음.

○ 해상운임

- 해상운임은 한국에 비해 대만과 홍콩이 다소 낮은 수준인 반면에 중국과 일본이 비교 국가들 중에서 높은 수준을 나타냄.

〈표 IV-10〉 컴퓨터의 부문별 물류비 비교(LA 기준)

단위 : 달러

구 분	한 국	일 본	대 만	홍 콩	중 국
통관비용	149(100)	139 (93)	21 (14)	-	36 (24)
내륙운송료	407(100)	209 (51)	90 (22)	180 (44)	102 (25)
터미널비용	155(100)	-	185(119)	368(237)	269(174)
해상운임	1,550(100)	1,800(123)	1,500(97)	1,500 (97)	2,400(154)

〈표 IV-11〉 컴퓨터의 부문별 물류비 비교(로테르담 기준)

단위 : 달러

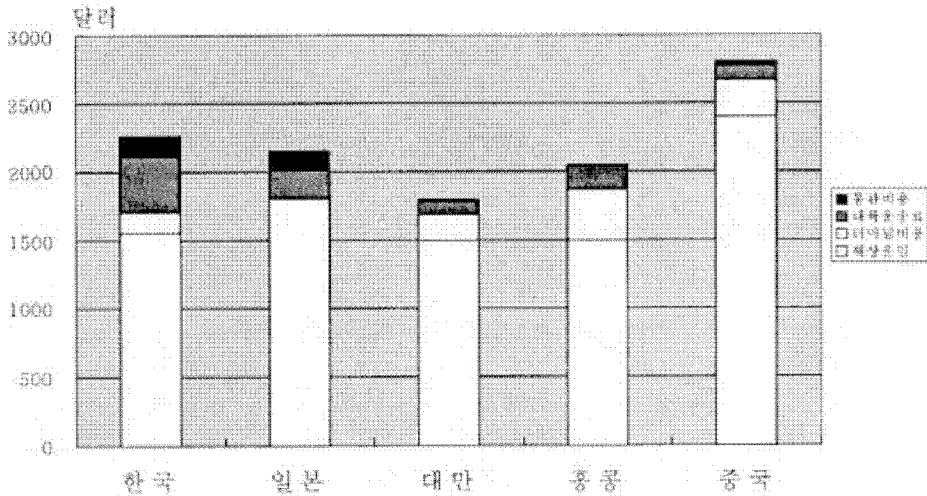
구 분	한 국	일 본	대 만	홍 콩	중 국
통관비용	149(100)	139 (93)	21 (14)	-	36 (24)
내륙운송료	407(100)	209 (51)	90 (22)	180 (44)	102 (25)
터미널비용	155(100)	300(194)	170(110)	355(229)	-
해상운임	1,700(100)	1,800(106)	1,600 (94)	1,600 (94)	2,600(153)

④ 수출가격 대비 물류비 비중

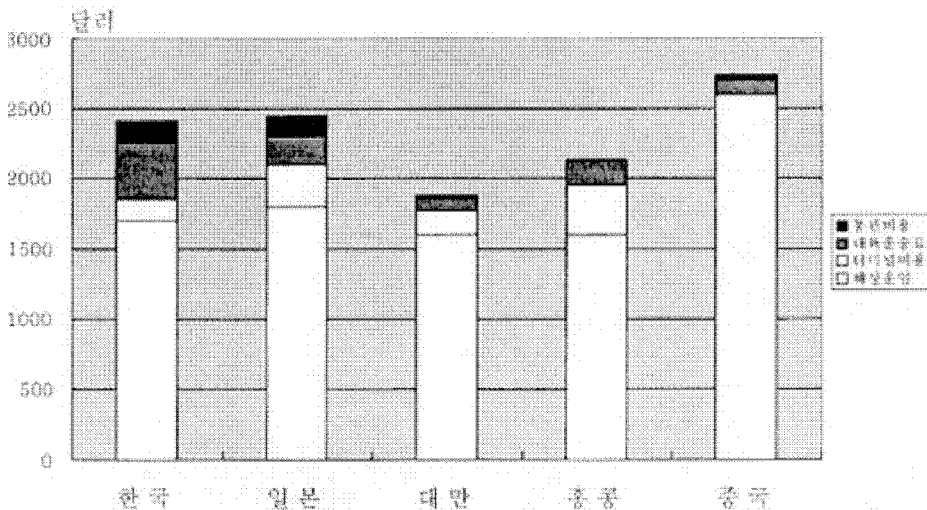
- 17인치 컬러모니터 컴퓨터의 수출가격 대비 물류비는 한국과 홍콩이 높은 반면에 일본이 가장 낮은 것으로 분석됨.

- 북미항로 기준으로 수출가격에서 차지하는 물류비는 한국이 2.6%, 홍콩이 2.6%, 대만이 2.2%, 일본이 1.2% 등으로 나타남.
- 유럽항로의 경우에는 수출가격에서 차지하는 물류비는 한국이 2.8%, 홍콩이 2.8%, 대만이 2.3%, 일본이 1.4% 등으로 나타남.

〈그림 IV-3〉 컴퓨터의 부문별 물류비 비교(LA 기준)



〈그림 IV-4〉 컴퓨터의 부문별 물류비 비교(로테르담 기준)



⑤ 업체별 부문별 물류비 비중

○ 삼성전자(한국)

- 북미항로는 해상운임이 68.5%로 가장 높은 비중을 차지하고 있으며 내륙운송료가 18.0%, 터미널비용이 6.9%, 통관비용이 6.6%를 각각 차지하는 것으로 분석됨.
- 유럽항로는 해상운임의 비중이 70.5%로 가장 높고 내륙운송료가 16.9%, 터미널 비용이 6.4%, 통관비용이 6.2%를 각각 차지함.

○ 캐논(일본)

- 북미항로는 해상운임이 83.8%로 가장 높은 비중을 차지하고 있으며, 내륙운송료가 9.7%, 통관비용이 6.5%를 각각 차지하는 것으로 나타남.
- 유럽항로는 해상운임의 비중이 73.5%로 가장 높으며 터미널비용이 12.3%, 내륙운송료가 8.5%, 통관비용이 5.7%를 각각 차지함.

○ 에이서(대만)

- 북미항로는 해상운임이 83.5%로 가장 높은 비중을 차지하고 있으며 터미널비용이 10.3%, 내륙운송료가 5.0%, 통관비용이 1.2%를 각각 차지함.
- 유럽항로의 경우에는 해상운임의 비중이 85.1%로 가장 높고 터미널 비용이 9.0%, 내륙운송료가 4.8%, 통관비용이 1.1%를 각각 차지한 것으로 분석됨.

○ 휴렛 팩커드(홍콩)

- 북미항로는 해상운임의 비중이 73.2%로 가장 높으며 터미널비용이 18.0%, 내륙운송료가 8.8%를 차지하는 것으로 나타남.
- 유럽항로는 해상운임이 75.0%로 가장 높은 비중을 차지하고 있으며 터미널비용이 16.6%, 내륙운송료가 8.4%를 각각 차지함.

○ 실리텍(중국)

- 북미항로는 해상운임이 85.5%로 가장 높은 비중을 차지하고 있으며 터미널비용이 9.6%, 내륙운송료가 3.6%, 통관비용이 1.3%를 각각 차지하는 것으로 분석됨.
- 유럽항로는 해상운임의 비중이 95.0%로 가장 높고 내륙운송료가 3.7%, 통관비용이 1.3%를 각각 차지함.

〈표 IV-12〉

컴퓨터(17인치 컬러모니터)의 물류비 비교

단위 : 달러

	한 국	일 본	대 만	홍 콩	중 국
○업 체 명	삼성전자	Canon	Acer	휴렛 팩커드	Silitek
○공장위치	수 원	요카이치(四日市)	Hsin Chu	Tsing Yi	Shenzhen
○선 적 항	부 산	나고야	킬 룼	홍 콩	Sheko
○ 통관비용	149	139	21	-	36
-통관료	129	52	-	-	-
-통관수수료	20	87	21	-	36
○ 내륙운송료	407	209	90	180	102
-구간	수원~부산	요카이치~나고야	Hsin Chu~킬룼	Tsing Yi~홍콩	심천~Sheko
-도로	407	209	90	180	102
○터미널비용	155				
-THC					
· LA	113	-	185	368	269
· 로테르담	113	300	170	355	-
-부두사용료	9	-	-	-	-
-컨테이너세	33	-	-	-	-
○해상운임					
-LA	1,550	1,800	1,500	1,500	2,400
-로테르담	1,700	1,800	1,600	1,600	2,600
○합 계					
-LA	2,261	2,148	1,796	2,048	2,807
-로테르담	2,411	2,448	1,881	2,135	2,738
○수출가격	85,888	180,000	81,000	77,500	
○물류비(%)					
-LA	(2.6)	(1.2)	(2.2)	(2.6)	
-로테르담	(2.8)	(1.4)	(2.3)	(2.8)	
○적용환율	US\$1=1,210원	US\$1=¥115	US\$1=NT\$32.8	US\$1=HK\$7.75	US\$1=RMB8.3

3) 타이어

① 조사 대상 업체

- 한국은 금호타이어, 일본은 Bridgestone, 대만은 Cheng-Shin, 중국은 Qingdao를 선정
 - 홍콩에는 타이어 수출기업이 없어 비교 대상에서 제외

② 국별 업체별 물류비 비교

- 북미 수출물류비
 - 한국의 금호타이어를 기준(100)으로 할 때 중국의 Qingdao가 116으로 가장 높게 나타났으며 그 다음으로 일본의 Bridgestone이 105, 대만의 Cheng-Shin이 가장 낮은 86을 나타냄.
- 유럽 수출물류비
 - 한국의 삼성전자(100)에 비하여 중국의 Qingdao가 114로 가장 높게 나타났으며 일본의 Bridgestone이 106, 대만의 Cheng-Shin이 79를 나타냄.

〈표 IV-13〉

타이어의 국별 물류비 분석결과

단위 : 달러

구 분	한 국	일 본	대 만	중 국
LA	2,111(100)	2,217(105)	1,806 (86)	2,444(116)
로테르담	2,461(100)	2,617(106)	1,941 (79)	2,794(114)

※ 타이어의 경우 대만의 Cheng-Shin이 물류비 측면에서 가장 경쟁력이 있는 것으로 분석되었으며 한국의 금호타이어도 일본의 Bridgestone과 중국의 Qingdao에 비해 경쟁력이 있는 것으로 나타남.

③ 부문별 물류비 비교

- 통관비용
 - 일본이 139달러로서 가장 높고 그 다음으로 한국이 63달러, 대만이 46달러인 반면 중국은 18달러로 가장 낮은 수준을 나타냄.

○ 내륙운송료

- 내륙운송료는 한국을 기준(100)으로 하였을 때 일본이 108로 다소 높은 반면에 대만이 28, 중국이 19로서 매우 낮은 수준을 나타냄.

○ 터미널비용

- 북미항로(LA)는 한국 기준(100)으로 대만이 119를 나타낸 반면에 중국은 59로서 낮은 수준을 나타내었고 일본은 터미널비용이 없음.
- 유럽항로(로테르담)는 한국 기준(100)으로 일본이 193, 대만이 110을 나타낸 반면에 중국은 59로서 매우 낮은 수준임.

○ 해상운임

- 해상운임은 한국과 일본과 대만이 비슷한 수준인 반면 중국이 월등히 높은 수준을 나타냄.

〈표 IV-14〉

타이어의 부문별 물류비 비교(LA 기준)

단위 : 달러

구 분	한 국	일 본	대 만	중 국
통관비용	63(100)	139(220)	46 (73)	18 (29)
내륙운송료	443(100)	478(108)	125 (28)	84 (19)
터미널비용	155(100)	-	185(119)	92 (59)
해상운임	1,450(100)	1,600(110)	1,450(100)	2,250(155)

〈표 IV-15〉

타이어의 부문별 물류비 비교(로테르담 기준)

단위 : 달러

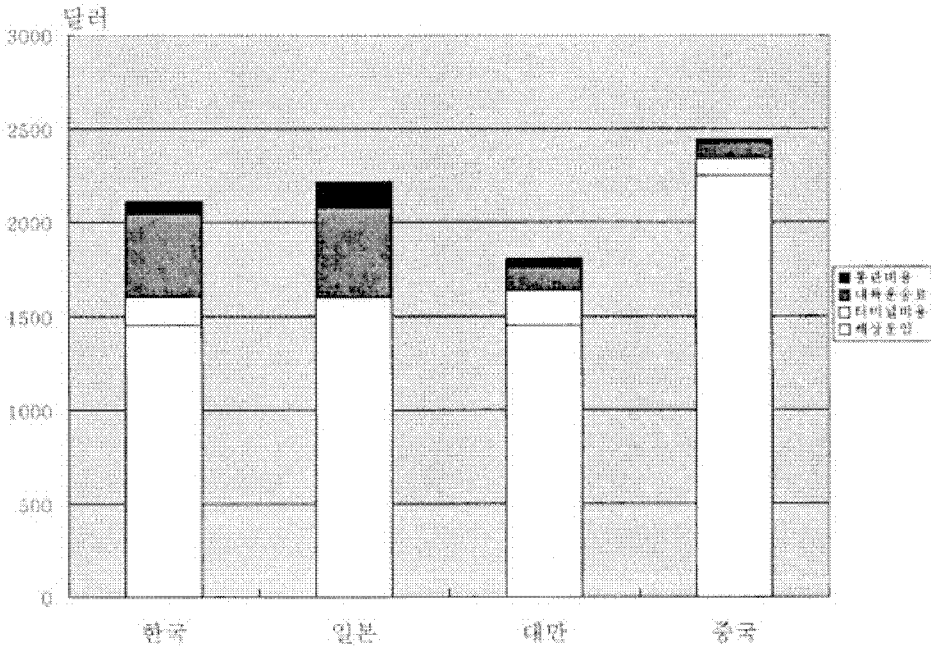
구 분	한 국	일 본	대 만	중 국
통관비용	63(100)	139(220)	46 (73)	18 (29)
내륙운송료	443(100)	478(108)	125 (28)	84 (19)
터미널비용	155(100)	300(193)	170(110)	92 (59)
해상운임	1,800(100)	1,700 (94)	1,600 (89)	2,600(144)

④ 업체별 부문별 물류비 비중

○ 금호타이어(한국)

- 북미항로는 해상운임이 68.7%로 가장 높은 비중을 차지하고 있으며 내륙운송료가 21.0%, 터미널비용이 7.3%, 통관비용이 3.0%를 각각 차지하는 것으로 분석됨.
- 유럽항로는 해상운임의 비중이 73.1%로 가장 높고 내륙운송료가 18.0%, 터미널비용이 6.3%, 통관비용이 2.6%를 각각 차지함.

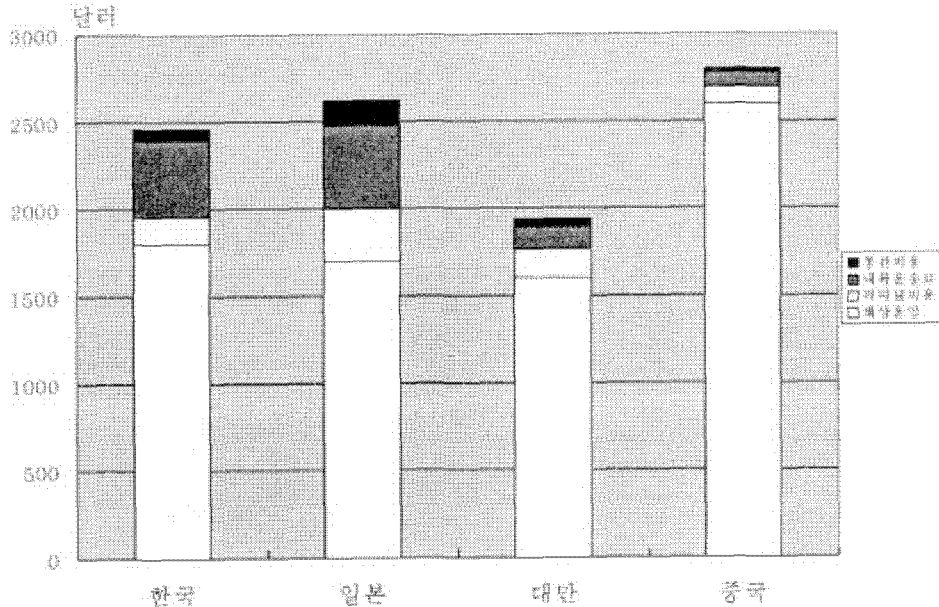
〈그림 IV-5〉 타이어의 부문별 물류비 비교(LA 기준)



○ Bridgestone(일본)

- 북미항로는 해상운임이 72.2%로 가장 높은 비중을 차지하고 있으며, 내륙운송료가 21.5%, 통관비용이 6.3%를 각각 차지하는 것으로 나타난다.
- 유럽항로는 해상운임의 비중이 64.9%로 가장 높으며 터미널비용이 11.5%, 내륙운송료가 18.3%, 통관비용이 5.3%를 각각 차지함.

〈그림 IV-6〉 타이어의 부문별 물류비 비교(로테르담 기준)



○ Cheng-Shin Rubber(대만)

- 북미항로는 해상운임이 80.3%로 가장 높은 비중을 차지하고 있으며 터미널비용이 10.3%, 내륙운송료가 6.9%, 통관비용이 2.5%를 각각 차지함.
- 유럽항로의 경우에는 해상운임의 비중이 82.4%로 가장 높고 터미널비용이 8.8%, 내륙운송료가 6.4%, 통관비용이 2.4%를 각각 차지한 것으로 분석됨.

○ Qingdao No.2(중국)

- 북미항로는 해상운임의 비중이 92.1%로 가장 높으며 터미널비용이 3.8%, 내륙운송료가 3.4%, 통관비용이 0.7%를 각각 차지하는 것으로 나타남.
- 유럽항로는 해상운임이 93.1%로 가장 높은 비중을 차지하고 있으며 터미널비용이 3.3%, 내륙운송료가 3.0%, 통관비용이 0.6%를 각각 차지함.

〈표 IV-16〉

타이어(승용차용 래디얼)의 물류비 비교

단위 : 달러

	한 국	일 본	대 만	중 국
○업 체 명	금호타이어	Bridgestone	Cheng-Shin Rubber	Qingdao No.2
○공장위치	곡 성	쿠루메(久留米)	Yuanlin(타이쑹)	Qingdao
○선 적 항	부 산	하카타	카오슝	Qingdao
○통관비용	63	139	46	18
-통관료	34	52	-	-
-통관수수료	29	87	46	18
○내륙운송료	443	478	125	84
-구간	곡성~부산	쿠루메~하카타	Yianlin~카오슝	Qingdao~부두
-도로	443	478	125	84
○터미널비용	155			92
-THC				
·LA	113	-	185	-
·로테르담	113	300	170	-
-부두사용료	9	-	-	92
-컨테이너세	33	-	-	-
○해상운임				
-LA	1,450	1,600	1,450	2,250
-로테르담	1,800	1,700	1,600	2,600
○합 계				
-LA	2,111	2,217	1,806	2,444
-로테르담	2,461	2,617	1,941	2,794
○수출가격	22,400		16,850	
○물류비(%)				
-LA	(9.4)		(10.7)	
-로테르담	(11.0)		(11.5)	
○적용환율	US\$1=1,210원	US\$1=¥115	US\$1=NT\$32.8	US\$1=RMB8.3

(4) 신발

① 조사 대상 업체

- 한국은 태광실업, 일본은 Asai, 대만은 Converse/Nike, 홍콩은 Kamkee (錦記), 중국은 Shyang Way를 선정

② 국별 업체별 물류비 비교

○ 북미 수출물류비

- 한국의 태광실업을 기준(100)으로 할 때 중국의 Shyang Way가 127로 가장 높게 나타났으며 홍콩의 Kamkee가 106, 일본의 Asai가 106, 대만의 Converse가 103 순으로 나타냄.

○ 유럽 수출물류비

- 한국의 태광실업(100)에 비해 중국의 Shyang Way가 125로 가장 높고 일본의 Asai가 112, 대만의 Converse가 87이며 홍콩의 Kamkee가 85로 가장 낮음.

※ 신발은 한국의 태광실업, 홍콩의 Kamkee, 대만의 Converse 등이 물류비 측면에서 경쟁력이 있는 것으로 분석되었으며 중국의 Shyang Way가 가장 물류비 부담이 높은 것으로 나타남.

〈표 IV-17〉

신발의 국별 물류비 분석결과

단위 : 달러

구 분	한 국	일 본	대 만	홍 콩	중 국
LA	1,985(100)	2,102(106)	2,053(103)	2,108(106)	2,448(123)
로테르담	2,235(100)	2,502(112)	1,938 (87)	1,895 (85)	2,798(125)

③ 부문별 물류비 비교

○ 통관비용

- 일본이 139달러로서 가장 높고 그 다음으로 한국이 50달러, 중국이 24달러, 대만이 18달러로 조사됨.

○ 내륙운송료

- 내륙운송료는 한국을 기준(100)으로 하였을 때 일본이 202로 가장 높고 중국과 대만이 116와 115를 나타낸 반면 홍콩은 31로 가장 낮은 수준을 나타냄.

○ 터미널비용

- 북미항로(LA)는 한국 기준(100)으로 홍콩이 237로 가장 높고 대만이 119인 반면 중국은 15에 불과함.
- 유럽항로(로테르담)는 한국 기준(100)으로 홍콩이 229로 가장 높고 다음으로 일본이 194, 대만이 110를 나타낸 반면 중국은 15로서 매우 낮은 수준임.

○ 해상운임

- 해상운임은 북미항로의 경우 한국, 일본, 대만, 홍콩 등이 비슷한 수준인 반면에 중국이 가장 높은 수준을 나타내고 있으며, 유럽항로의 경우 일본, 대만, 홍콩 등은 한국에 비해 낮은 수준을 나타낸 반면 중국은 매우 높은 수준을 나타냄.

〈표 IV-18〉 신발의 부문별 물류비 비교(LA 기준)

단위 : 달러

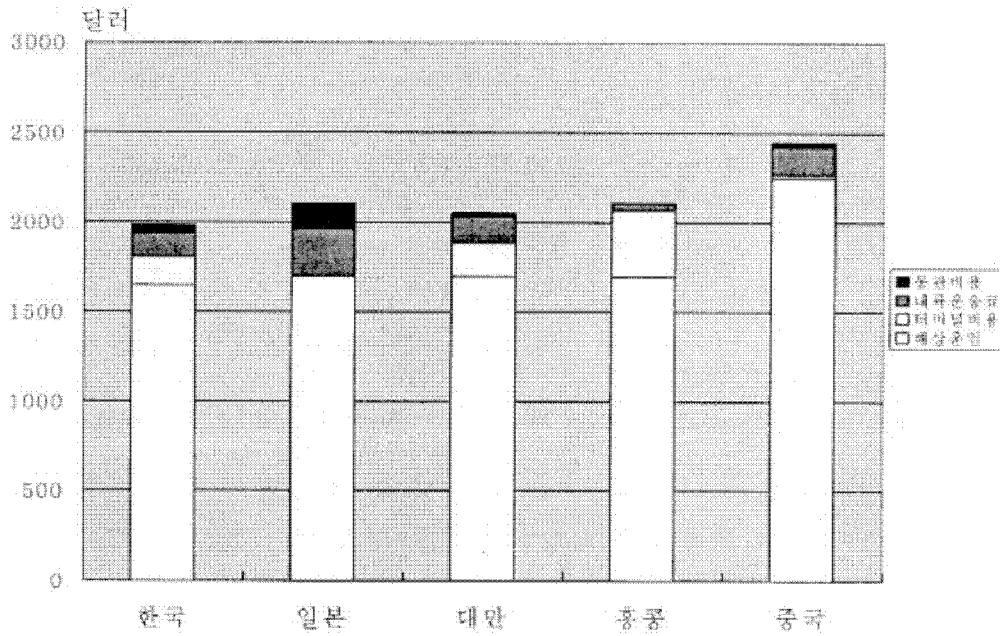
구 분	한 국	일 본	대 만	홍 콩	중 국
통관비용	50(100)	139(278)	18 (36)	-	24 (48)
내륙운송료	130(100)	263(202)	150(115)	40 (31)	151(116)
터미널비용	155(100)	-	185(119)	368(237)	23 (15)
해상운임	1,650(100)	1,700(103)	1,700(103)	1,700(103)	2,250(136)

〈표 IV-19〉 신발의 부문별 물류비 비교(로테르담 기준)

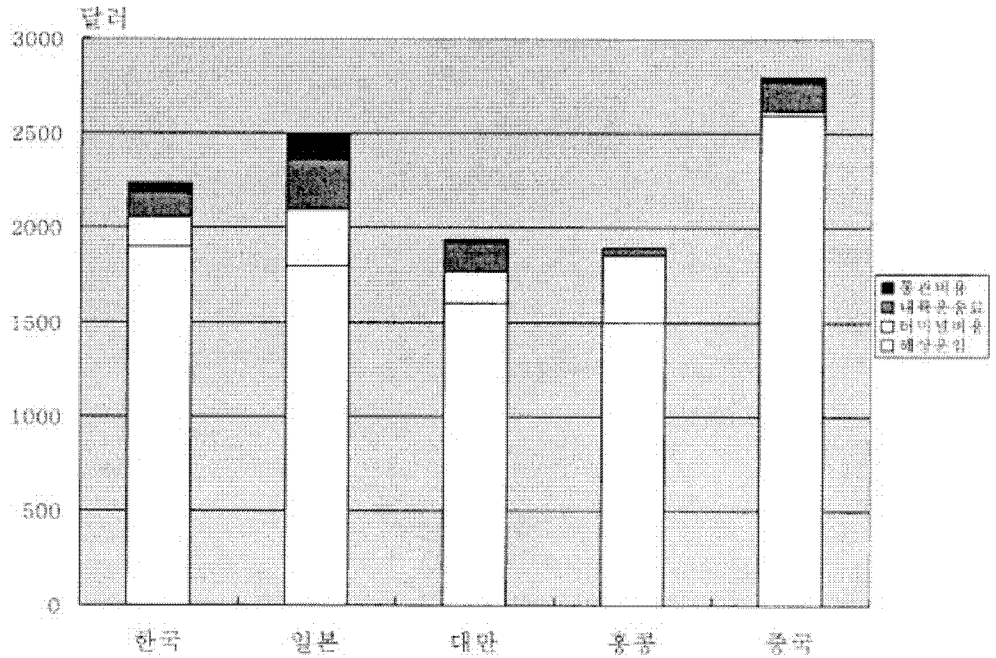
단위 : 달러

구 분	한 국	일 본	대 만	홍 콩	중 국
통관비용	50(100)	139(278)	18 (36)	-	24 (48)
내륙운송료	130(100)	263(202)	150(115)	40 (31)	151(116)
터미널비용	155(100)	300(194)	170(110)	355(229)	23 (15)
해상운임	1,900(100)	1,800 (95)	1,600 (84)	1,500 (79)	2,600(137)

〈그림 IV-7〉 신발의 부문별 물류비 비교(LA 기준)



〈그림 IV-8〉 신발의 부문별 물류비 비교(로테르담 기준)



④ 업체별 부문별 물류비 비중

○ 태광실업(한국)

- 북미항로는 해상운임이 83.1%로 가장 높은 비중을 차지하고 있으며 터미널비용이 7.8%, 내륙운송료가 6.6%, 통관비용이 2.5%를 각각 차지하는 것으로 분석됨.
- 유럽항로는 해상운임의 비중이 85.0%로 가장 높고 터미널비용이 6.9%, 내륙운송료가 5.8%, 통관비용이 2.3%를 각각 차지함.

○ Asai(일본)

- 북미항로는 해상운임이 80.9%로 가장 높은 비중을 차지하고 있으며, 내륙운송료가 12.5%, 통관비용이 6.6%를 각각 차지하는 것으로 나타남.
- 유럽항로는 해상운임의 비중이 71.9%로 가장 높으며 터미널비용이 12.0%, 내륙운송료가 10.5%, 통관비용이 5.6%를 각각 차지함.

○ Converse(대만)

- 북미항로는 해상운임이 82.8%로 가장 높은 비중을 차지하고 있으며 터미널비용이 9.0%, 내륙운송료가 7.3%, 통관비용이 0.9%를 각각 차지함.
- 유럽항로의 경우에는 해상운임의 비중이 82.6%로 가장 높고 터미널비용이 8.8%, 내륙운송료가 7.7%, 통관비용이 0.9%를 각각 차지한 것으로 분석됨.

○ Kambee(홍콩)

- 북미항로는 해상운임의 비중이 80.6%로 가장 높으며 터미널비용이 17.5%, 내륙운송료가 1.9%를 차지하는 것으로 나타남.
- 유럽항로는 해상운임이 79.2%로 가장 높은 비중을 차지하고 있으며 터미널비용이 18.7%, 내륙운송료가 2.1%를 각각 차지함.

○ Shyang Way(중국)

- 북미항로는 해상운임이 91.9%로 가장 높은 비중을 차지하고 있으며 내륙운송료가 6.2%, 통관비용이 1.0%, 터미널비용이 0.9%를 각각 차지하는 것으로 분석됨.
- 유럽항로는 해상운임의 비중이 92.9%로 가장 높고 내륙운송료가 6.2%, 통관비용이 0.9%, 터미널비용이 0.8%를 각각 차지함.

〈표 IV-20〉

신발(혁제 운동화) 물류비 비교

단위 : 달러

	한 국	일 본	대 만	홍 콩	중 국
○업 체 명	태광실업	Asai Corp	Converse/Nike	Kamkee(錦記)	Shyang Way
○공장위치	김 해	오사카	타이충	홍 콩	Kuangtung
○선 적 항	부 산	고 베	킬 룼	홍 콩	상 해
○통관비용	50	139	18	-	24
-통관료	30	52	-	-	-
-통관수수료	20	87	18	-	24
○내륙운송료	130	263	150	40	151
-구간	김해~부산	오사카~고베	타이충~카오슝	홍콩~부두	쿠앙퉁~상해
-도로	130	263	150	40	151
○터미널비용	155				23
-THC					
· LA	113	-	185	368	-
· 로테르담	113	300	170	355	-
-부두사용료	9	-	-	-	23
-컨테이너세	33	-	-	-	-
○해상운임					
-LA	1,650	1,700	1,700	1,700	2,250
-로테르담	1,900	1,800	1,600	1,500	2,600
○합 계					
-LA	1,985	2,102	2,053	2,108	2,448
-로테르담	2,235	2,502	1,938	1,895	2,798
○수출가격	20,000				
○물류비(%)					
-LA	(9.9)				
-로테르담	(11.2)				
○적용환율	US\$1=1,210원	US\$1=¥115	US\$1=NT\$32.8	US\$1=HK\$7.75	US\$1=RMB8.3

(5) 섬유(원단)

① 조사 대상 업체

- 한국은 대한방직, 일본은 Shoei, 대만은 Far Eastern, 홍콩은 Nan Fung Textile, 중국은 Shanghai Textile을 선정

② 국별 업체별 물류비 비교

- 북미 수출물류비
 - 한국의 대한방직을 기준(100)으로 하였을 때 홍콩은 Nan Fung이 88, 일본은 Shoei가 84, 대만은 Far Eastern이 81, 중국은 Shanghai Textile이 78의 순으로 나타남.
- 유럽 수출물류비
 - 한국의 대한방직을 기준(100)으로 하였을 때 일본은 Shoei가 96, 홍콩의 Nan Fung이 88, 대만의 Far Eastern과 중국의 Shanghai Textile이 82를 나타냄.

※ 섬유는 중국의 Shanghai Textile과 대만의 Far Eastern이 물류비 측면에서 가장 경쟁력이 있는 것으로 나타난 반면에 한국의 대한방직이 가장 높은 물류비를 부담하고 있는 것으로 분석됨.

〈표 IV-21〉

섬유의 국별 물류비 분석결과

단위 : 달러

구 분	한 국	일 본	대 만	홍 콩	중 국
LA	2,611(100)	2,194 (84)	2,106 (81)	2,298 (88)	2,045 (78)
로테르담	2,661(100)	2,544 (96)	2,141 (80)	2,335 (88)	2,195 (82)

③ 부문별 물류비 비교

- 통관비용
 - 한국이 317달러로서 가장 높고 다음으로 일본이 139달러, 중국이 70달러, 대만이 21달러 순으로 나타남.
- 내륙운송료

- 내륙운송료는 한국 기준(100)으로 하였을 때 일본이 58이고 홍콩이 41, 대만이 34 중국이 23으로 가장 낮은 수준을 나타냄.
- 터미널비용
 - 북미항로(LA)는 한국 기준(100)으로 홍콩이 237로 가장 높고 대만이 119인 반면 중국은 15에 불과함.
 - 유럽항로(로테르담)는 한국 기준(100)으로 홍콩이 229로 가장 높고 다음으로 일본이 194, 대만이 110를 나타낸 반면 중국은 15로서 가장 낮은 수준임.
- 해상운임
 - 해상운임은 북미항로의 경우 한국, 일본, 대만, 홍콩 등이 비슷한 수준인 반면에 중국이 가장 높은 수준을 나타내고 있으며, 유럽항로의 경우도 북미항로와 유사한 것으로 나타남.

〈표 IV-22〉

섬유의 부문별 물류비 비교(LA 기준)

단위 : 달러

구 분	한 국	일 본	대 만	홍 콩	중 국
통관비용	317(100)	139 (44)	21 (7)	-	70 (22)
내륙운송료	439(100)	255 (58)	150 (34)	180 (41)	102 (23)
터미널비용	155(100)	-	185(119)	368(237)	23 (15)
해상운임	1,700(100)	1,800(106)	1,750(103)	1,750(103)	1,850(109)

〈표 IV-23〉

섬유의 부문별 물류비 비교(로테르담 기준)

단위 : 달러

구 분	한 국	일 본	대 만	홍 콩	중 국
통관비용	317(100)	139 (44)	21 (7)	-	70 (22)
내륙운송료	439(100)	255 (58)	150 (34)	180 (41)	102 (23)
터미널비용	155(100)	300(194)	170(110)	355(229)	23 (15)
해상운임	1,750(100)	1,850(106)	1,800(103)	1,800(103)	2,000(114)

④ 업체별 부문별 물류비 비중

○ 대한방직(한국)

- 북미항로는 해상운임이 65.1%로 가장 높은 비중을 차지하고 있으며 내륙운송료가 16.8%, 통관비용이 12.2%, 터미널비용이 5.9%를 각각 차지하는 것으로 분석됨.
- 유럽항로는 해상운임의 비중이 65.8%로 가장 높고 내륙운송료가 16.5%, 통관비용이 11.9%, 터미널비용이 5.8%를 각각 차지함.

○ Shoei(일본)

- 북미항로는 해상운임이 82.1%로 가장 높은 비중을 차지하고 있으며, 내륙운송료가 11.6%, 통관비용이 6.3%를 각각 차지하는 것으로 나타남.
- 유럽항로는 해상운임의 비중이 72.7%로 가장 높으며 터미널비용이 11.8%, 내륙운송료가 10.0%, 통관비용이 5.5%를 각각 차지함.

○ Far Eastern(대만)

- 북미항로는 해상운임이 83.1%로 가장 높은 비중을 차지하고 있으며 터미널비용이 8.8%, 내륙운송료가 7.1%, 통관비용이 1.0%를 각각 차지함.
- 유럽항로의 경우에는 해상운임의 비중이 84.1%로 가장 높고 터미널비용이 7.9%, 내륙운송료가 7.0%, 통관비용이 1.0%를 각각 차지한 것으로 분석됨.

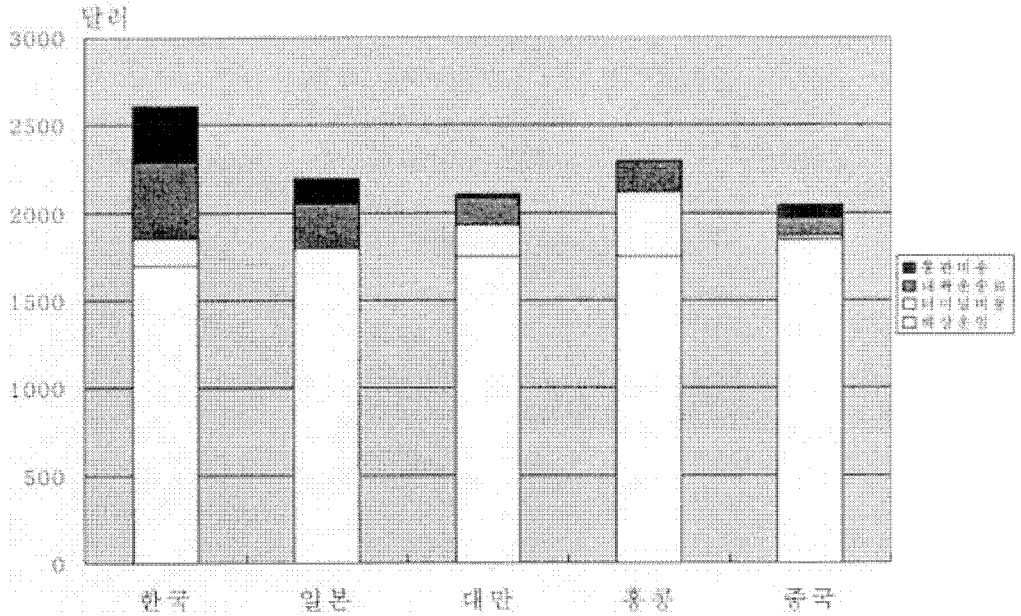
○ Nan Fung Textile(홍콩)

- 북미항로는 해상운임의 비중이 76.2%로 가장 높으며 터미널비용이 16.0%, 내륙운송료가 7.8%를 차지하는 것으로 나타남.
- 유럽항로는 해상운임이 77.1%로 가장 높은 비중을 차지하고 있으며 터미널비용이 15.2%, 내륙운송료가 7.7%를 각각 차지함.

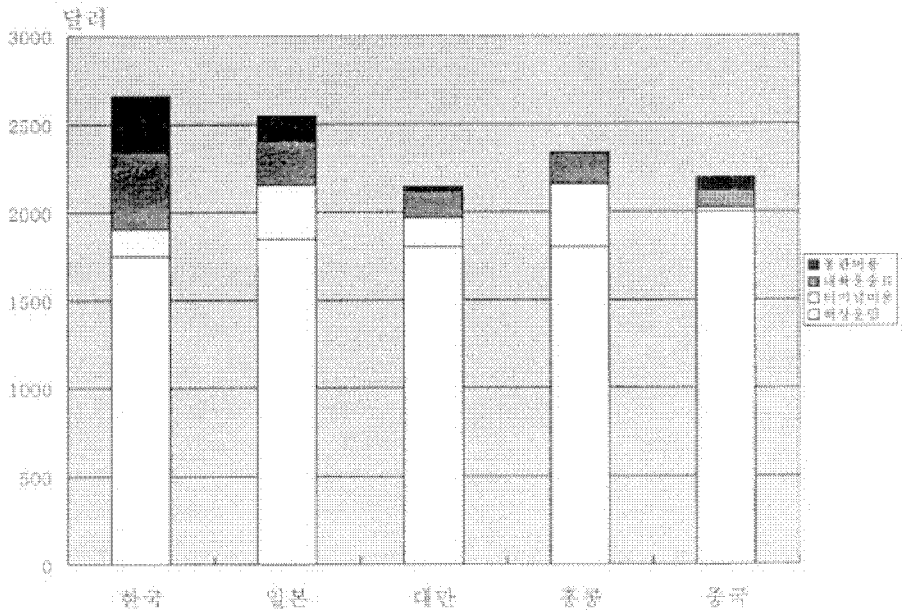
○ Shanghai Textile(중국)

- 북미항로는 해상운임이 90.5%로 가장 높은 비중을 차지하고 있으며 내륙운송료가 5.0%, 통관비용이 3.4%, 터미널비용이 1.1%를 각각 차지하는 것으로 분석됨.
- 유럽항로는 해상운임의 비중이 91.5%로 가장 높고 내륙운송료가 4.7%, 통관비용이 3.2%, 터미널비용이 1.0%를 각각 차지함.

〈그림 IV-9〉 설유의 부문별 물류비 비교(LA 기준)



〈그림 IV-10〉 설유의 부문별 물류비 비교(로테르담 기준)



〈표 IV-24〉

섬유(원단)의 물류비 비교

단위 : 달러

	한 국	일 본	대 만	홍 콩	중 국
○업 체 명	대한방직	Shoei(昭榮)	Far Eastern	Nan Fung Textile	Shanghai Textile
○공장위치	서울구로공단	도쿄	Tao Yuan	Tsing Yi	상해, Ninbo
○선 적 항	부 산	요코하마	킬 룡	홍 콩	상 해
○통관비용	317	139	21	-	70
-통관료	297	52	-	-	-
-통관수수료	20	87	21	-	70
○내륙운송료	439	255	150	180	102
-구간	서울~부산	도쿄~요코하마	Tao Yuan~킬 룡	Tsing Yi~홍콩	상해~상해
-도로	439	255	150	180	102
○터미널비용	155				23
-THC					
· LA	113	-	185	368	-
· 로테르담	113	300	170	355	-
-부두사용료	9	-			23
-컨테이너세	33	-	-	-	-
○해상운임					
-LA	1,700	1,800	1,750	1,750	1,850
-로테르담	1,750	1,850	1,800	1,800	2,000
○합 계					
-LA	2,611	2,194	2,106	2,298	2,045
-로테르담	2,661	2,544	2,141	2,335	2,195
○수출가격	198,000	120,000			
○물류비(%)					
-LA	(1.3)	(1.6)			
-로테르담	(1.3)	(1.9)			
○적용환율	US\$1=1,210원	US\$1=¥115	US\$1=NT\$32.8	US\$1=HK\$7.75	US\$1=RMB8.3

(6) 봉제완구

① 조사 대상 업체

- 한국은 G&H, 일본은 Sanrio, 대만은 Metro Toy, 홍콩은 Metron, 중국은 Guangdong을 선정

② 국별 업체별 물류비 비교

- 북미 수출물류비
 - 한국의 G&H 기준(100)으로 할 때 중국의 Guangdong이 117로 가장 높고 홍콩의 Metron이 102, 일본의 Sanrio가 92, 대만의 Metro Toy가 86을 나타냄.
- 유럽 수출물류비
 - 한국의 G&H(100)에 비하여 중국의 Guangdong이 104로 가장 높고 홍콩의 Metron이 103, 일본의 Sanrio가 103, 대만의 Metro Toy가 89를 나타냄.

※ 봉제완구는 대만의 Metro Toy가 물류비 측면에서 가장 경쟁력이 있고 중국의 Guangdong이 가장 불리한 것으로 나타남.

〈표 IV-25〉

봉제완구의 국별 물류비 분석결과

단위 : 달러

구 분	한 국	일 본	대 만	홍 콩	중 국
LA 로테르담	2,280(100)	2,102 (92)	1,969 (86)	2,321(102)	2,657(117)
	2,430(100)	2,502(103)	2,154 (89)	2,508(103)	2,538(104)

③ 부문별 물류비 비교

- 통관비용
 - 통관비용은 한국 기준(100)으로 일본이 214로 가장 높고 중국이 55, 대만이 52를 나타냄.
- 내륙운송료
 - 내륙운송료는 한국 기준(100)으로 하였을 때 홍콩이 74, 일본이 64이

며 대만이 24로 가장 낮은 수준을 나타냄.

○ 터미널비용

- 북미항로(LA)는 한국 기준(100)으로 홍콩이 237로 가장 높고 중국이 174, 대만이 119인 반면에 일본은 터미널비용이 없는 것으로 나타남.
- 유럽항로(로테르담)는 한국 기준(100)으로 홍콩이 229로 가장 높고 다음으로 일본이 194, 대만이 110을 나타낸 반면에 중국은 터미널비용의 부담이 없음.

○ 해상운임

- 해상운임은 북미항로의 경우 한국, 일본, 대만, 홍콩 등이 비슷한 수준인 반면에 중국이 가장 높은 수준을 나타내고 있으며, 유럽항로의 경우도 북미항로와 유사한 것으로 나타남.

〈표 IV-26〉 봉제완구의 부문별 물류비 비교(LA 기준)

단위 : 달러

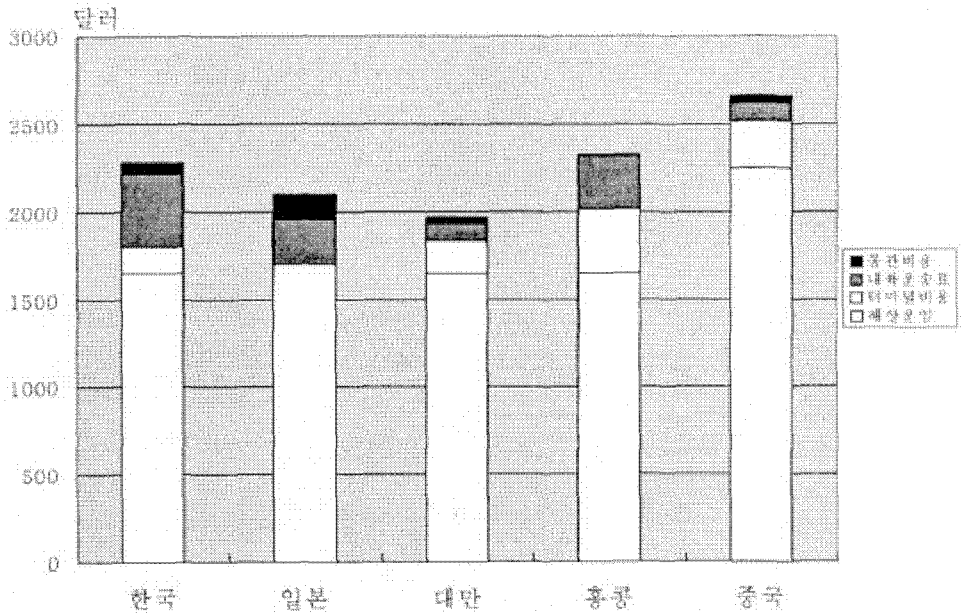
구 분	한 국	일 본	대 만	홍 콩	중 국
통관비용	65(100)	139(214)	34 (52)	-	36 (55)
내륙운송료	410(100)	263 (64)	100 (24)	303 (74)	102 (25)
터미널비용	155(100)	-	185(119)	368(237)	269(174)
해상운임	1,650(100)	1,700(103)	1,650(100)	1,650(100)	2,250(136)

〈표 IV-27〉 봉제완구의 부문별 물류비 비교(로테르담 기준)

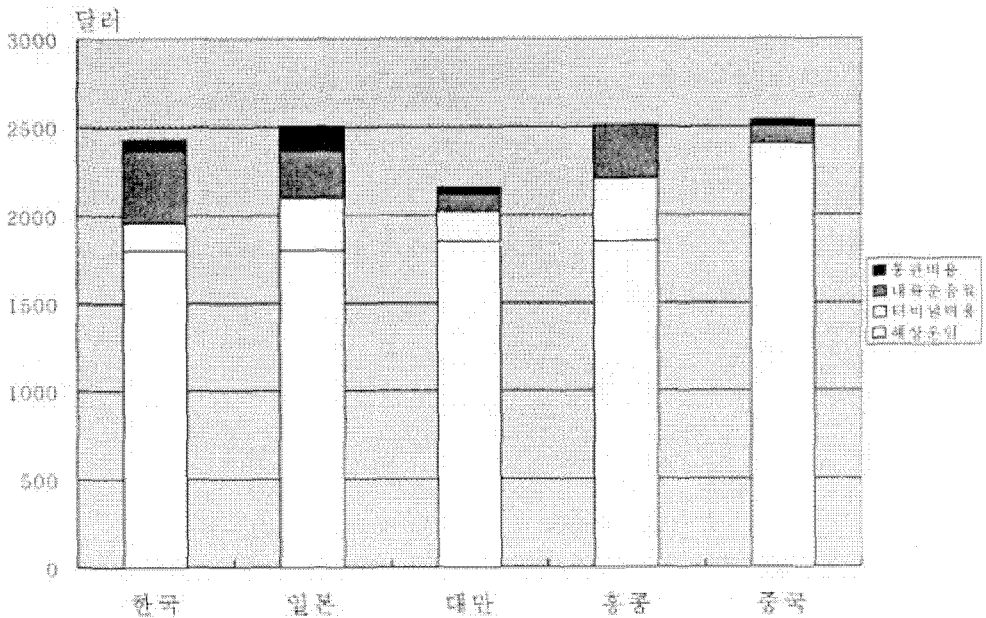
단위 : 달러

구 분	한 국	일 본	대 만	홍 콩	중 국
통관비용	65(100)	139(214)	34 (52)	-	36 (55)
내륙운송료	410(100)	263 (64)	100 (24)	303 (74)	102 (25)
터미널비용	155(100)	300(194)	170(110)	355(229)	-
해상운임	1,800(100)	1,800(100)	1,850(103)	1,850(103)	2,400(133)

〈그림 IV-11〉 봉제완구의 부문별 물류비 비교(LA 기준)



〈그림 IV-12〉 봉제완구의 부문별 물류비 비교(로테르담 기준)



④ 업체별 부문별 물류비 비중

○ G&H(한국)

- 북미항로는 해상운임이 72.3%로 가장 높은 비중을 차지하고 있으며 내륙운송료가 18.0%, 터미널비용이 6.8%, 통관비용이 2.9%를 각각 차지하는 것으로 분석됨.
- 유럽항로는 해상운임의 비중이 74.1%로 가장 높고 내륙운송료가 16.9%, 터미널비용이 6.4%, 통관비용이 2.6%를 각각 차지함.

○ Sanrio(일본)

- 북미항로는 해상운임이 80.9%로 가장 높은 비중을 차지하고 있으며, 내륙운송료가 12.5%, 통관비용이 6.6%를 각각 차지하는 것으로 나타남.
- 유럽항로는 해상운임의 비중이 71.9%로 가장 높으며 터미널비용이 12.0%, 내륙운송료가 10.5%, 통관비용이 5.6%를 각각 차지함.

○ Metro Toy(대만)

- 북미항로는 해상운임이 83.8%로 가장 높은 비중을 차지하고 있으며 터미널비용이 9.4%, 내륙운송료가 5.1%, 통관비용이 1.7%를 각각 차지함.
- 유럽항로의 경우에는 해상운임의 비중이 85.9%로 가장 높고 터미널비용이 7.9%, 내륙운송료가 4.6%, 통관비용이 1.6%를 각각 차지한 것으로 분석됨.

○ Metron(홍콩)

- 북미항로는 해상운임의 비중이 71.1%로 가장 높으며 터미널비용이 15.9%, 내륙운송료가 13.0%를 차지하는 것으로 나타남.
- 유럽항로는 해상운임이 73.8%로 가장 높은 비중을 차지하고 있으며 터미널비용이 14.1%, 내륙운송료가 12.1%를 각각 차지함.

○ Guangdong(중국)

- 북미항로는 해상운임이 84.7%로 가장 높은 비중을 차지하고 있으며 터미널비용이 10.1%, 내륙운송료가 3.8%, 통관비용이 1.4%를 각각 차지하는 것으로 분석됨.
- 유럽항로는 해상운임의 비중이 94.5%로 가장 높고 터미널비용이 10.1%, 내륙운송료가 4.0%, 통관비용이 1.4%를 각각 차지함.

〈표 IV-28〉

봉제완구의 물류비 비교

단위 : 달러

	한 국	일 본	대 만	홍 콩	중 국
○업 체 명	G & H	Sanrio	Metro Toy	Metron	Guangdong
○공장위치	서 울	오사카	타이충	심 천	Shenzhen
○선 적 항	부 산	고 베	킬 룡	홍 콩	Sheko, Shenzhen
○통관비용	65	139	34	-	36
-통관료	45	52	-	-	-
-통관수수료	20	87	34	-	36
○내륙운송료	410	263	100	303	102
-구간	서울~부산	오사카~고베	타이충~킬 룡	심천~홍콩	Shenzhen~Shek ^o
-도로	410	263	100	303	102
○터미널비용	155				
-THC					
· LA	113	-	185	368	269
· 로테르담	113	300	170	355	-
-부두사용료	9	-			
-컨테이너세	33	-	-	-	-
○해상운임					
-LA	1,650	1,700	1,650	1,650	2,250
-로테르담	1,800	1,800	1,850	1,850	2,400
○합 계					
-LA	2,280	2,102	1,969	2,321	2,657
-로테르담	2,430	2,502	2,154	2,508	2,538
○수출가격	30,000				
○물류비(%)					
-LA	(7.6)				
-로테르담	(8.1)				
○적용환율	US\$1=1,210원	US\$1=¥115	US\$1=NT\$	US\$1=HK\$7.75	US\$1=RMB8.3

3. 國別 輸出物流費의 特徵과 示唆點

- 비교 대상국들 중에서 대부분의 품목에서 한국의 수출업체들의 물류비가 상대적으로 높은 수준을 나타내고 있는 것으로 분석됨.
- 특히 한국의 수출업체들은 통관비용과 내륙운송비용의 비중이 동아시아 경쟁업체들에 비해 매우 높은 것으로 나타남.
- 통관비용의 경우 홍콩은 자유무역지대(Free Zone)로서 통관비용이 발생하지 않아 수출업체들이 물류비 측면에서 유리한 입지를 확보하고 있으며 대만과 중국 등도 통관비용의 비중이 매우 낮은 수준을 나타내고 있음.
 - 한국은 비교 대상국들 중에서 유일하게 관세사가 수출 통관과 관련한 수수료로 수출상품가액(CIF 기준)의 1.5/1,000를 징수하고 있음.
- 일본과 대만은 내륙운송료 비중이 상대적으로 낮은 수준을 나타내고 있는데 이는 공장의 입지가 항만과 인접하고 있기 때문임.
 - 한국은 컨테이너 수출상품의 생산지가 경인지역에 집중되어 있어 대부분의 화물이 부산항에서 선적되기 때문에 내륙운송거리가 길어 내륙운송료의 부담이 상대적으로 큰 것으로 분석됨.
 - 일본, 대만 등은 수출상품의 생산지가 대부분 임항지역에 위치하고 있으며, 일본은 고베, 요코하마, 도쿄, 나고야, 오사카 등 5대 컨테이너 항만이 있고 대만에도 카오슝과 킬룽항이 있음.
- 홍콩은 터미널비용 측면에서 비교 대상국가들 중에서 가장 높은 수준을 시현
 - 한국의 부산항과 중국의 상해항은 터미널하역료(THC)외에 부두사용료를 별도로 부과하고 있음.
- 해상운임은 한국, 대만, 홍콩 등이 비슷한 수준인 반면에 일본이 다소 높고 중국이 가장 높은 수준을 나타내고 있음.
 - 중국의 경우에는 여타 국가들에 비해 정기선의 기항이 적고 항만의 입지가 주요 간선항로에서 벗어나 있기 때문에 해상운임이 상대적으로 높은 것으로 추정됨.
- 기타 비용으로 한국의 부산항의 경우 수출되는 컨테이너화물에 대하여 컨테이너세를 20ft에 2만원, 40ft에 4만원을 각각 징수하고 있어 수출업

체의 물류비 부담을 증가시키고 있음.

- 분석결과에서 나타난 두드러진 특징은 비교 대상국들 중에서 한국의 수출업체들이 상대적으로 높은 수출물류비를 부담하고 있으며 그 주요 요인이 통관비용과 내륙운송비용인 것으로 밝혀져 무엇보다도 이들 부문에 대한 개선방안의 마련이 필요한 것으로 나타남.

第5章 우리나라 컨테이너 物流體制的 改善方案

1. 物流機能別 改善方案

1) 통관부문

(1) 현황과 문제점

- 한국의 수출업체들은 수출상품의 통관비용이 비교 대상국의 업체들에 비해 매우 높은 것으로 나타나 통관비용으로 인한 수출물류비의 증가가 수출상품의 경쟁력에 지대한 영향을 미치고 있는 것으로 나타남.
 - 홍콩은 자유무역지대(Free Zone)로서 통관비용이 발생하지 않고, 중국과 대만의 경우에도 통관비용이 한국에 비해 매우 낮은 수준으로 수출물류비의 부담을 크게 경감시켜 주고 있음.
- 이와 같이 한국의 수출업체들의 통관비용이 높은 것은 비교 대상국들 중에서 한국만이 유일하게 관세사가 수출통관과 관련하여 수출상품의 가액(CIF 기준)의 1.5/1,000를 수수료로 징수하고 있는 것에 기인함.

(2) 개선방안

- 한국 수출업체의 통관비용을 경감시켜 주기 위해서는 관세사에게 보수료 명목으로 지불되고 있는 통관수수료를 적정 수준으로 인하조정하는 방안이 적극적으로 검토되어야 할 것임.
 - 현행 통관수수료는 수출상품의 가액의 일정 비율을 징수하고 있기 때문에 수출가액이 높을수록 상대적으로 부담이 크다는 문제점이 있어

동아시아 비교 대상국들이 채택하고 있는 수출통관 건당 일정액을 징수하는 제도로의 개선이 필요

- 이와 함께 수출통관과 관련하여 통관절차의 간소화를 지속적으로 추진하고 관세자유지역의 도입 등 수출업체의 통관비용을 경감시킬 수 있는 방안이 추진되어야 할 것임.
 - 검사비용 축소, 검사 및 화물감시업무의 일원화, 통관후 세금납부제도 등 신속한 통관체제 확립
 - 주요 항만과 공단을 중심으로 관세자유지역 제도를 도입하여 통관절차를 생략함으로써 동 지역 수출업체들에 대한 물류경쟁력을 제고시키는 방안의 추진이 필요

2) 내륙운송부문

(1) 철송체계의 개선

① 현황과 문제점

- 수출입 컨테이너화물의 내륙수송은 부산항을 거점으로 도로, 철도, 연안해송 등에 의해 이루어지고 있으나 철도수송 분담률이 13.5%에 불과한 반면 도로수송 의존도가 85%에 이르러 수송비 과다지출의 주요인으로 작용
 - 컨테이너의 철도수송은 대량운송에 의한 규모의 경제 등으로 수송비용이 도로수송에 비해 낮고 교통체증, 환경오염 등의 사회적 비용발생을 최소화할 수 있는 장점을 지니고 있음.
- 도로수송을 대체할 수송수단인 철도의 컨테이너 화물의 수송분담률이 낮은 것은 여객 위주의 철도운영과 시설부족, 그리고 철도역을 거점으로 한 일관수송체제의 미흡으로 인하여 수송의 완결성과 수송소요시간면에서 비교열위에 있기 때문임.
 - 컨테이너의 철도수송은 컨테이너 전용열차의 수송용량 및 운행횟수의 부족, 항만에서의 직반출입의 제약, 수송완결성의 미흡 등의 문제점을 안고 있음.

※ 1996년 철송물량은 51만 5천TEU로 이미 시설용량을 초과

- 부산항~수도권의 컨테이너 철도수송은 부산진역과 의왕내륙컨테이너기지(ICD)간 전용열차에 의해 이루어지며, 부산항의 철도수송 경로는 컨테이너부두 직반출입과 ODCY 경유 등의 형태로 이루어짐.

〈표 V-1〉 부산항~경인권 수송수단간 운임비교

구 분	규 격	도로수송	철도수송	연안해송	
				상 행	하 행
직컨테이너	20피트	100.0	78.0	67.8	56.8
	40피트	100.0	92.3	64.0	57.5
공컨테이너	20피트	100.0	79.6	65.4	54.8
	40피트	100.0	88.9	58.8	52.8

자료 : 韓國海洋水産開發院(KMI) 조사자료.

주 : 도로수송=100 기준임.

〈표 V-2〉 경부선 철도수송능력 현황

구 간	1일 왕복운행 (회)	화차수 (량)	연간운행일수 (일)	연간수송능력 (천TEU)
부산진-의왕	26	22	350	360

자료 : <표 V-1>과 같음.

- 부산항의 자성대부두(BCTOC)와 신선대부두(PECT)의 경우 철송선로 및 철송 CY 등 시설부족으로 부두내 철도직송이 곤란하여 철송화물의 대부분이 ODCY를 경유하여 부산진역으로 수송됨으로써 불필요한 유통단계 및 물류비용의 증가를 가져옴.
 - 1996년 부산진역을 통한 철송물량 51만 5천TEU 가운데 컨테이너 전용부두의 직반출입 물동량은 5만 4천TEU로 10.5%에 불과
 - BCTOC에 편도 2개 열차, PECT에 왕복 2개 열차만이 운행되고 철도수송을 위한 시설이 협소하여 철도로 수송되는 컨테이너의 대부분이 ODCY를 경유

- 철도수송의 경우 철도터미널에서 화주의 문전까지는 트레일러에 의한 도로수송이 필요하기 때문에 운송완결력이 미흡함.
- 이와 같은 열악한 철송여건으로 부산항~경인권 컨테이너 수송시간은 도로가 1일 16시간인 데 비해 철도는 4일로 경쟁력이 매우 낮음.

〈표 V-3〉 부산항~수도권 수송수단별 수송소요시간

수송수단	수송단계	주 수송	서틀수송	하 역	총소요시간
철 도	3~4시간	8시간	4시간	2.6일	4일
도 로	1~2시간	14시간	2시간	1일	1일 16시간

자료: <표 V-1>과 같음.

② 개선방안

- 철송능력 증대방안 강구
 - 철도 본선의 근본적인 수송능력 증대
 - 수원~천안간 복복선화 조기 완공대책 강구
 - 부산진역 철도CY, BCTOC, PECT 등 철도수송 거점시설의 정비 및 시설확충
 - 신항만 개발시 철송시설 연계 개발방안 추진
- 일관수송체제 구축방안 강구
 - 철송 물류거점을 중심으로 수송의 일관성과 완결성 제고방안 강구
 - 철도를 이용한 복합운송업체에 대한 인센티브 제공 등 철송활성화방안 강구

(2) 연안해송의 개선

① 현황과 문제점

- 연안해송을 통한 컨테이너 운송은 도로, 철도 등 육상수송의 대체 수단으로 활성화가 필요하지만 연안해송 컨테이너화물을 위한 전용터미널 시설의 미비와 화주에 대한 해송전환에 따른 인센티브부여의 미약 등으로 수송분담률의 제고가 실현되지 못하고 있음.

- 부산과 인천항에 컨테이너의 연안해송을 위한 전용부두시설이 없어 일반부두에서 하역작업을 해야하기 때문에 체선으로 인한 대기시간 발생으로 수송시간과 비용의 증가를 초래하여 육상수송에 비해 불리
- 수입 컨테이너화물의 경우 연안해송시 보세운송면장을 이중으로 발급받아야 하는 불편으로 하주가 연안해송을 기피
- ※ 해상운송시 부산에서 해상 간이보세운송신고서(적하목록 첨부)발급
- ※ 인천항 도착후 육상수송시에 보세운송면장을 다시 제출해야 하는 등 절차 복잡(선하증권 사본 등 6종의 서류 필요)
- 수입 컨테이너선이 부산항에 입항한 후에 연안선박으로 간이보세운송을 할 경우, 선사의 적하목록 및 모선별로 컨테이너의 장치를 관할하는 세관에 제각기 면허를 취득해야 하기 때문에 인력 및 시간이 추가적으로 소요
- 연안해송업체와 외항해운업체간 협조체제 미비로 연안해송 중심의 수출입 컨테이너 화물 연계수송체제가 이루어지지 않고 있음.
- 외항해운업체들은 신속한 대화주 서비스 및 서비스의 완결성을 이유로 도로수송 업체와 긴밀한 협력관계를 지속
- ※ 외항화물의 연안해송을 위한 터미널에서의 환적기능 미비도 연안·외항업체간 협력관계 저해 요인으로 작용
- 수출입 외항 모선 기준의 선하증권의 발급관행도 연안해송을 저해하는 요인으로 작용
- ※ 수출 컨테이너화물을 인천항에서 선적하여 부산항까지 연안해송을 할 경우 부산항의 외항 모선에 선적되는 시점에서 선하증권이 발급됨으로써 신속한 수출대금의 결제를 원하는 화주들이 연안해송을 기피

② 개선방안

- 연안해송을 위한 전용 컨테이너부두 및 하역설비의 조기 확충과 함께 터미널에서의 연계수송체제 구축
- 환적기능 부여, 하역요율 할인제 도입, 선하증권 발급관행 개선 등의 연안해송을 촉진하기 위한 법제도상의 문제점 개선

2. 物流인프라 改善方案

1) 컨테이너화물 수송거점의 지속적 확충

(1) 컨테이너부두내 CY확충

① 현황과 문제점

- 컨테이너 물동량의 지속적인 증가에도 불구하고 부산항의 CY공급능력
은 한계에 달해 CY 부족현상이 심화될 것으로 전망
 - 부산항 CY 부족은 1997년의 6만평에서 2001년과 2005년에는 각각 29
만평과 36만평으로 확대될 것으로 예상
- 우리나라 수출입 컨테이너화물의 약 90%를 처리하고 있는 부산항의 경
우 부두내 컨테이너화물 장치장 부족으로 항만에서 처리되는 컨테이너
화물의 91%가 시내에 산재한 사설 컨테이너장치장(ODCY)을 경유하여
운송됨으로써 기형적인 컨테이너화물 유통체계 형성
 - 부산항 ODCY는 1996년에 수출 컨테이너화물의 90.9% 처리
- 이같은 비효율적인 유통체계는 불필요한 화물취급단계와 추가적인 화
주의 물류비 부담을 초래
 - 컨테이너 화물의 ODCY 경유는 부산시내 셔틀운송료, CY 하역료 등
추가적인 재조작에 따른 비용부담이 20피트 컨테이너당 100달 러에
이르러 수출입화물의 물류비를 증가시키는 요인으로 작용

〈표 V-4〉 부산항 컨테이너 물동량 및 CY 수급 전망

구 분	1997	2001	2005
물동량(천TEU)	5,031	6,125	7,035
CY 수요(천평)	836	1,018	1,170
CY 공급(천평)	778	733	806
과 부 족(천평)	△58	△285	△364

자료 : <표 V-1>과 같음.

※ 항만~내륙간 컨테이너 물류비용 중에서 항만내 비용이 18%, ODCY 발생비용이 18%, 내륙운송비가 64%를 차지

② 개선방안

- 양산 내륙컨테이너기지(ICD ; 27만평) 개장지연에 따른 부산항 ODCY 운영·관리대책 및 양산 ICD 조기개장 대책 수립
 - 가덕신항만 1단계 개발(2005년) 등으로 항내 ODCY 확보 전까지는 기존 임항지역 ODCY 존치 및 부산진역은 철송CY로 적극 활용
 - 연약지반 처리지연 등으로 완공시기가 1999년 6월로 연기된 양산 ICD의 조기 완공 대책 수립
- 컨테이너부두 건설시 부두내에 충분한 공간의 컨테이너장치장이 확보 되도록 조치

(2) 연안해송 전용부두의 확보

① 현황과 문제점

- 도로와 철도 위주의 경부축에 집중된 컨테이너화물 유통구조를 개선하여 물류비를 절감하기 위해서는 연안해송의 확대가 불가피
 - 1996년도 부산~인천간 연안해송 컨테이너 화물량은 8만 4천TEU에 불과하여 해송분담률은 2.2%로 매우 낮은 수준
 - 연안해송이 부진한 것은 연안해송 컨테이너 화물을 처리할 수 있는 전용부두가 전무하기 때문임.
- ※ 연안 컨테이너선에 배정된 부두는 부산항의 제3부두(일반잡화처리 재래부두)로서, 갠트리 크레인(G/C)만 설치되어 있고 컨테이너장치장의 기능은 취약
- 연안 컨테이너선 전용부두 미비로 선박이 장기간 항만에서 대기함에 따라 선박의 생산성 저하는 물론 불필요한 유통단계 추가로 물류비 부담가중
 - 부산~인천항로의 경우 항차당 총 소요시간(73시간)의 49%에 달하는 35시간이 선석대기시간임.
- ※ 하역에 소요되는 10시간(14%)을 가산하는 경우 총 체항시간 비중이

63%(45시간)에 달해 컨테이너수송시스템 도입 이전의 재래정기선 체항시간 비중(약 60%)과 비슷함.

- 부두내 장치장 부족으로 부산항 제3부두에 하역된 컨테이너(BCTOC, PECT에서 하역된 컨테이너도 해당)는 시내 ODCY로 반출된 후 연안해송을 위해 제3부두로 재이송됨에 따라 불필요한 유통단계 추가로 화주의 물류비 부담 가중

② 개선방안

- 부산항과 인천항에 연안해송 전용 컨테이너 부두를 조속히 확보
 - 부두내 충분한 장치장을 갖춘 전용부두를 건설 또는 기존 선석을 전용부두로 지정
 - 부산항의 경우 단기적으로 제3부두를 연안전용부두로 지정하는 한편 부두내 창고 시설을 컨테이너장치장으로 전환하는 방안 강구
 - 부산항의 경우 장기적으로는 특정 컨테이너부두를 연안 또는 연근해 피더부두로 전용화하는 방안을 강구

(3) 철도역의 물류거점화

① 현황과 문제점

- 도로부문에 집중된 컨테이너화물 유통구조를 개선하기 위해서는 연안해송으로의 전환 뿐만 아니라 철송을 확대해야 함.
 - 물류합리화를 위해서는 사회간접자본의 확충 외에도 도로로부터 철도, 연안해송으로의 수송수단전환(modal shift)과 이들 수송수단을 연계시키기 위한 물류거점의 확보가 필수적임.
- 철도는 철송기술의 발달과 거점수송에 대한 수요증가로 성장성이 높은 내륙수송수단임.
 - 철송은 주요 생산지와 소비지를 연결시켜주는 내륙의 간선수송수단으로서 트럭 등과의 연계로 수송의 완결성을 높이는 경우 문전수송과 화주에 대한 부가가치 수송서비스를 제공할 수 있음.
 - 철도역은 철도 간선수송의 거점이 되면서 집배송센터, 유통거점으로서의 활용도가 매우 높아 물류서비스 수준을 높일 수 있는 중요한 거

점입.

- 우리나라 철도역의 경우 대규모 철도물류단지를 조성할 수 있는 유희부지는 거의 없으나 많은 노선부지와 활용가능 면적이 많아 물류거점으로서의 개발여지가 많음.
 - 의왕 및 양산 ICD(1999년 개장 예정)를 제외하고 철도역 물류단지로 조성해야 할 시설물은 주로 철도 CY로, 1996년말 현재 약 19만평이 조성되어 있으며, 추가로 약 5만평을 조성중임.
- 물류거점으로 육성하기 위한 철도역은 간선수송과 지역내 수송이 효율적으로 연계되면서 권역의 집배송센터로서 활용할 수 있는 곳이어야 하며, 동시에 화물유통상 집중도가 높고 역내 파급효과가 큰 지역, 주변 도시의 유통거점 배치 구조 등으로 고려해서 선정해야 할 것임.
 - 이에 해당되는 곳으로는 지방대도시, 지방대도시와 인접한 교통요지, 주요 공단의 배후도시, 그리고 주요공단과 항만의 인입철도지역이 될 것임.

② 개선방안

- 철도역의 물류거점화를 위한 소요판단, 입지선정 등 세부 추진대책을 수립하여 추진

2) 종합물류정보망 구축과 연계운영

① 현황과 문제점

- 정부는 국가경쟁력을 강화하기 위해 부족한 사회간접자본의 확충과 병행하여 정보화를 통한 시설의 효율적인 운용을 도모하고자 1995년 5월부터 종합물류정보망 구축사업을 추진하고 있음.
 - 육상·해상·항공 등 개별 화물정보망과 통관, 무역, 금융 등 유관정보망을 연계하여 물류일괄처리서비스(One-Stop Service)를 제공함으로써 물류비를 절감하고, 물류시설의 운용효율성 등 물류관련서비스 제고
 - 1996년 4월에는 종합물류정보망의 구축 및 운영을 위해 한국물류정보통신(KL-Net)과 한국통신 2개사를 종합물류정보망 전담사업자로

지정하여 사업을 실시

- 한국물류정보통신(주)는 전자상거래와 관련된 전자문서 개발, 사용자 S/W 개발 공급, 중계센터 구축, 사용자 접속 등 EDI의 모든 업무를 담당
- 한국통신은 통신망 제공, 운송수단의 운행효율을 증대하기 위한 차량위치의 파악 업무 등 담당
- 물류지원망으로는 한국무역정보통신(KT-Net)의 상역망(1994년 상용서비스 개시)과 관세청의 통관망, 금융결제원을 중심으로 한 금융망 등이 있음.
- 국내 물류정보망으로는 EDI를 통한 내륙화물정보망, 철도화물정보망, 해상화물 정보망, 항공화물정보망 등이 있음.
 - 내륙화물정보망은 일부 대형업체들을 중심으로 자체 전산망이 구축되고 있지만 대부분의 중소기업들은 전화나 팩스 등에 의존하고 있으며, 지입차주를 포함한 개별차주의 경우 화물정보의 대부분을 알선업체에 의존하고 있는 실정임.
 - 철도화물정보망인 철도청의 KROIS는 1997년 하반기에 KL-Net를 통해 컨테이너 화물운송업체와 연결될 예정이었으나 운송업체들의 철송에 대한 인식부족으로 컨테이너화물 관련 물류정보망 미구축
- ※ 경인 ICD의 경우 1997년 10월부터 KL-Net를 이용, 하행 철송 「컨」 화물에 대해 입주업체와 본사, 화주간 EDI서비스 제공
 - 해상화물(해운항만)정보망은 해양수산부의 항만운영정보시스템(PORT-MIS)과 KL-Net 서비스, BCTOC, PECT의 정보시스템, 해운기업의 정보시스템 등이 있음.
 - PORT-MIS는 1997년에 전국적인 EDI 연계망을 구축한 데 이어 KL-Net와의 연계를 통해 항만민원처리 EDI서비스를 제공하고 있음.
 - KL-Net는 1995년 7월에 상역망과의 연계로 수출입화물에 대한 물류EDI 상용서비스를 개시한 데 이어 1996년 7월에 통관망과의 연계로 통관업무의 일괄서비스체제를 구축하였으며, 현재 종합물류정보망 사용자시스템을 구축중에 있음.
- 화물관련 국내물류정보망은 부문간 정보화의 전척정도가 상이하고 개

별화물정보망간의 연계가 이루어지지 않을 뿐만 아니라, 물류망과 통관망·상역망·금융망 등의 물류지원망과의 연계체제도 미흡하여 일괄처리서비스 제공이 곤란

- 물류정보망 중에서도 해운항만부문에 비해 도로망과 철도망의 정보화 진척도는 낮음.
- 이기주의 및 정보공개 기피로 개별기업간, 정보망구축 전담사업자간 정보의 공유, 표준서식 제정 및 전자문서 개발, 시스템 구축 등에 있어서 협조체제 미비
- 시스템 개발 및 구축 주체간 사업추진일정의 상이로 시스템 완료후 상호 연계성 확보 곤란
- 이에 따라 항만과 내륙의 주요 거점내 및 거점간의 컨테이너화물유통 정보 뿐만 아니라 이들 유통거점과 이용자간에도 물류정보망의 연계체제 미흡

② 개선방안

- 해운항만, 철도, 도로 등 국내 물류관련 부문별 물류정보망의 구축사업의 연계성 제고
 - 전담사업자, 개별사업자, 이용자간 전산화의 수준, 정보망 구축시기, S/W 종류 등 물류정보망 구축사업의 내용과 추진일정을 연계하여 추진
- 공공 물류망과 물류지원망간, 이들 공공망과 개별기업 물류망간의 연계체제 구축 및 시스템 개발면에서 협조체제 구축
 - 표준서식 제정 및 전자문서 개발, S/W 개발, 이용자의 요금 수준결정, 물류망의 연계운용 등 시스템 개발과 운용면에서 유기적인 협조 및 지원체제 구축
- 정부의 금융 및 세제지원 강화
 - 시스템 개발과 운용, 시스템의 완성도 제고를 위한 확장과 유지, 전문 기술인력의 확보 등에 막대한 자금이 소요되므로 공공망 개발전담사업자 및 개별기업의 물류 정보망 도입에 정부의 금융 및 세제 지원방안 강구

第6章 結 論

- 본 연구는 한국을 비롯하여 일본, 대만, 홍콩, 중국 등 동아시아국가들의 주요 수출 컨테이너화물인 TV, 컴퓨터, 자동차부품, 타이어, 신발, 섬유, 봉제완구 등 6개 품목들을 국가별로 최다 수출기업을 표본으로 선정하여 통관비용, 내륙운송료, 터미널비용, 해상운임 등 물류기능별 비용을 조사분석하였음.
- 분석결과에 의하면, 비교 대상국들 중에서 대부분의 품목에서 한국의 수출업체들의 물류비가 상대적으로 높은 수준을 나타내고 있는 것으로 분석됨.
- 특히 한국의 수출업체들은 통관비용과 내륙운송비용의 비중이 동아시아 경쟁업체들에 비해 매우 높은 것으로 나타남.
- 통관비용의 경우 홍콩은 자유무역지대(Free Trade Zone)로서 통관비용이 발생하지 않아 수출업체들이 물류비 측면에서 유리한 입지를 확보하고 있으며 대만과 중국 등도 통관비용의 비중이 매우 낮은 수준을 나타내고 있음.
 - 한국은 비교 대상국들 중에서 유일하게 관세사가 수출통관수수료로 수출상품가액(CIF 기준)의 1.5/1,000를 징수하고 있음.
- 일본과 대만은 내륙운송료 비중이 상대적으로 낮은 수준을 나타내고 있는데 이는 공장의 입지가 항만과 인접하고 있기 때문임.
 - 한국은 컨테이너 수출상품의 생산지가 경인지역에 집중되어 있어 대부분의 화물이 부산항에서 선적되기 때문에 내륙운송거리가 길어 내륙운송료의 부담이 상대적으로 큰 것으로 분석됨.
 - 일본, 대만 등은 수출상품의 생산지가 대부분 임항지역에 위치하고 있으며, 일본은 고베, 요코하마, 도쿄, 나고야, 오사카 등 5대 컨테이너 항만이 있고 대만에도 카오슝과 킬룽항이 있음.

- 홍콩은 터미널비용 측면에서 비교 대상국가들 중에서 가장 높은 수준을 시현
 - 한국의 부산항과 중국의 상해항은 터미널하역료(THC)외에 부두사용료는 별도로 부과하고 있음.
- 해상운임은 한국, 대만, 홍콩 등이 비슷한 수준인 반면에 일본이 다소 높고 중국이 가장 높은 수준을 나타내고 있음.
 - 중국의 경우에는 여타 국가들에 비해 정기선의 기항이 적고 항만의 입지가 주요 간선항로에서 벗어나 있기 때문에 해상운임이 상대적으로 높은 것으로 추정됨.
- 기타 비용으로 한국의 부산항의 경우 수출되는 컨테이너화물에 대하여 컨테이너세를 20ft에 2만원, 40ft에 4만원을 각각 징수하고 있어 수출업체의 물류비 부담을 증가시키고 있음.
- 분석결과에서 나타난 두드러진 특징은 비교 대상국들 중에서 한국의 수출업체들이 상대적으로 높은 수출물류비를 부담하고 있으며 그 주요 요인이 통관비용과 내륙운송비용인 것으로 밝혀져 무엇보다도 이들 부문에 대한 개선방안의 마련이 필요한 것으로 나타남.
- 먼저 한국의 수출업체들이 부담하고 있는 높은 수준의 통관비용을 경감시켜 주기 위해서는 관세사에게 보수료 명목으로 지불되고 있는 통관수수료를 적정 수준으로 조정하는 방안이 검토되어야 함.
- 이와 함께 수출통관과 관련하여 통관절차의 간소화를 지속적으로 추진하고 관세 자유지역의 도입 등 수출업체의 통관비용을 경감시킬 수 있는 방안이 추진되어야 할 것임.
- 다음으로 내륙운송비용을 절감하기 위해서는 도로운송에 과다하게 의존하고 있는 컨테이너 내륙운송체제를 철송과 연안해송으로 전환함으로써 운송수단간의 경쟁을 통한 효율성 제고로 서비스수요자인 화주의 내륙운송비용 절감을 도모하여야 할 것임.
- 철송의 경우 수송능력의 증대가 필요하며 부산진역 철도CY, BCTOC, PECT 등 철도수송 거점시설의 정비 및 시설확충과 함께 신항만의 개발시 철송시설의 연계 개발방안이 추진되어야 함.
- 또한 일관수송체제를 구축하기 위해 철송 물류거점을 중심으로 수송의 일관성, 완결성을 제고하는 방안이 강구되어야 하며 철도를 이용한 복

합운송업체에 대한 인센티브 제공 등 철송의 활성화를 위한 방안이 다각적으로 검토되어야 함.

- 한편 연안해송을 활성화하기 위해서는 연안해송을 위한 전용터미널의 확충과 연계 수송체제의 구축이 필요하며 환적기능 부여, 하역요율 할인제 도입, 선하증권 발급 관행 개선 등의 법제도상의 문제점이 개선되어야 함.
- 이외에도 부산항의 컨테이너화물 장치장 부족으로 인하여 수출 컨테이너화물의 대부분이 부두밖의 사설컨테이너장치장(ODCY)을 경유하는 기형적인 유통체계를 개선하기 위해 컨테이너부두의 확충이 지속적으로 이루어져야 할 것임.
- 그리고 물류주체인 수출업체는 공급사슬관리(supply chain management)에 입각하여 내륙 및 해상 운송업체들과 장기운송계약을 체결하거나 전문물류업자에게 물류 기능을 위탁하는 제3자물류방식(the third party logistics)의 활용을 통하여 물류 비용을 절감하는 방안을 적극적으로 강구해야 할 것임.
- 선사의 입장에서도 내륙운송업체와의 전략적 제휴를 통하여 운송비용의 절감을 도모하고 전용 컨테이너부두의 확보와 효율적인 운영을 통해 THC 등 터미널에서 발생하는 비용의 절감과 대화주 서비스질의 개선을 지속적으로 추진해 나가야 할 것임.

參考文獻

- 서현진, 「기업물류비의 전략적 관리」, 비·북스, 1995. 11
- 전일수, 「수출입화물의 내륙물류체계 합리화방안」, 한국무역협회, 1998. 11.
- 정필수, 「해운·항만분야 국제경쟁력 강화방안」, 한국무역협회, 1998. 11.
- 조계석, 「컨테이너화물의 연안운송 활성화 방안」, 1997. 12.
- 교통개발연구원, 「우리나라 물류비의 결정요인과 추이」, 1995. 12.
- _____, 「우리나라 물류체계의 효율성 진단」, 1997. 12.
- 한국무역협회, 「수출기업의 물류비 지출실태 및 물류애로 현황조사 보고」, 1996. 4.
- _____, 「주요 수출입물류요금의 문제점과 개선대책」, 1997. 4.
- _____, 「주요무역동향지표」, 1998.
- 한국생산성본부, 「물류비의 이해와 활용」, 1991. 12.
- 한국해양수산개발원, 「컨테이너화물 유통구조 개선방안」, 1998. 3.
- 唐澤豊, “새로운 Logistics 전략의 전개와 경영과제”, 대한상공회의소 세미나 자료, 1997. 3.
- 阿保榮司, 「物流サービスの戰略的展開」, 白桃書房, 1990.
- Donald J. Bowersox, *Logistical Management*, Macmillan Publishing Company, 1986.
- John Gattorna, *The Gower Handbook of Logistics and Distribution Management*, Gower Publishing Company, 1990.
- Martin Christopher, *Logistics and Supply Chain Management-Strategic for Reducing Costs and Improving Services*, Pitman Publishing, 1992.
- Philip B. Schary, *Logistics Decisions*, The Dryden Press, 1983.
- John J. Coyle, *The Management of Business Logistics*, West Publishing Company, 1997.