

국제물류주선업 실태분석 및 경쟁력 제고 방향 연구

A Status Analysis on the Freight Forwarding Industry and
Strategy for Enhancing its Competitiveness

최나영환 • 권보배 • 김동환 • 김한나

2020. 12.



한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

저자	최나영환, 권보배, 김동환, 김한나
연구진	연구책임자 최나영환 한국해양수산개발원 해운·물류연구본부 전문연구원 공동연구원 권보배 한국해양수산개발원 해운·물류연구본부 전문연구원 공동연구원 김동환 한국해양수산개발원 해운·물류연구본부 연구원 공동연구원 김한나 한국해양수산개발원 해운·물류연구본부 연구원
연구기간	2020. 4. 14. ~ 2020. 10. 13.
보고서 집필내역	
연구책임자	최나영환 연구총괄, 제1장, 제3장 제3절, 제4장 제1절 일부, 제3절, 제5장 제1절 일부, 제2절, 제6장 제1절 일부, 제2절
내부연구진	권보배 제4장 제1절 일부 제2절, 제5장 제1절 일부, 제6장 제1절 일부 김동환 제2장, 제4장 제2절 일부 김한나 제3장 제1절~제2절, 제4절
산·학·연·정 연구자문위원	조경규 한국국제물류협회 이사 임택규 한국국제물류협회 부장 배희성 경기대학교 교수 이 슐 해양수산부 사무관

※ 순서는 산·학·연·정 순임

발간사

우리나라는 수출 주도형 경제 성장을 통해 비약적이고, 지속적인 성장을 이루어 왔다. 이러한 성장 배경에는 우리나라의 제조, 무역, 유통 등의 산업계의 부단한 노력과 역량 강화가 있다. 그리고 국제물류 산업의 지속적인 글로벌 시장 진출과 공급망 확대도 중요한 역할을 담당하였다. 이러한 국제물류 분야에서도 국내와 해외의 물류를 중계하고, 화주와 선사의 원활한 물류 활동을 지원한 국제물류주선업의 업계 노력도 높은 평가를 해야 할 것이다.

우리 정부는 이러한 국제물류주선업의 경쟁력 제고를 위하여 진입장벽을 낮추고, 인증제를 도입하는 등의 제도개선을 하였으나, 체계적인 육성 정책의 미흡으로 체질 개선에 곤란을 겪고 있다. 특히, 국제물류에 있어 해양수산부와 국토교통부의 관리 이원화로 효과적인 정책지원과 경쟁력 제고에 한계가 있다. 특히 국제물류주선업은 서비스 산업으로 분류된 탓에 제조업 중심의 지원 정책에서 소외되어 정부 차원의 육성·지원 정책이 미흡한 상황이다. 정책뿐만 아니라 국제물류주선업 업계 상황도 다양한 어려움이 산재해 있다. 대기업의 자가물류 편중, 영세업체 난립, 국내의 한정된 영업망에 따른 물류 부족, 가격경쟁 심화 등으로 인한 서비스 질 저하와 해외 신임도 악화 등의 문제도 있다.

이러한 상황에서 국제물류주선업의 실태를 조사하고, 국제물류주선

업의 산업 경쟁력 제고 방안과 지원 정책의 방향성을 제시하는 연구는 매우 시의적절하다고 평가할 수 있다. 본 연구가 우리나라 국제물류주선업이 글로벌 물류시장 진출을 촉진하고 유망 강소 기업으로 성장할 수 있는 기반이 되기를 기원한다.

이 연구는 KMI의 해운·물류연구본부의 최나영환 전문연구원이 책임을 맡았고, 권보배 전문연구원, 김동환·김한나 연구원이 공동연구자로 참여하였다. 모든 연구진의 노고에 깊은 감사를 표한다. 아울러 이 연구의 착수부터 최종보고에 이르기까지 연구심의에 노력을 아끼지 않은 해운·물류연구본부 김태일 본부장을 비롯해 자문과 조언을 아끼지 않은 해양수산부 이슬 사무관, 경기대학교 배희성 교수, 한국국제물류협회 조정규 이사와 임택규 부장에게 깊은 감사를 드린다. 끝으로 이 보고서가 출판되기까지 도움을 주신 모든 분들에게 이 자리를 빌려 감사를 드린다.

2020년 12월
한국해양수산개발원
원장 장 영 태

목차

요 약	i
-----	---

Executive Summary	ix
-------------------	----

제 1장 서론	1
---------	---

제1절 연구의 배경 및 목적	1
1. 연구의 배경 및 필요성	1
2. 연구의 목적	3
제2절 연구의 범위 및 방법	3
1. 연구의 범위	3
2. 연구 방법 및 주요 내용	4
제3절 선행연구 및 연구의 차별성	5
1. 선행연구 개요 및 본 연구의 차별성	5
2. 실태조사 항목 도출을 위한 선행연구 분석	7

제 2장 국내 국제물류주선업 현황 분석 및 문제점	9
-----------------------------	---

제1절 국제물류주선업의 개념 및 범위	9
1. 국제물류주선업의 개념	9
2. 국제물류주선업의 범위	14
제2절 국제물류주선업 현황	16
1. 국제물류주선업의 등록 기준	16
2. 국제물류주선업의 등록 현황	19
제3절 국제물류주선업 관련 지원 사업 현황	22
1. 화주-물류기업 해외시장 동반진출 지원 사업	22
2. 해외 공동물류센터 지원	23
3. 우수 선화주기업 인증	25
4. 우수국제물류주선업 인증	26

제4절 국제물류주선업의 문제점 및 정책 한계점	27
1. 정부 지원 사업의 문제점 및 개선 방향	27
2. 국제물류주선업의 문제점 및 애로사항	29

제 3장 해외 국제물류주선업 사례 조사 31

제1절 유럽	31
1. 국제물류주선업 개념 및 범위	31
2. 업계 현황	34
3. 법·제도 현황	40
제2절 미국	43
1. 국제물류주선업 개념 및 범위	43
2. 업계 현황	47
3. 법·제도 현황	48
제3절 일본	50
1. 국제물류주선업 개념 및 범위	50
2. 업계 현황	53
3. 법·제도 현황	58
제4절 해외 사례 조사 시사점	59

제 4장 국제물류주선업 실태분석 63

제1절 실태분석 방법 및 항목 도출	63
1. 실태분석 개요 및 방법	63
2. 실태분석 항목 도출	64
제2절 실태분석 결과	68
1. 응답기업 특성	68
2. 국제물류주선업 현황	69
3. 국제물류주선업 역량 수준	75
4. 국제물류주선업 고객 비중 및 사업 대상국	85
5. 애로사항 및 정부지원 정책	86
제3절 경영성과 분석	97
1. 성장성	97

2. 활동성	99
3. 수익성	101
4. 재무 레버리지	103
5. 유동성	104
제4절 시사점	106

제 5장 국제물류주산업 경쟁력 제고 방향 111

제1절 국제물류주산업 지원 정책 및 경쟁력 제고 방향	111
1. 국제물류주산업 플랫폼 구축	111
2. 정부보조 사업 지원 강화	114
3. 자금지원 신설	115
4. 해운항만물류전문인력 양성사업 지원 강화	119
5. 국제물류 관련 정보기능 강화	120
6. 전담기관 및 협회 역량 강화	122
제2절 추진 로드맵 및 세부 과제	125
1. 추진 로드맵	125
2. 세부 과제 추진 계획	129

제 6장 결론 및 정책제언 133

제1절 결론	133
1. 연구 내용 요약	133
2. 연구의 한계점	138
제2절 정책제언	139
1. 국제물류주산업 플랫폼 구축을 위한 거버넌스 강화	139
2. 국제물류주산업 해외진출 촉진 지원 및 사업 모델 개발	141
3. 국제물류주산업 DB 체계 구축	143
4. 국제물류주산업 등록 관련 제도 개선 검토	145
5. 국제물류주산업 지원 관련 정책 연구 강화	146

참고문헌 149

표 목차

〈표 1-1〉 연구 주제별 기존 연구	7
〈표 1-2〉 국제물류주산업 선행연구 주요 항목 도출	8
〈표 2-1〉 물류사업의 범위	10
〈표 2-2〉 국제물류주산업의 법령상 정의	12
〈표 2-3〉 국제물류주산업의 시대별 변화 과정	14
〈표 2-4〉 국제물류주산업 등록 기준	17
〈표 2-5〉 국제물류주산업 등록 결격 사유	19
〈표 2-6〉 화주-물류기업 해외동반진출 유형	23
〈표 2-7〉 해외 공동물류센터 지원 사업 주요 현황	24
〈표 2-8〉 우수 선화주기업 인증 주요 혜택	25
〈표 2-9〉 우수국제물류주산업 신규 인증 현황(2014-2019)	27
〈표 2-10〉 국제물류주산업 지원 사업 문제점 및 개선 방향(안)	28
〈표 3-1〉 유럽연합의 운송 및 저장 세부 분류(NACE Rev.2)	33
〈표 3-2〉 EU의 운송업 현황 및 추이	36
〈표 3-3〉 EU의 기타 운송지원활동(H52.29) 현황 및 추이	38
〈표 3-4〉 미국 프레이트 포워드 비교	46
〈표 3-5〉 미국 OTI 면허조건 비교	49
〈표 3-6〉 일본 물류 관련 사업자 현황(2018년 기준)	54
〈표 3-7〉 일본 국제물류주산업 실적(수출입 합계, 2019. 10~2020. 3)	55
〈표 3-8〉 일본 국제물류주산업 실적 추이(수출입 합계, 2010년도~2019년도)	56
〈표 3-9〉 해외 주요국 국제물류주산업 현황 종합	60
〈표 4-1〉 응답기업 조직형태	68
〈표 4-2〉 2019년 대비 국내외 시장경기 현황	70
〈표 4-3〉 2020년 대비 국내외 시장경기 전망	71
〈표 4-4〉 역량 중요도 평균 점수	77
〈표 4-5〉 실제 역량 수준 평균 점수	78
〈표 4-6〉 영업 및 마케팅 관련 역량 평균 점수	79
〈표 4-7〉 컨설팅 관련 역량 보유 수준 평균 점수	81
〈표 4-8〉 물류 전문인력 확보 수준 평균 점수	83
〈표 4-9〉 임원 및 경영자 역량 수준 평균 점수	85

〈표 4-10〉 실태조사 및 경영성과 평가에 따른 한계점 및 해결방안	107
〈표 4-11〉 해결방안에 따른 경쟁력 제고 방향 제시	108
〈표 5-1〉 PA 중소기업 이차보전 프로그램 운영 현황(2019년 기준)	116
〈표 5-2〉 한국수출입은행 중소·중견기업 지원제도 지원내용	118
〈표 5-3〉 해운항만물류전문인력 양성사업 재직자 교육과정	119
〈표 5-4〉 국제물류 관련 컨설팅·IT융합 교육 프로그램 현황	120
〈표 5-5〉 전담기관 기능별 주요 사업	123
〈표 5-6〉 국제물류주선업 경쟁력 제고 세부 과제 추진 계획(안)	130
〈표 6-1〉 유럽, 일본, 한국 국제물류주선업 현황 비교	145
〈표 6-2〉 국제물류주선업 지원 관련 연구 추진 방향	148

그림 목차

〈그림 1-1〉 연구 흐름도	5
〈그림 2-1〉 지역별 국제물류주선업 등록 현황(2020년 기준)	20
〈그림 2-2〉 지역별 국제물류주선업 등록 비중(2020년 기준)	21
〈그림 2-3〉 국제물류주선업 자본금 규모별 현황	22
〈그림 3-1〉 유럽 국제물류주선업 시장규모 및 성장률	40
〈그림 3-2〉 미국 국제물류주선업 시장규모 및 성장률	47
〈그림 3-3〉 화물이용운송사업 구분	51
〈그림 3-4〉 제2종 화물이용운송사업 개략도	52
〈그림 3-5〉 제1종 화물이용운송사업 개략도	53
〈그림 3-6〉 일본 주요 국제물류 수출입 국가 포지셔닝 맵	58
〈그림 4-1〉 실태요인 도출 프로세스	66
〈그림 4-2〉 시장경기 상황 및 전망	69
〈그림 4-3〉 2019년 대비 수익 및 자금 상황	71
〈그림 4-4〉 2020년 대비 수익 및 자금 상황	72
〈그림 4-5〉 연도별 매출 비중	72
〈그림 4-6〉 박스형 매출 비중 그래프(2017)	73
〈그림 4-7〉 박스형 매출 비중 그래프(2018)	74
〈그림 4-8〉 박스형 매출 비중 그래프(2019)	74
〈그림 4-9〉 코로나19 영향	75
〈그림 4-10〉 역량 중요도	76
〈그림 4-11〉 실제 역량 수준	77
〈그림 4-12〉 영업 및 마케팅 관련 역량 보유 수준	79
〈그림 4-13〉 컨설팅 관련 역량 보유 수준	80
〈그림 4-14〉 업무용 시스템 보유 현황	81
〈그림 4-15〉 물류 전문인력 확보수준	82
〈그림 4-16〉 물류 전문인력 현황	83
〈그림 4-17〉 임원 및 경영자 역량 수준	84
〈그림 4-18〉 고객 비중	85
〈그림 4-19〉 주요사업 대상국	86
〈그림 4-20〉 회사운영 애로사항	87

〈그림 4-21〉 영업활동 애로사항	88
〈그림 4-22〉 기업역량 애로사항	89
〈그림 4-23〉 법·제도 애로사항	90
〈그림 4-24〉 지원 정책 인지 여부	91
〈그림 4-25〉 지원 정책 지원 여부	91
〈그림 4-26〉 우수물류기업 인증제 참여 여부	92
〈그림 4-27〉 우수물류기업 인증제 미참여 이유	92
〈그림 4-28〉 해외물류시장 개척지원사업 참여 여부	93
〈그림 4-29〉 해외물류시장 개척지원사업 미참여 이유	94
〈그림 4-30〉 자금지원 정책 참여 여부	94
〈그림 4-31〉 정책자금 지원 미참여 이유	95
〈그림 4-32〉 우수 선화주 인증 참여 여부	96
〈그림 4-33〉 우수 선화주 인증 미참여 이유	96
〈그림 4-34〉 국제물류주선업 성장성 분석	98
〈그림 4-35〉 국제물류주선업 활동성 분석	100
〈그림 4-36〉 국제물류주선업 수익성 분석	102
〈그림 4-37〉 국제물류주선업 재무 레버리지 분석	104
〈그림 4-38〉 국제물류주선업 유동성 분석	105
〈그림 5-1〉 국제물류주선업 플랫폼 구축 개략도	113
〈그림 5-2〉 (가칭) 화주-물류기업 해외진출 매칭 시스템 구축 개략도	115
〈그림 5-3〉 한국무역보험공사 해외사업금융보험, 해외투자보험 상품구조	117
〈그림 5-4〉 국제물류주선업 경쟁력 제고 방안 시급성, 중요도 평가	126
〈그림 5-5〉 국제물류주선업 경쟁력 제고 추진 로드맵(안)	128
〈그림 6-1〉 한계점에 따른 해결방안 및 경쟁력 제고 방향	135
〈그림 6-2〉 국제물류주선업 플랫폼 구축을 위한 거버넌스 구상도	140
〈그림 6-3〉 해외진출 사업 모델 구상 개략도	142
〈그림 6-4〉 국제물류주선업 DB 체계 개선 방안	144

요약

국제물류주선업 실태분석 및 경쟁력 제고 방향 연구

1. 연구의 목적

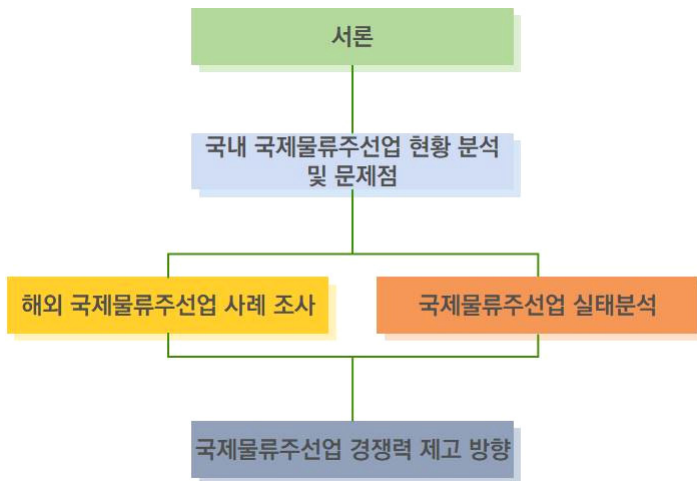
- ▶ 본 연구는 중소·중견 국제물류주선업의 문제점과 애로사항을 조사하고, 지원 정책 방향 제시를 통해 업계 역량 강화 및 경쟁력 제고를 목적으로 함
 - 이러한 목적을 달성하기 위해 우리나라 국제물류주선업의 업계 현황 및 지원 정책을 살펴보고, 실태조사를 통한 업계 역량 수준, 애로 사항을 도출함
 - 또한 업계의 한계점을 해결하고, 경쟁력 제고를 실현할 수 있는 정책 방향을 제시하고자 함

2. 연구의 방법 및 특징

1) 연구방법

- ▶ 본 연구는 국제물류주선업의 업계 역량 강화 및 경쟁력을 제고 목적을 달성하기 위해 문헌조사, 설문조사, 재무제표 분석, 전문가 인터뷰 등을 실시함

〈그림 1〉 연구 흐름도



2) 연구의 특징

- ▶ 국제물류주선업 시장 경기, 경영 상황 및 자금 사정, 업체 역량 수준, 고객과의 관계, 애로사항, 정부지원 정책 등 다각적인 실태분석을 통한 지원 정책 방향을 제시하고자 함
- ▶ 또한 경쟁력 제고의 실효성을 높이기 위해 관련 정책의 추진 로드맵을 제시하고, 세부 추진 과제를 도출함

〈표 1〉 본 연구 방법의 특징

특징	주요 내용	자료수집	방법론 선택이유
기초 분석	• 우리나라 국제물류주선업 현황 및 정책 한계점 • 유럽, 미국, 일본 등 주요국 국제 물류주선업 현황 및 정책 제시	• 관련 문헌조사 • 국내외 사례조사	• 관련 연구 현황 조사 • 우리나라 국제물류 주선업 한계점 도출 및 해외 사례 시사점 제시
설문 조사	• 국제물류주선업 경기, 경영 상황 및 자'금 사정, 업체 역량 수준, 애로사항, 지원 정책 조사 • 경쟁력 제고 방향 중요성, 시급성 조사	• 국제물류주선업계 설문조사	• 업계 실태조사 및 경쟁력 제고 방안 도출 • 지원 정책 추진 로드맵 제시
정량 분석	• 설문조사 대상 업체 재무성 분석	• 성장성, 활동성, 수익성, 재무 레버지리, 유동성 분석	• 업계의 경영 상황 평가 및 개선 방향 도출
전문가 자문	• 설문조사 항목 선정을 위한 자문 • 경쟁력 제고 방향 자문	• 전문가 자문	• 설문조사 적정 항목 도출 • 경쟁력 제고 방향 및 정책제언 논의

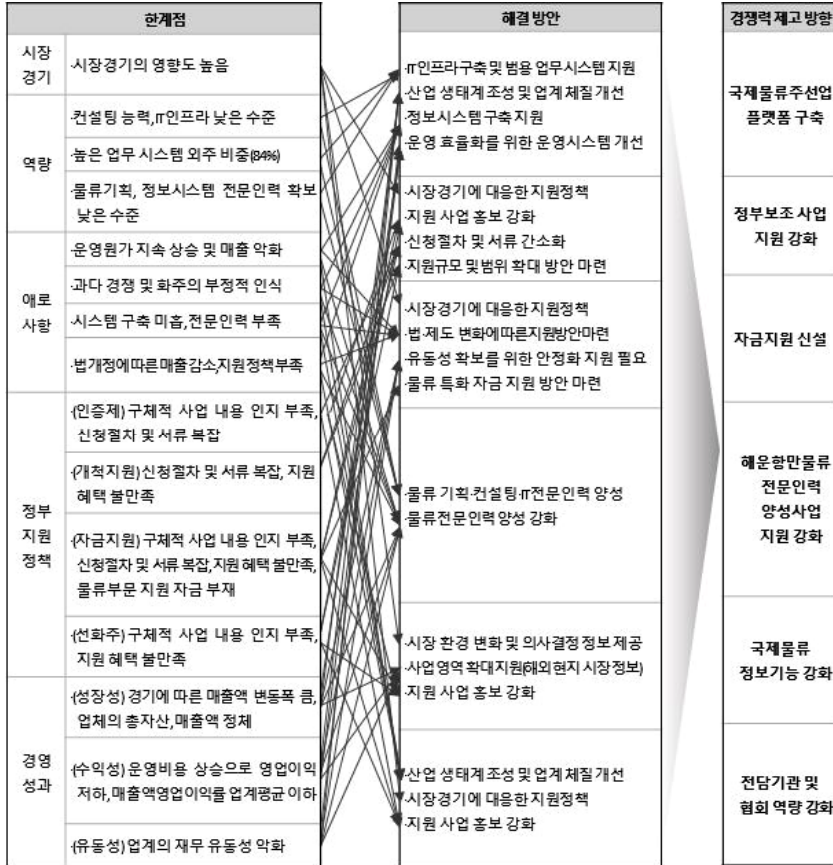
3. 연구결과

1) 연구결과 요약

- ▶ 본 연구에서의 국제물류주선업은 「물류정책기본법」 제2조에 정의된 업체로 한정함
 - 국제물류주선업이란 타인의 수요에 따라 자기의 명의로 계산으로 타인의 물류시설·장비 등을 이용하여 수출입화물의 물류를 주선하는 사업을 말함
- ▶ 국내 국제물류주선업은 4천 개가 넘는 기업이 현재 등록 운영되고 있으나, 중소 영세업체의 난립으로 인한 국내 주선업체 간 과당경쟁이 발생하고, 기업의 수익성 저하로 이어지고 있는 실정임

- 국제물류주선업체의 시장에 진출이 용이해져 자본금 10억 원 이하 중소 국제물류주선업체가 전체의 90% 이상을 차지하고 있는 등 매년 지속적으로 증가하고 있어 등록제에 대한 개선방안이 요구됨
- ▶ 해외의 경우 등록업체 난립을 방지하기 위한 제도가 마련되어 있으며 자국 국제물류주선업의 보호 및 육성 방안을 강구하고 있음
 - 유럽은 범유럽 차원에서 유럽연합 집행위원회 내 운송 정책을 개발하는 행정부서인 DG MOVE를 설립하여 교통, 에너지 및 통신 분야의 개발 및 인프라 구축과 연구 프로젝트와 투자를 지원함
 - 미국은 국제물류주선업이 등록제 및 허가제로 운영되고 있으며, OTI로 활동하기 위해서는 운송사업면허를 연방해사위원회로부터 취득해야 함
 - 일본은 화물이용운송사업에 대해 업무 영역과 범위에 따라 제1종 화물이용운송사업과 제2종 화물이용운송사업으로 구분하여 제1종은 등록제, 제2종은 허가제를 운영하고 있음
- ▶ 국제물류주선업의 기업역량, 화주와의 관계, 외부환경 요인, 지원 정책 등의 설문조사를 통해 실태조사를 실시하고, 업계 경영성과 분석을 통해 국제물류주선업의 현황 및 한계점을 도출함
- ▶ 국제물류주선업 플랫폼 구축, 정부보조 사업 지원 강화, 자금지원 신설, 해운항만물류 전문인력 양성사업 지원 강화, 국제물류 정보기능 강화, 전담기관 및 협회 역량 강화 등에 대한 경쟁력 제고 방향과 추진 로드맵을 제시함
- ▶ 본 연구의 한계점 및 향후 연구 방향으로는 설문조사 대상 업체 확대, 실태조사의 시계열적 평가를 실시, 국제물류주선업 평가를 위한 지표 및 지수화 개발, 추진 로드맵에 대한 구체적인 실행 방안 마련 등의 필요성을 제시함

〈그림 2〉 설문조사 및 경영성과 분석을 통한 한계점, 해결방안, 경쟁력 제고 방향 도출

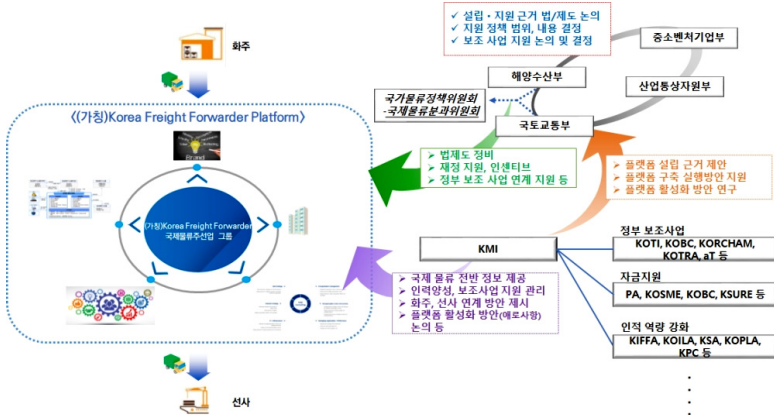


자료: 연구 내용을 중심으로 KMI 작성

2) 정책대안 제시 및 정책화 활동

- ▶ 국제물류주선업 플랫폼의 구축 및 활성화를 위해 산·연·정의 긴밀한 연계·협력이 선행되어야 하고, 각 기관의 협업 및 역할을 명확히 하고, 효과적인 논의 및 의사결정이 필요함

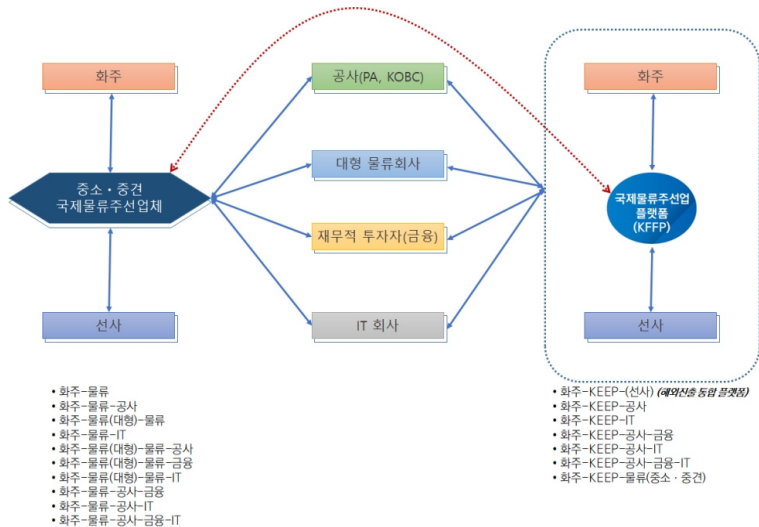
〈그림 3〉 국제물류주선업 플랫폼 구축을 위한 거버넌스 구상도



자료: 기존 연구, 전문가 의견 등을 바탕으로 KMI 작성

- ▶ 화주, 대형 물류회사 등과 공동 진출을 위한 다양한 사업 모델 구상이 필요함

〈그림 4〉 해외진출 사업 모델 구상 개략도



자료: KMI 작성

- ▶ 국제물류주선업의 DB 체계를 구축하고, 정보 수집 및 축적이 필요함
 - 특히 국제물류주선업에 특화된 DB를 구축하고, 정책 관계자, 화주, 선사 등 이해관계자의 요구에 적합한 정보 제공이 필요함
- ▶ 국제물류주선업 등록 관련 제도 개선이 필요함
 - 산업적으로는 업체 자체적으로 역량 강화 및 사업 확대를 위한 노력을 해야 하고, 건전한 산업 생태계 조성을 위한 산업 내 통합이 이루어질 수 있는 인센티브 도입 등의 방안 마련이 필요함
 - 정책적인 측면에서는 현재의 등록제도 개선, 또는 사업 영역, 특성, 책임 범위 등을 고려한 등록제, 허가제 구분 시행 등의 방안 마련 필요함

3) 정책적 기여 등 기대효과

- ▶ 본 연구는 국제물류주선업의 업계 역량강화와 체질 개선을 위한 기반 마련에 기여함
 - 국제물류주선업 플랫폼 구축 방안, 전담기관 및 협회 역량 강화, 등록 기준 개선 등의 방안 마련을 통한 건전한 산업 생태계 조성에 기여함
- ▶ 국제물류주선업 경쟁력 제고를 위한 실효성 있는 지원 정책 방향을 제시함
 - 정부보조 사업 지원 강화, 자금지원 신설, 해운항만물류 전문인력 양성사업 지원 강화 등 현재 시행 중인 정책 연계 강화 및 지원 확대 방안을 제시함

A Status Analysis on the Freight Forwarding Industry and Strategy for Enhancing its Competitiveness

Na-Young-Hwan Choi · Bo-Bae Kwon ·
Dong-Hwan Kim · Han-Na Kim

1. Purpose

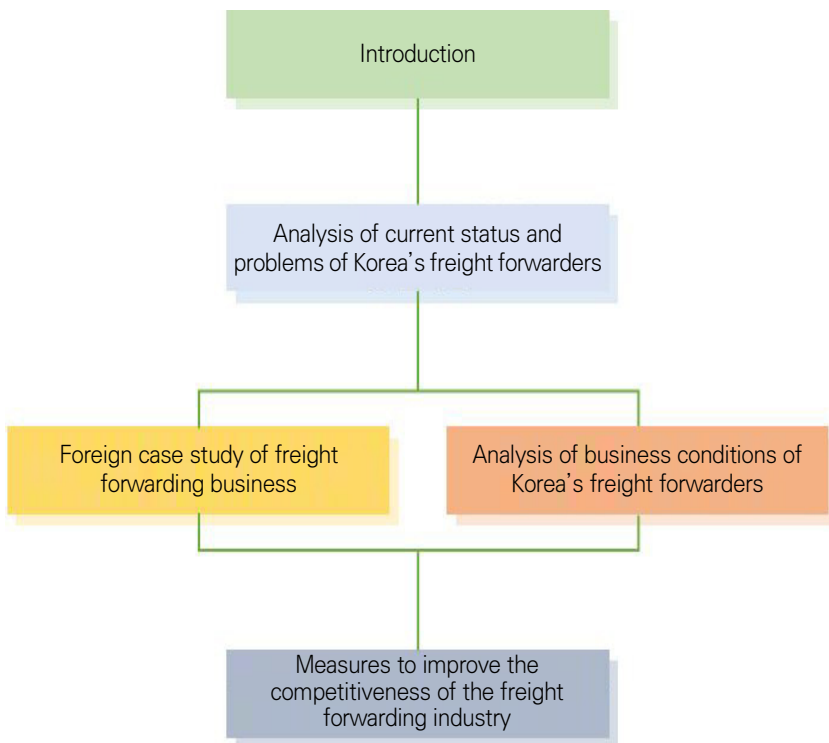
- ▶ This study aims to improve the capacity and competitiveness of middle-sized and middle-standing freight forwarders in Korea by presenting a direction for policy support based on an analysis of industrial problems and challenges.
- To achieve this purpose, this study includes a review on the present status and support policies of Korea's freight forwarding industry, extracting industrial capacity and challenges.
- It also intends to propose policy direction which will enable the industry to resolve its limitations and enhance its competitiveness.

2. Methodology and Feature

1) Methodology

- ▶ A variety of methods were utilized including literature review, surveys, analysis of financial statements and interviews with experts to achieve the purpose of strengthening the capacity and improving the competitiveness of the freight forwarding industry in Korea.

〈Pic 1〉 Diagram of research process flow



2) Feature

- ▶ A multi-faceted analysis on business conditions was conducted as a way to provide a direction for support measures. Such conditions include market conditions, business conditions, financial statements, capacity levels, relationship with customers, challenges and governmental support policies etc.
- ▶ This study presented an implementation roadmap for relevant policies to increase the effectiveness of measures for increasing the competitiveness and then extracted specific tasks.

〈Table 1〉 Features of this study's methodology

Feature	Major contents	Data collection	Reasons for the selection
Basis analysis	• Present status of Korea's freight forwarding industry and policy limitations • Current status and policies of the freight forwarding industry in major countries including Europe, US and Japan	• Literature review • Domestic and foreign case studies	• Studying the status of relevant research • Extracting limitations of Korea's freight forwarders and presenting implications of foreign case studies
Survey	• Investigating business cycle, business conditions, financial status, capacity level of companies, challenges and support measures of freight forwarders • Surveying on the importance and imperatives of a direction for improving the competitiveness	• Survey targeting freight forwarding businesses	• Studying the business status and extracting measures for enhancing the competitiveness • Proposing a roadmap for implementing support measures

Feature	Major contents	Data collection	Reasons for the selection
Quantitative analysis	Analyzing financial status of freight forwarders subject to survey	Analyzing growth, activity, profitability, financial leverage and liquidity	Assessing the business status of the industry and producing an improvement direction
Expert consultation	- Consulting with experts for selecting survey questionnaire - Asking advise on the direction of improving the competitiveness	Consultation with experts	- Extracting proper items for survey - Discussing a direction and policy suggestions for enhancing the competitiveness

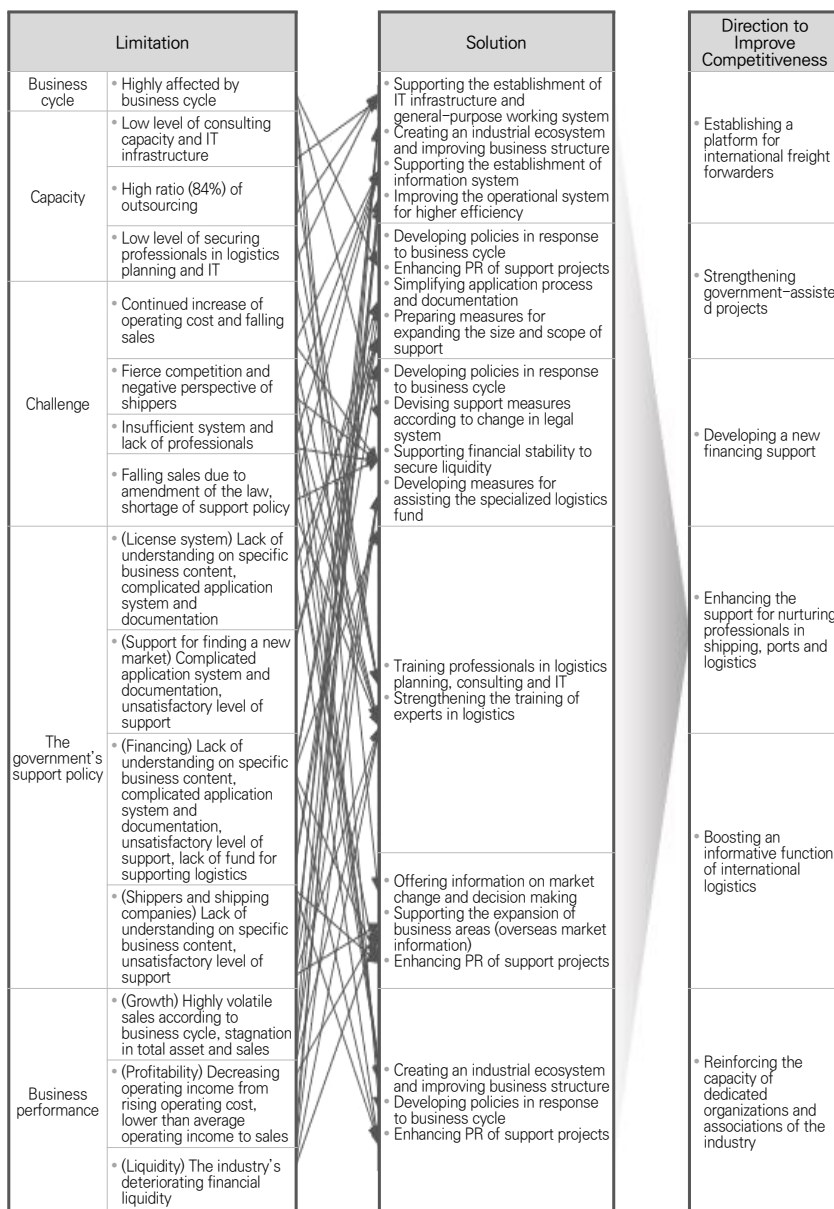
3. Result

1) Summary

- ▶ The term “freight forwarding business” covered in this study is limited to those defined in article 2 of the Framework Act on Logistics Policies.
 - The term “freight forwarding business” refers to businesses which mediate the logistics of importing and exporting goods by making use of logistics facilities, equipment, etc. of others in his/her own name and by his/her calculation at the request of others.
- ▶ In South Korea, more than 4 thousand freight forwarders have been registered for operation. As the industry has been overly crowded with small freight forwarders, however, this has resulted in fierce competition between domestic companies, ultimately leading to lower profitability.

- With freight forwarders in Korea gaining easy access into the market, small and medium sized freight forwarders with a capital of less than 1 billion KRW account for more than 90% of the market. As the number of Korea's freight forwarders has continued increasing, it is necessary to come up with improvement measures concerning registration.
- ▶ Foreign countries have established a system for preventing freight forwarders from being disorderly jumbled, while seeking measures for protecting and nurturing the domestic freight forwarding industry.
- At the pan-European level, the EU has established the Directorate-General for Mobility and Transport (DG MOVE) within the European Commission, which is responsible for developing and implementing European policies in the transport field. Its mission is to develop and build infrastructure in the areas of transport, energy and telecommunications and carry out and finance research projects.
- The US is operating international freight forwarding businesses under a registration system and permit system. Those who want to work as an Ocean Transportation Intermediary (OTI) are required to obtain a license from the Federal Maritime Commission (FMC).
- Japan is separating its cargo truck transportation businesses depending on the areas and scope of the business: 1st Class cargo truck transportation business and the 2nd Class cargo truck transportation business. 1st Class businesses are operated under a registration system, while 2nd Class businesses are run under a permit system.

〈Pic 2〉 Limitations, solutions and directions for improving the competitiveness
based on the analysis of surveys and business performances



Source: Prepared by KMI based on the result of the study

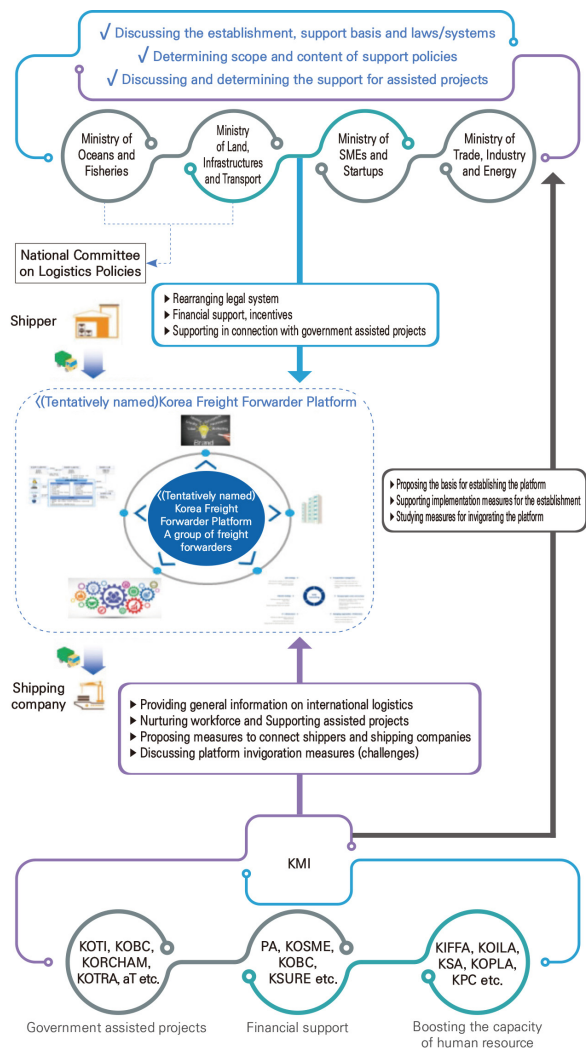
- ▶ A survey was conducted to understand business capacity, relationships with shippers, factors related to the external environment and support policies of international freight forwarders. Based on this survey along with an analysis of business performance, this study extracted the present status and limitations of the industry.
- ▶ This study provided measures to improve the competitiveness of freight forwarding businesses as well as its implementation roadmap. Such measures include establishing a platform for international freight forwarders, strengthening government-assisted projects, developing a new financing support, enhancing the support for nurturing professionals in the shipping, ports and logistics sector, boosting an informative function of international logistics and reinforcing the capacity of dedicated organizations and associations of the industry.
- ▶ Limitations and directions for follow-up studies were presented as well. This study presented the necessity for expanding the number of targeting businesses for the survey, conducting a time series assessment for status analysis, developing an index and indicators for evaluating freight forwarding businesses and devising specific action plans for the roadmap.

2) Policy suggestions and relevant activities

- ▶ A close connection and cooperation among the industry, research institutes and the government should precede in order to build and invigorate a platform for international freight

forwarders. After that, roles and collaborative works shared by each institute should be clearly established, and effective discussion and decision-making is essential.

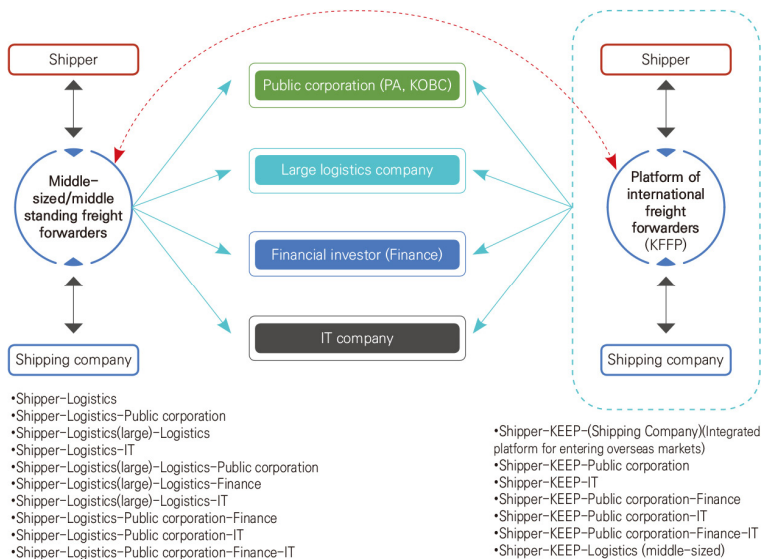
〈Pic 3〉 Governance plan for establishing Korea Freight Forwarders Platform



Source: Prepared by KMI based on existing studies and experts' opinion

- It is necessary to formulate a variety of business models for which shippers and large logistics companies are able to jointly enter the market.

〈Pic 4〉 Concept diagram of business model for advancing into overseas markets



Source: Prepared by KMI

- It is imperative to build a database of international freight forwarders while collecting and accumulating relevant information.
 - Specifically, a database specializing in the freight forwarding industry should be established to provide information that meets the demand of stakeholders including policy-makers, shippers and shipping companies.
- A registration system in regard to freight forwarding businesses should be improved.

- The industry should internally make effort to increase the capacity and expand the business. In addition, it is necessary to provide a measure to induce the integration within the industry to make it a healthier industrial ecosystem, by introducing incentives etc.
- From the policy perspective, a variety of measures should be established by improving the current registration system or introducing a new registration system which considers business scope, features and the scope of responsibility as well as adopting a permit system.

3) Expected benefits including policy contribution

- ▶ This study contributes to the establishment of a solid foundation for strengthening the industrial capacity and overhauling the business structure of international freight forwarders.
 - A healthy industrial ecosystem can be established by preparing measures including the establishment of freight forwarders platform, boosting the capacity of dedicated organizations and associations and improving the standards of registration.
- ▶ This study presents an effective policy direction for supporting Korea's freight forwarders.
 - Proposed measures include those aiming to strengthening the connection with existing policies as well as expanding them, such as strengthening the support of government-assisted projects, establishing a new financing support, and boosting the support for nurturing professionals in the shipping, ports and logistics sector.

제 1 장

서 론

제1절 연구의 배경 및 목적

1. 연구의 배경 및 필요성

우리나라 국제물류주선업의 역사를 살펴보면 1969년 「항공법」에 의거하여 항공운송주선업이 신설되었고, 1976년 「해운법」에 의해 해상화물운송주선업이 신설되었다. 이후 1991년 「화물유통촉진법」에 의해 복합운송주선업으로 일원화되었다. 그리고 2004년 지방이양추진위원회에 의해 등록관리 업무가 당시 건설교통부에서 시·도 지자체를 이양되었다. 이후 2008년 「물류정책기본법」에 의해 국제물류주선업으로 명칭이 변경되어 현재에 이르고 있다.

국제물류주선업은 「물류정책기본법」 제2조에 의거하여 타인의 수요에 따라 자기의 명의로 계산으로 타인의 물류시설·장비 등을 이용하여 수출입화물의 물류를 주선하는 사업으로 정의된다. 현재 우리나라에 등록되어 있는 국제물류주선업체는 약 4,600개사이다.¹⁾

2018년 기준 우리나라 수출액 순위는 세계 7위로 지난 40여 년간 (1980~2019년) 연평균 9.2% 증가하여, 세계 상위 10개국 평균(6.3%)에 비해 성장세가 높았다.

그러나 우리나라의 물동량 창출 잠재력과 글로벌 물류시장 성장에 비해 우리기업의 해외진출과 글로벌 네트워크 확보 수준은 낮은 실정이다.²⁾

특히 국제물류주선업은 우리나라의 수출입 경쟁력에 중요한 역할을 수행하고 있으나 대기업 자가물류 편중, 영세업체 난립, 국내 한정된 영업망 등에 의해 물량 부족, 가격경쟁 심화 등의 문제점이 발생하고 있다. 산업 구조상 대기업계열 국제물류주선업체는 모기업 물량 처리를 위한 해외거점을 구축하고 있으며, 대형 종합물류기업은 국내운송에 치중하고 있어 중소·중견 국제물류주선업체의 성장에는 어려움이 있다.

그리고 국제물류주선업 지원 정책의 경우 국제물류 관리 이원화로 효과적인 정책 지원 및 경쟁력 제고 방안 수립에 어려움이 있다.³⁾ 또한 국제물류주선업 부문은 서비스 산업으로 분류되어 중소벤처기업부 등의 지원 정책에 충분한 기회를 제공받지 못하는 상황이다.

국제물류주선업에 대한 실효성 있는 정책 수립을 위해 전반적인 현황 조사와 종합적인 실태조사가 선행되어야 한다. 그러나 최근 국제물류주선업에 대한 현황 정보를 수집하고, 업계의 실태를 조사한 연구는 전무한 상황이다.

1) 충청북도 제외, 각 지자체 내부자료 KMI 취합 및 분석, 2015년 통계청 조사대상 변경으로 통계 단절

2) 글로벌 거점(법인·지사): 독일 DHL(220개국, 854개 거점), 미국 UPS(200개국, 1,801개 거점), 판토스(40개국, 353개 거점), CJ대한통운(40개국, 276개 거점), 롯데글로벌로지스(14개국, 33개 거점)

3) 국내 물류정책은 국토교통부 소관이나 국제물류는 해양수산부 소관임

따라서 국제물류주선업의 관련 정보를 수집·축적하고, 종합적인 실태조사를 통한 업계의 문제점을 분석해야 한다. 그리고 이러한 분석을 통해 실질적으로 중소·중견 국제물류주선기업의 경쟁력을 강화할 수 있는 구체적인 지원체계 방안 마련 연구가 필요하다.

2. 연구의 목적

본 연구는 중소·중견 국제물류주선업의 문제점 및 애로사항을 조사하고, 지원 정책 방향 제시 등을 통해 업계 역량 강화 및 경쟁력 제고를 목적으로 한다.

이러한 목적을 달성하기 위해 우리나라 국제물류주선업의 업계 현황 및 지원 정책을 살펴보고, 실태조사를 통한 업계 역량 수준, 애로사항을 도출한다. 그리고 업계의 한계점을 해결하고 경쟁력 제고를 실현할 수 있는 정책 방향을 제시하고자 한다.

제2절 연구의 범위 및 방법

1. 연구의 범위

본 연구의 공간적 범위는 우리나라의 국제물류주선업체를 대상으로 한다. 국제물류주선업은 「물류정책기본법」 제2조에 정의된 업체로 한정한다. 내용적 범위는 국제물류주선업의 현황 및 관련 정책, 실태조사와 경쟁력 제고 방향 제시로 한정한다.

「물류정책기본법」⁴⁾

제2조 제11항 “국제물류주선업”이란 타인의 수요에 따라 자기의 명의로 타인의
물류시설·장비 등을 이용하여 수출입화물의 물류를 주선하는 사업을 말한다.

「물류정책기본법 시행령」

제3조 별표 1 물류사업의 범위

대분류: 물류 서비스업, 세분류: 화물주선업, 세세분류: 국제물류주선업

2. 연구 방법 및 주요 내용

본 연구는 국제물류주선업의 업계 역량 강화 및 경쟁력을 제고 목적을 달성하기 위해 문헌조사, 설문조사, 재무제표 분석, 전문가 인터뷰 등을 실시한다.

제1장에서는 서론으로 연구의 배경 및 필요성을 제시하고, 연구의 범위 및 방법, 기존 연구 검토 및 본 연구의 차별성을 기술한다.

제2장에서는 우리나라의 국제물류주선업의 개념 및 범위를 규정하고, 국제물류주선업 현황 분석과 관련 정책 검토를 통해 업계 문제점 및 정책 한계점을 제시한다.

제3장에서는 유럽, 미국, 일본 등 주요국의 국제물류주선업 개념 및 범위, 업계 현황, 법·제도 및 정책 현황 등을 조사하고 시사점을 도출한다.

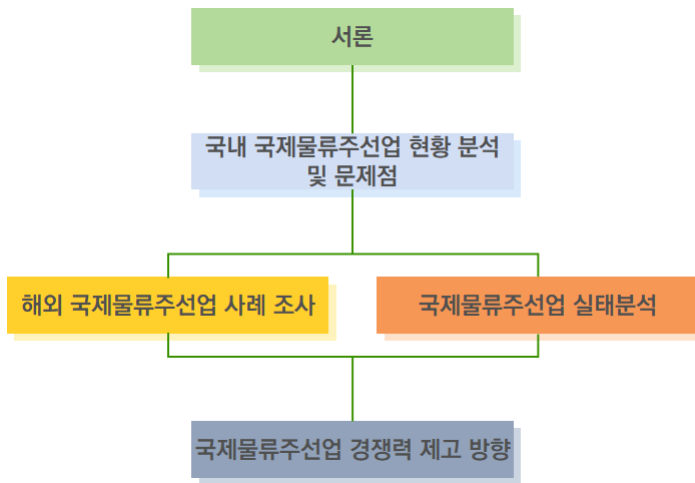
제4장에서는 국제물류주선업의 시장 경기, 경영 상황 및 자금 사정, 업체 역량 수준, 고객과의 관계, 애로사항 등의 실태를 파악하고, 정부 지원 정책 방안을 도출하기 위한 설문조사 및 경영성과 분석을 실시한다.

4) 국가법령정보센터(검색일: 2020. 6. 20)

제5장에서는 국제물류주선업의 경쟁력 제고 방향을 제시하기 위해 지원 정책 및 경쟁력 제고 방향, 추진 로드맵 및 세부 과제 등을 제시한다.

제6장은 결론 부분으로 연구의 요약, 한계점 및 정책제언을 제시한다.

〈그림 1-1〉 연구 흐름도



제3절 선행연구 및 연구의 차별성

1. 선행연구 개요 및 본 연구의 차별성

국제물류주선업 관련 선행 연구를 살펴보면 경쟁요인과 관련해서는 이성우·김근섭·송주미의 한국 국제물류산업 선진화 방안 연구가 있다.⁵⁾ 동 연구에서는 한국 국제물류산업의 현황 및 문제점 분석을

5) 이성우·김근섭·송주미(2010)

통한 정책 방향 설정 및 실행대안 제시하였다. 한국 국제물류산업 경쟁력 분석을 위해 산업연관분석을 실시했다. 박병인의 국내 화주의 국제물류주선기업 선정요인 연구에서는 국내 화주의 국제물류주선기업의 선택요인 규명하였다.⁶⁾ 선정요인 규명을 위해 설문조사, PLS 구조방정식모형, 다중집단분석을 실시했다.

해외진출 관련 연구를 살펴보면 이신규의 우리나라 국제물류주선업의 글로벌화 방안 연수를 통해 국제물류주선업 글로벌화 장애요인 분석을 통한 글로벌 전략방안을 제시했다.⁷⁾ 김호환·신용존의 국제물류주선업의 해외진출 전략에 관한 연구에서는 국제물류주선업체의 해외진출 방안을 모색하였다.⁸⁾

지원 정책 관련 연구는 앞서 서술한 이성우·김근섭·송주미의 한국 국제물류산업 선진화 방안 연구가 있다.⁹⁾ 그리고 신창훈 외의 국제물류주선 사업자의 정부정책 우선순위 분석 연구에서는 국제물류주선업 현황 조사, 지원 정책 우선순위 분석을 통한 시사점을 제시했다.¹⁰⁾ 동 연구에서는 기업 규모별 지원 정책 우선순위 분석을 위해 AHP 분석을 실시했다.

한편 본 연구에서는 국제물류주선업 시장 경기, 경영 상황 및 자금사정, 업체 역량 수준, 고객과의 관계, 애로사항, 정부지원 정책 등 다각적인 실태분석을 통한 지원 정책 방향을 제시하고자 한다. 또한 경쟁력 제고의 실효성을 높이기 위해 관련 정책의 추진 로드맵을 제시하고, 세부 추진 과제를 도출하려 한다.

6) 박병인(2015)

7) 이신규(2012)

8) 김호환·신용존(2015)

9) 이성우·김근섭·송주미, 앞의 책

10) 신창훈 외(2013)

〈표 1-1〉 연구 주제별 기존 연구

연구 주제	선행연구
경쟁요인	• 한국 국제물류산업 선진화 방안 연구(2010) • 국내 화주의 국제물류주선기업 선정요인(2015)
해외진출	• 우리나라 국제물류주선업의 글로벌화 방안(2012) • 국제물류주선업의 해외진출 전략에 관한 연구(2015) • 일본계 포워더 과제 및 개선대책(2016)
지원정책	• 한국 국제물류산업 선진화 방안 연구(2010) • 국제물류주선 사업자의 정부정책 우선순위 분석(2013)

2. 실태조사 항목 도출을 위한 선행연구 분석

국제물류주선업 실태조사 항목 도출을 위해 첫 단계로 선행연구 검토를 통한 주요 항목을 도출한다.

선행연구에서 제시된 주요 항목은 문제점, 장애요건, 경쟁력, 육성 방안, 지원 정책, 선정 요인으로 분류된다. 문제점과 장애요건에서 제시된 주요 요인으로 업체 수 과다, 기업규모 영세성, 거래구조 투명성 부족, 정부 지원 미흡, 불확실한 수입원, 네트워크 구축 미비, 물류전문인력 부족 등이 있다.

업체의 경쟁력 항목으로는 자금, 전문인력, 기술, 정보, 협상력, 추진력 등이 있고, 국제물류주선업 선정요인으로는 신뢰성, 서비스 수준, 가격, 정보관리 능력, 커뮤니케이션, 운영 시스템 등이 제시되었다.

육성방안으로는 최적화, 안정화, 전문화, 글로벌화, 대형화 등이 중심적인 사항으로 제시되었고, 세부 항목으로는 물류공동화·표준화, 중소 물류기업 성장자금 지원, 공동물류센터 건립, 물류기술 전문화, 전문물류 고급인력 양성, 비즈니스 네트워크 지원, 동반진출 체계 구축 등이 제시되었다.

지원 정책으로는 물류기반시설 확충, 인센티브, 세제혜택, 인력양성 지원 등이 제시되었다.

〈표 1-2〉 국제물류주산업 선행연구 주요 항목 도출

선행연구	구분	주요 항목
이성우· 김근섭· 송주미 (2010)	문제점	• 기업체 수 과다, 기업규모 영세, 거래구조 투명성 부족, 정부 지원 미흡, 해외진출 미약
	경쟁력	• 자금력, 인력, 기술력, 정보력, 협상력, 추진력
	육성방안	• (최적화)국가물류시설 통합, 물류공동화·표준화 • (안정화)국제물류주산업 영업관리제도 도입, 국제물류주산업 인증제 도입, 중소기업 간 M&A, 중소기업 성장자금 지원, 공동물류센터 건립, 클린 콘솔제도 도입, 범용형 물류 Biz 모델 구축 • (전문화)물류기술 전문화, 전문물류 고급인력 양성 • (글로벌화)비즈니스 네트워크 지원, 국내 물류기업 대형화 지원, 국제물류투자분석센터 기능 강화 • 국가 물류산업 통계자료 구비, 국가물류체계 정비, 동반진출 체계 구축, 국제물류전담기구 설립
이신규 (2012)	장애요건	• 조직 및 자본의 영세성, 과당경쟁에 따른 수익감소, 불확실한 수입원, 네트워크 구축 미비, 물류전문인력의 부족, 거래 관행
	육성방안	• (전문화) 국제물류 네트워크 확충, 물류전문인력 육성, 제3자물류 및 제4자물류 전환, 물류설비의 선진화 및 표준화 • (대형화) M&A 및 전략적 제휴 강화, 종합물류기업 육성, 국제물류주산업 공정경쟁 환경 구축
	지원정책	• 국제물류주산업 지원 강화, 국제물류주산업 규제 완화, 등록 강화, 물류기반시설 확충
신창훈 외 (2013)	정책	• (비용)인센티브, 세제혜택, 시설투자 • (운영)인력양성, 제휴강화, 지원확대 • (규제) 규제완화, 절차간소 • (정책) 등록강화, 기반시설 확충, 관리방안 확대
박병인 (2015)	선정요인	• 신뢰성, 서비스, 가격, 정보관리, 기업환경, 커뮤니케이션, 시스템, 서류작업

자료: 선행연구를 중심으로 KMI 작성

제 2 장

국내 국제물류주선업 현황 분석 및 문제점

제1절 국제물류주선업의 개념 및 범위

1. 국제물류주선업의 개념

1) 국제물류주선업의 물류사업 구분

국제물류주선업의 개념을 살펴보기에 앞서 전체 물류사업 가운데 국제물류주선업은 어떤 형태의 사업으로 분류되고 있는지 살펴보았다. 「물류정책기본법」 제2조 제2항에 명시된 ‘물류사업’이란 화주의 수요에 따라 유상으로 물류활동을 영위하는 것을 업으로 하는 것으로 정의하고 있다.

이를 토대로 「물류정책기본법 시행령」 제3조의 물류사업 범위를 살펴보면 4가지 대분류로 구분하고 사업별 세분화하여 사업을 구분하고 있다. 국제물류주선업은 물류서비스업의 대분류에 속하며, 화물자동차운송주선사업과 함께 화물주선업으로 구분된다(〈표 2-1〉 참조).

〈표 2-1〉 물류사업의 범위

대분류	세분류	세세분류
화물 운송업	육상화물운송업	화물자동차운송사업, 화물자동차운송가맹사업, 철도사업
	해상화물운송업	외항정기화물운송사업, 외항부정기화물운송사업, 내항화물운송사업
	항공화물운송업	정기항공운송사업, 부정기항공운송사업, 상업서류송달업
	파이프라인운송업	파이프라인운송업
물류시설 운영업	창고업 (공동집배송센터 운영업 포함)	일반창고업, 냉장 및 냉동 창고업, 농·수산물 창고업, 위험물품보관업, 그 밖의 창고업
	물류터미널운영업	복합물류터미널, 일반물류터미널, 해상터미널, 공항화물터미널, 화물차전용터미널, 컨테이너화물 조작장(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
	해운부대사업	해운대리점업, 해운중개업, 선박관리업
	항만운송관련업	항만용역업, 선용품공급업, 선박연료공급업, 선박수리업, 컨테이너 수리업, 예선업
	항만운송사업	항만하역사업, 검수사업, 감정사업, 검량사업
종합물류 서비스업	종합물류 서비스업	종합물류서비스업

자료: 「물류정책기본법 시행령」 제3조(물류사업의 범위)

2) 국제물류주선업의 정의

국제물류주선은 송하인에게 화물을 인수하여 수하인에게 인도 시까지 화물을 집화 및 입고, 선적, 보관 등에 이르는 과정을 의미한다. 법령에서 정의하는 국제물류주선업의 개념은 「물류정책기본법」과 「상법」에서 각각 정의하고 있다. 「물류정책기본법」 제2조 제11항에 따르면 국제물류주선업은 ‘타인의 수요에 따라 자기의 명의로 계산으로 타인의 물류시설·장비 등을 이용하여 수출입화물의 물류를 주선하는 사업’을 말한다. 「상법」에서는 국제물류주선업 대신 과거에 쓰였던 ‘운송주선업’으로 사용하고 있으며, 제114조(의의)에서 ‘자기의 명의로 물건운송의 주선을 영업으로 하는 자를 운송주선인이라 한다’로 정의하고 있다(〈표 2-2〉 참조).

「상법」에서 정의하는 운송주선인이란 운송 주체와 송하인 사이에 운송계약을 주선하는 주체를 뜻하며, 자기의 명의로 타인의 운송을 주선한다는 의미이다. 즉, 자기의 명의로 하는 것이 운송계약에 있어 당사자로서의 권리의무 주체가 되는 것이다.¹¹⁾

두 가지 법령에서 정의하는 국제물류주선업과 운송주선업의 개념을 살펴보면 ‘자기의 명의로’와 ‘화물운송 주선’ 두 가지 의미를 공통적으로 사용하고 있다. 이를 종합해 보면 타인의 수요 혹은 타인의 화물을 자기의 명의로 화물운송을 주선하는 업으로 정의할 수 있으며 자기의 명의로, 화물운송의 주체이자 책임의 의무도 함께 보유하고 있다고 볼 수 있다.

11) 김인현(2008), pp. 217~219.

〈표 2-2〉 국제물류주선업의 법령상 정의

관련 법령	내용
「물류정책기본법」 제2조	타인의 수요에 따라 자기의 명의로 계산으로 타인의 물류시설·장비 등을 이용하여 수출입화물의 물류를 주선하는 사업
「상법」 제114조	자기의 명의로 물건운송의 주선을 영업으로 하는 자

자료: 「물류정책기본법」 제2조(정의), 「상법」 제114조(의의) 토대로 KMI 작성

3) 국제물류주선업의 변화 과정

국내 수출입활동에 포워딩 제도가 처음으로 도입된 것은 1970년대 정부의 수출입 정책에 따라 무역규모가 증가하는 가운데 유럽계 다수 복합운송주선인의 국내 진출이 늘어나기 시작하였다. 이후 해당 기업들의 물류서비스 형태를 이용하는 방식을 통해 점차 자리잡기 시작하였다.¹²⁾

국제물류주선업은 1960년대 컨테이너 화물이 등장하기 전까지는 주로 내륙운송을 담당하였으며, 해상운송은 선사가 담당하였다. 이후 컨테이너 수출입 화물이 증가하고, 복합운송이 등장하면서 관련 업무가 확대됨에 따라 복합운송증권 발행 및 전체 운송과정에 대한 책임을 지는 운송주체로 발전하게 되었다.¹³⁾

운송주선인이란 소량화물을 철도단위의 화물량으로 집화하여 배분하는 형태를 의미하는 용어로 사용되었지만 이후 국제운송에 참여하게 됨에 따라 국제운송주선인으로 수출입 화물을 집화 및 분배하는 Non-Carrier 형태의 운송인으로 개념이 확대되었다.

1970년대 처음으로 등장한 운송주선업무는 포워딩 업무를 전문적

12) 이성우·김근섭·송주미, 앞의 책, p. 99.

13) 이신규, 앞의 책, p. 252.

으로 수행하는 것이 아니라 외국계 복합운송주선기업의 한국 대리점 역할의 형태에서 출발하였다. 즉, 우리나라의 수출입화물에 대한 선적 및 운임지급 등을 대행하고, 이에 대한 수수료를 받는 체계라 할 수 있다. 이후 1973년 국내 일부 기업에 외국계 운송업체와 계약을 체결하고 본격적인 운송주선업무를 수행하였으나 당시 「외국환관리법」에 따라 외화를 취급할 수 없는 규정으로 운임지급에 대한 문제가 발생하였다. 이는 포워더가 발행한 선하증권에 대한 대금결제 거부 등 여러 가지 문제가 발생하였고 운송주선업 발전에 여러 가지 한계가 드러났다. 이를 해결하기 위해 1976년 정부는 포워더의 업무를 「해상운송사업법」 중 외항부대사업 면허조항에 근거한 해상운송주선업으로 규정하여 법적 근거를 마련하였다.¹⁴⁾

종합해 보면 우리나라에서 국제물류주선업이 도입된 시기는 1970년대 초로 선박대리점이 국외의 프레이트 포워더에 대한 한국의 대리 역할을 담당하여 국제물류주선서비스를 실행하였다. 이후 선박대리점에서 실행한 국제물류주선 업무가 별도의 회사로 분리되어 본격적인 국제물류주선업이 시작되었다. 1976년 ‘외항해상운송 부대사업 면허요령’이 제정되어 프레이트 포워더는 해상운송주선사업 면허의 허가를 득한 후 영업을 시작하게 되었다. 해상운송주선업은 1984년 관계 법령에 의해 허가제에서 등록제로 변경되었고, 1987년에는 등록기준만 충족하면 제한 없이 해상화물주선업 실시가 가능하게 되었다. 1991년 「화물유통촉진법」이 제정되었고, 복합운송주선업이 신설되었다. 1993년 교통부의 설립인가를 득한 한국복합운송주선업협회가 국제복합운송주선협회(FIATA)의 회원사가 되면서 해상운송주선업체와 더불어 복합운송주선업체도 FIATA B/L 발행이 가능하게 되었다.

14) 이성우·김근섭·송주미, 앞의 책, pp. 99~102.

1995년 「화물유통촉진법」 및 「해운법」의 개정으로 인해 해상운송주선업이 사라지고, 복합운송주선업으로 일원화되었다. 그리고 동법은 2008년 「물류정책기본법」으로 변경되어 현재까지 국제물류주선업이 사용되고 있다(〈표 2-3〉 참조).¹⁵⁾

〈표 2-3〉 국제물류주선업의 시대별 변화 과정

시기	용어	관련 법·제도	비고
1976년	해상운송주선업	외항해상운송 부대사업 면허요령	허가제
1984년	해상운송주선업	외항해상운송 부대사업 면허요령	허가제 → 등록제 변경
1987년	해상운송주선업	외항해상운송 부대사업 면허요령	등록제
1991년	해상운송주선업 복합운송주선업	「해운법」 「화물유통촉진법」	관련 법 개정
1995년	복합운송주선업	「화물유통촉진법」	관련 법 개정
2008년	국제물류주선업	「물류정책기본법」	관련 법 개정

자료: 방희석·엄윤대·김승철(2009), p. 22를 바탕으로 KMI 작성

2. 국제물류주선업의 범위

1) 국제물류주선업의 범위

국제물류주선업의 주요 업무는 통상적으로 운송 설계, 운송계약 체결과 선복 예약, 관련 서류 작성, 통관, 화물의 집화 및 분배, 화물보험 등 다양한 업무를 포괄하고 있다. 국제물류주선업은 정의에서 밝힌 것처럼 타인의 물류시설을 이용하지만, 화주의 관점에서는 운송인으로서 계약조건에 입각하여 운송인과 동일한 권리와 의무를 지게 된다.¹⁶⁾

15) 방희석·엄윤대·김승철(2009), p. 22.

2) 국제물류주선업의 역할

국제물류주선업의 주요 업무를 5가지로 구분하여 살펴보았다. 첫째, 운송 설계와 운송계약 체결을 실행한다. 국제물류주선업자는 해상, 도로, 철도, 항공수송 등의 시간, 비용 등의 분석을 통해 가장 적합한 운송수단을 화주에게 제시해야 한다. 그리고 운송수단, 환적, 운송 리드타임 등을 고려하여 화물의 포장 등도 추천해야 한다. 또한 자기명의 운송증권(House Bill of Lading 혹은 Air Waybill)을 발행, 송화인에게 송부한다.¹⁶⁾

둘째, 혼재(consolidation)업무를 담당한다. 혼재는 다수 화주의 소량화물(Less than Container Load; LCL)에 대한 컨테이너 단위의 만재 화물(Full Container Load; FCL)로 집하·적재 하는 것을 말한다. 소량화물을 집하한 국제물류주선업자는 각각의 계약 당사자에게 화물수령증 또는 국제복합운송서류를 발행하고, 이를 통합하여 단일 컨테이너에 적재한 후 한 건의 선하증권을 발행함으로써 운임 절감을 실현할 수 있다.

셋째, 포장 및 보관 업무를 담당한다. 국제물류주선업자는 목적지에 도착할 때까지의 수송에 적합한 포장방법과 구체적인 수송 방법을 화주에게 조언해야 한다. 그리고 수출화물은 혼재된 화물을 실질 운송인에게 인도하기 전까지 일시 보관하거나, 수입화물의 경우 실질 운송인에게 FCL화물을 반입하여 이를 적출, 검수, 검량, 분류 실시 후 수하주에게 인계하기 전까지 보관을 담당한다. 이를 위하여 자가 창고를 보유하여 운영하는 사례도 있다.

넷째, 통관과 보험수배업무를 실행한다. 국제물류주선업자는 전국

16) 신창훈, 앞의 책, p. 700.

17) 방희석·엄윤대·김승철, 앞의 책, pp. 24~25.

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

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

제2절 국제물류주선업 현황

1. 국제물류주선업의 등록 기준

1) 국제물류주선업 등록 기준

「물류정책기본법」 제43조에 따르면 국제물류주선업의 등록은 사업장 관할 시·도지사에게 등록해야 하며 관련 법령은 국토교통부령으로 정하고 있다. 등록기준을 살펴보면 법인인 경우 3억 원 이상의

자본금(법인이 아닌 경우 자산평가액 6억 원 이상)과 1억 원 이상의 보증보험 가입 의무를 명시하고 있다. 또한 제43조 제4항에 따라 국제물류주산업자는 등록기준에 관한 사항을 3년이 경과할 때마다 신고해야 하며 이를 통해 등록자격 등을 심사받게 된다(〈표 2-4〉 참조).

등록 사항을 변경등록 하는 경우에도 마찬가지로 관할 시·도지사에게 변경등록 신청을 해야 한다. 과거 변경등록에 관한 사항은 국토교통부장관이 관할 시·도지사에게 위임했지만 관련 법 개정을 통해 등록 및 변경등록에 관한 사항을 시·도지사에게 이양하였다.

〈표 2-4〉 국제물류주산업 등록 기준

구분	내용
등록기준	• 법인의 경우 3억 원 이상의 자본금(법인이 아닌 경우 자산평가액 6억 원 이상)과 1억 원 이상의 보증보험 가입 • 보증보험 가입 의무 제외 사항 ① 자본금 또는 자산평가액이 10억 원 이상인 경우 ② 컨테이너 장치장을 소유하고 있는 경우 ③ 「은행법」 제2조 제1항 제2호에 따른 은행으로부터 1억 원 이상의 지급보증을 받은 경우 ④ 1억 원 이상의 화물배상책임보험에 가입한 경우 • 국제물류주산업자는 등록기준에 관한 사항을 3년이 경과할 때마다 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 신고하여야 함
등록 신청 서류	① 등록신청서 ② 등록기준에 적합함을 증명하는 서류 ③ 자기 명의로 발행할 한글 또는 영문으로 작성된 선하증권 및 항공 화물운송장의 양식·약관에 관한 서류 ④ 신청인(법인인 경우에는 그 임원)이 외국인인 경우에는 등록의 결정사유에 해당하지 아니함을 증명하는 해당 국가의 정부 그 밖의 권한 있는 기관이 발행한 서류 또는 공증인이 공증한 신청인의 진술서로서 「재외공관공증법」에 따라 해당 국가에 주재하는 대한민국 공관의 영사관이 확인한 서류 ⑤ 외국인투자기업인 경우에는 「외국인투자촉진법」에 따른 외국인 투자를 증명할 수 있는 서류

구분	내용
변경등록	• 국제물류주선업을 등록한 자는 중요한 사항이 변경된 경우 변경사유가 발생한 날부터 60일 이내에 변경사실을 증명하는 서류를 첨부하여 제출하여야 함 1. 상호 2. 자본금 또는 자산평가액 3. 성명 및 주민등록번호(법인등록번호) 4. 주사무소 소재지 5. 국적 또는 소속국가명
등록 및 변경 담당	• 관할 시·도지사

자료: 「물류정책기본법」 제43조 및 「물류정책기본법 시행규칙」을 토대로 KMI 작성

국제물류주선업의 등록 관련 법령상의 변화를 살펴보면 등록 주체는 과거 국토교통부장관의 승인이었지만 2017년 「물류정책기본법」 개정을 통해 사업장 소재 관할 시·도지사의 승인으로 변경되었다. 또한 시·도지사에게 위임하여 시행했던 등록, 취소, 사업 승계신고 수리 등 관련 업무를 모두 시·도지사에게 이양하였다.

해당 내용의 개정 이유를 살펴보면 업무의 효율성과 책임성을 높이기 위하여 국제물류주선업의 등록에 관한 업무를 시·도지사에게 이양한다고 밝히고 있으며, 국제물류주선업의 규모, 기업 수 등이 지속적으로 증가하고 있는 것이 주요 배경으로 파악된다. 또한 2012년 제4항을 신설하여 등록기준에 관한 사항을 매 3년이 경과할 때마다 신고를 통해 관할 시·도지사에게 승인받고 있다.

〈표 2-5〉 국제물류주선업 등록 결격 사유

구분	내용
결격사유	1. 피성년후견인 또는 피한정후견인 2. 이 법, 「화물자동차 운수사업법」, 「항공사업법」, 「항공안전법」, 「공항시설법」 또는 「해운법」을 위반하여 금고 이상의 실형을 선고받고 그 집행이 종료(집행이 종료된 것으로 보는 경우를 포함한다)되거나 집행이 면제된 날부터 2년이 지나지 아니한 자 3. 이 법, 「화물자동차 운수사업법」, 「항공사업법」, 「항공안전법」, 「공항시설법」 또는 「해운법」을 위반하여 금고 이상의 형의 집행유예를 선고받고 그 유예기간 중에 있는 자 4. 이 법, 「화물자동차 운수사업법」, 「항공사업법」, 「항공안전법」, 「공항시설법」 또는 「해운법」을 위반하여 벌금형을 선고받고 2년이 지나지 아니한 자 5. 제47조 제1항에 따라 등록이 취소(이 조 제1호에 해당하여 등록이 취소된 경우는 제외한다)된 후 2년이 지나지 아니한 자 6. 법인으로서 대표자가 제1호부터 제5호까지의 어느 하나에 해당하는 경우 7. 법인으로서 대표자가 아닌 임원 중에 제2호부터 제5호까지의 어느 하나에 해당하는 사람이 있는 경우
등록 및 변경	• 관할 시·도지사

자료: 「물류정책기본법」 제43조 및 「물류정책기본법 시행규칙」을 토대로 KMI 작성

2. 국제물류주선업의 등록 현황

1) 지역별 등록현황

국제물류주선업의 등록 및 변경 관련 업무를 관할 시·도지사로 변경됨에 따라 각 시·도별 담당 부서에서 국제물류주선업 현황을 관리하고 있다. 각 시·도 지자체에 별도 요청을 통해 확보한 국제물류주선업 등록 현황을 살펴보면 16개 시·도 전체 약 4600개의 업체가 등록되어 있다(〈그림 2-1〉 참조).

〈그림 2-1〉 지역별 국제물류주산업 등록 현황(2020년 기준)

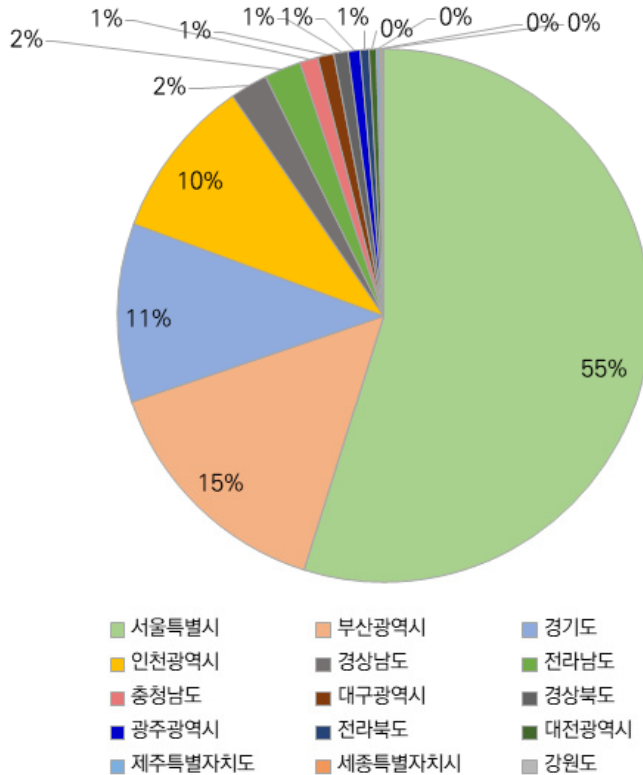


주: 충청북도 현황 제외

자료: 시·도별 국제물류주산업 등록 현황을 토대로 KMI 작성

지역별 등록 현황을 세부적으로 살펴보면 서울 소재 등록 기업이 2,474개로 가장 많고 이어서 부산(674개), 경기(488개), 인천(442개) 순으로 이어지고 있다. 서울을 비롯한 경기, 인천 등 수도권에 등록된 기업이 전체 등록 기업 중 약 77%를 차지하는 등 수도권 지역을 중심으로 국제물류주산업 등록 현황이 편중되어 있다.

〈그림 2-2〉 지역별 국제물류주산업 등록 비중(2020년 기준)



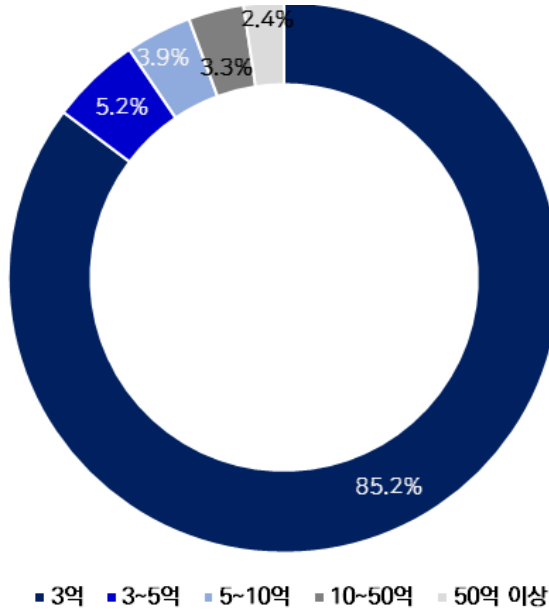
주: 충청북도 현황 제외

자료: 시·도별 국제물류주산업 등록 현황을 토대로 KMI 작성

2) 자본금 규모 현황

국제물류주산업의 자본금 규모에 따른 현황을 살펴보면 전체 약 4,600개사 중 최소 등록 기준인 자본금 3억 원인 기업이 85.2%로 대부분을 차지하고 있다. 3억 원 초과 5억 원 이하 업체는 5.2%(240개), 5억 원 초과 10억 원 이하 업체는 3.9%(176개), 10억 원 초과 50억 원 이하 업체는 3.3%(147개), 50억 이상인 기업은 2.4%로 파악되었다.

〈그림 2-3〉 국제물류주선업 자본금 규모별 현황



주: 충청북도 현황 제외

자료: 시·도별 국제물류주선업 등록 현황을 토대로 KMI 작성

제3절 국제물류주선업 관련 지원 사업 현황

1. 화주-물류기업 해외시장 동반진출 지원 사업

화주-물류기업 해외시장 동반진출 지원 사업은 화주-물류기업 간의 협력을 통해 화주기업은 해외 시장에서의 생산시설 및 판로를 확보하고, 물류기업은 화주기업의 물량을 바탕으로 해외의 현지 시장 물류 네트워크 확대 등을 지원하는 사업이다. 동 사업은 4개의 유형으로 구분되고, 물류 프로세스 및 공급망의 분석·설계, 현지 물류시

장 조사 등에 필요로 하는 컨설팅 비용을 최대 50%까지 지원하고 있다(〈표 2-6〉 참조).

또한 2014~2019년 기간 동안 총 41건의 해외진출사업의 컨설팅 지원을 실행하였고, 이 중 24건의 사업이 해외진출 성사가 이루어졌다. 동 사업은 향후 컨설팅 이후 모니터링 체계 강화를 통해 사업의 실효성 제고와 사전 물류 수요 조사 강화 등을 통해 동반 진출 성사 비중을 확대할 예정이다.

〈표 2-6〉 화주-물류기업 해외동반진출 유형

구분	내용
동시진출형	화주-물류기업 간 협력을 통해 화주기업은 해외 신규 생산시설·판로 확보, 법인 설립 등을 추진, 물류기업은 신규 진출 시장의 현지 물류거점 확보, 법인 설립 등을 추진
화주주도형	해외 현지 시장 진출 예정인 물류기업이 먼저 현지에 진출한 화주기업과 연계하여 현지 물류거점 확보, 법인설립 등을 추진
물류주도형	해외 현지 시장 진출 예정인 화주기업이 먼저 현지에 진출한 물류기업과 연계하여 생산시설·판로 확보, 법인설립 등을 추진
현지협력형	해외 현지 진출 화주·물류기업이 협력하여 각자의 사업영역 확장을 추진

자료: 한국해양수산개발원(2020), p. 3

2. 해외 공동물류센터 지원

해외 현지 시장에서 단독으로 물류센터를 확보하기 어려운 중소·중견기업에 대해 해외 현지시장 진출을 활성화하기 위한 목적으로 공동물류센터 지원 사업을 실시하고 있다. 동 사업은 우리 수출기업이 경쟁력 있는 시장가격을 확보할 수 있도록 물류 서비스 부문을 지원하고, 해외 마케팅 등의 부가서비스를 제공함으로써 수출기업의 해외시장 진출 활성화에 기여하고 있다(〈표 2-7〉 참조).

〈표 2-7〉 해외 공동물류센터 지원 사업 주요 현황

시행기관	주요 내용
농수산물 유통공사	- 수출 수산물의 신선·냉동·활수산물의 선도 유지 및 물류비 지원으로 수산 식품의 수출경쟁력 강화 및 고품질 물류서비스 지원 - 물류 효율화에 따른 가격경쟁력 강화와 적기 대응에 필요한 수출 수산식품의 해외 물류 서비스 지원
대한무역투자 진흥공사 (KOTRA)	현지 물류창고 이용 지원을 위한 내륙운송, 수입대행, 포장, 통관, 반품, 물류컨설팅 등 통합 물류서비스 제공
중소벤처기업 진흥공단	- 산재해 중소기업에 대한 수출물량 집적, 중진공 지정 물류회사를 통한 물류단가 상시 할인 - 국내·외 물류거점 운영을 통해 물품보관, 풀필먼트 서비스 지원 등 배송 리드타임 단축과 소비자 인식 제고 - 전자상거래 플랫폼 및 공동 마케팅 등을 통해 중소기업의 글로벌 온라인 판매 체계 마련
대한상공 회의소	공동물류 촉진을 목적으로 화주 또는 민간기업 컨소시엄 추진 공동물류사업 소요 비용 일부 지원
부산항만공사	- 네덜란드 물류시장 진출을 목적으로 부지 확보, 물류센터 운영 방안 등 현지시장 사업기회 모색 실시, 협력의향서 체결을 통해 2물류센터 개장·운영 계획 - 스페인 바르셀로나 항만공사와 협약을 통해 물류센터 운영을 추진 중이며, 2021년 9월 개장 목표

자료: 김은수 외(2019)를 바탕으로 KMI 작성

해외 공동물류센터 지원 사업은 다양한 기관에서 산발적으로 실시하고 있고, 대표적으로 대한무역투자진흥공사(KOTRA)의 해외물류네트워크 사업이 있다. 해외물류네트워크 사업의 경우 KOTRA 무역관이 현지 물류기업의 창고를 대상으로 공동물류센터로 선정하고, 상대적으로 낮은 요율로 우리나라 중소 화주사에게 서비스를 제공하고 있다. 특히 현지 물류회사와의 요율 협상을 통해 통상요율 대비 약 10~20% 낮은 수준으로 보관 서비스를 제공하여 중소기업 입장에서는 실질적 물류비 절감이 가능하다.

3. 우수 선화주기업 인증

우수 선화주기업 인증은 '해운재건 5개년 계획'의 추진과제 중 안정적 화물확보를 위한 방안으로 국내 화물의 국적선사 운송 확대 및 선화주 공동 이익을 바탕으로 수출입 경쟁력 향상을 목표로 2019년 처음 도입되었다. 우수 선화주기업 인증은 「해운법」 제47조 제2항(우수 선화주기업의 인증)에 근거를 두고 있으며, 해양수산부장관은 공정하고 안정적인 해상운송을 통해 상호 동반성장을 도모하는 기업에 인증을 부여할 수 있다고 명시되어 있다.

우수 선화주기업의 인증신청 자격은 연매출 1,000억 원 이상의 수출입기업 및 연매출 100억 원 이상의 국제물류주선기업, 국내 경유 정기선 항로 및 배선 주 1회 이상인 외항정기화물운송사업자로 한정하고 있다. 현재 한국해양진흥공사가 우수 선화주기업 인증의 전담 기관으로 지정되어 있으며 여러 가지 항목에 대한 인증심사를 통해 인증기업을 선정하고 있다.

〈표 2-8〉 우수 선화주기업 인증 주요 혜택

대상	주요 내용
공통	1) 수출입은행 8개 정책금융 최대 0.2% 우대 글미 2) 항만배후단지 입주 선정, 해운·물류기업 해외진출 지원, 친환경 선박 건조·개조 등 정부지원 사업 가산점 부여 3) 우수기업 정부 포상
선사	1) 해양진흥공사 투자수익률 최대 4% 할 일 및 보증료율 최대 4% 인하 2) 항만시설 사용료 감면(인증 등급에 따라 30~50%)
화주	1) 외항정기화물운송사업자에게 지출한 운송비용 일부를 법인세에서 공제(포워더에 한함) * 1% 기본공제 + 전년 대비 증가한 비용의 3% 추가 공제 2) 무역보험공사 수출신용보증 보증한도 1.5배 확대

자료: 해양수산부(2020), p. 4.

우수 선화주기업 인증을 획득한 선사 및 화주(국제물류주선기업)는 공통적으로 수출입은행의 8개 수출촉진 관련 정책자금에 대해 최대 0.2% 우대금리를 인증 유효기간 동안 적용받을 수 있다.¹⁸⁾ 또한 항만배후단지 입주기업 선정, 해운·물류기업 해외진출 지원, 친환경 선박 및 설비 지원 등 정부지원 사업 신청 시 가산점을 부여한다.

공통 혜택 이외에 선사는 한국해양진흥공사의 보증료를 최대 4% 인하 및 투자수익률 4% 할인 혜택을 제공하며, 인증을 획득한 선사가 운영하는 컨테이너 전용 외항선에 대하여 선박입출항료와 접안료에 대하여 30~50% 감면 혜택을 제공하고 있다. 화주의 경우 무역보험공사의 수출신용보증에 대한 보증한도를 1.5배 확대 제공하며, 국제물류주선기업에 한하여 외상정기화물운송사업자에게 지출한 운송비용의 1%를 법인세에서 공제하며 전년 대비 증가한 비용의 3% 추가 공제 혜택을 제공한다.¹⁹⁾

4. 우수국제물류주선업 인증

우수국제물류주선업 인증은 ‘우수물류기업 인증제’ 5개 인증 분야 가운데 하나로, 물류기업의 육성과 물류산업 발전을 위하여 각각 운영하던 물류기업에 관한 인증 제도는 2015년 「물류정책기본법」 개정으로 우수물류기업 인증으로 통합되었다.²⁰⁾

5개 인증분야 가운데 우수국제물류주선업 인증은 전실한 중소기업체

18) 수출촉진자금, 수출이행자금대출, 수입자금대출, 수입기반자금대출, 해외투자자금대출, 해외사업자금대출, 현지법인사업자금대출, 해외사업활성화자금대출 등

19) 해양수산부(2020)을 바탕으로 재작성

20) 우수화물자동차 운송기업 인증, 우수물류창고기업 인증, 우수국제물류주선기업 인증, 우수화물정보망기업 인증, 우수종합물류서비스기업 인증

의 공신력 확보 및 해외 우수파트너와의 물류네트워크 형성 지원 등 우수업체 육성 및 물류서비스 제고를 위해 도입되었다. 연도별 신규 인증현황을 살펴보면 우수국제물류주선업 인증 제도가 처음 도입된 2014년(18개), 2015년(6개) 이후 신규 인증기업은 전무하며 2019년 1개 기업이 선정되었다(〈표 2-9〉 참조).

〈표 2-9〉 우수국제물류주선업 신규 인증 현황(2014-2019)

연도	2014	2015	2016	2017	2018	2019	합계
신규 인증 기업 수	18	6	-	-	-	1	25

자료: 우수물류기업인증센터(검색일: 2020. 10. 5) 내 인증 현황(2020. 4 기준)을 토대로 KMI 작성

우수국제물류주선업 인증에 대한 국제물류주선기업들의 관심이 저조한 이유는 인증에 대한 혜택 미흡으로 볼 수 있다. 「물류정책기본법」 제42조 및 동법 시행령 제30조 등에 따른 물류시설 우선 입주, 우선적 재정지원 등 관련 조항이 있지만 인증 기업에 대한 실질적인 지원은 어려운 실정이다.

제4절 국제물류주선업의 문제점 및 정책 한계점

1. 정부 지원 사업의 문제점 및 개선 방향

앞서 서술한 4개 사업에 대한 문제점의 경우 과거 연구를 통해 조사된 바 있다. 기존 문헌 등을 통해 사업의 문제점을 살펴보면 우선 물류컨설팅 지원과 화주-물류기업 해외시장 동반진출 지원 사업은

해당 사업의 정보 공유 및 홍보 미흡을 비롯한 낮은 지원 금액이 가장 많이 언급되었다(〈표 2-10〉 참조).

〈표 2-10〉 국제물류주선업 지원 사업 문제점 및 개선 방향(안)

구분	문제점	개선 방향
화주-물류기업 해외시장 동반진출지원	• 사업에 대한 홍보/정보 미흡 • 사후관리 미흡 • 사업 수행 비용 부족 • 전문인력 부족	• 체계적인 홍보 채널 구축 • 화주-물류기업 간 매칭 프로그램 체계 구축 • 지원 확대, 규모 및 지역별 지원금 차등 구조 마련
해외 공동물류센터 지원	• 공동물류센터에 대한 홍보 부족 • 공동물류센터의 전문성 부재 • 관리기관의 운영 능력 미달	• 공동물류센터별 물류전문가 파견 및 상주직원 배치 • 관리기관 물류 역량 강화 • 공동물류센터 관리 체계 개선
우수 선화주기업 인증	-	-
우수 국제물류주선업 인증	• 인증 인센티브 미흡	• 정부지원 사업 가점 확대 • 법인세 등 세제 혜택 강화 • 자금지원 방안 마련

주: 우수 선화주기업 인증의 경우 올해 처음 시행되는 제도로 해당 사업은 제외하고 파악하였음

해당 사업에 대한 홍보 미흡을 가장 큰 문제점으로 지적할 수 있으며, 이에 따른 체계적인 홍보 방안 마련이 필요하다. 또한 사업 시행 및 공고 기간에만 이루어지는 단편적인 홍보 체계가 아닌 구체적인 사업 홍보계획 수립 등을 통해 해당 사업의 인지도를 강화할 수 있는 방안을 마련할 필요가 있다. 그 밖에 사업의 사후관리 미흡, 화주와의 매칭 체계 미비 등을 문제점으로 꼽을 수 있다.²¹⁾

해외 공동물류센터 지원사업의 경우에는 KOTRA에서 주도하여 사업을 수행하고 있으나 공공기관의 특수성 및 역량 미비 등으로 인해

21) 신수용 외(2017), pp. 24~26.

사업 활성화에 어려움이 있다. 그리고 홍보 부족으로 인해 화주 및 물류기업이 해당 사업을 인지하지 못하는 한계점도 있다. 또한 KOTRA의 물류전문가 부족으로 공동물류센터 운영에 대한 전문성 부족을 비롯한 낮은 관리 능력 등 다양한 해결방안이 마련되어야 한다.²²⁾ 따라서 공동물류센터의 물류전문성 확보 방안이 마련되어야 한다. 각 공동물류센터에 물류전문가를 파견하고, 전문성을 보유한 상주직원 배정 등을 통하여 물류 업무에 대한 일정 부분 전문성을 확보할 수 있다. 전문가 파견이 어려울 경우 현지 진출 우리 물류기업 등을 컨설팅 기업으로 지정·관리하는 등, 체계적이고 포괄적인 관리 및 지원 제도 마련이 필요하다.

2. 국제물류주선업의 문제점 및 애로사항

앞서 국제물류주선업의 등록현황을 살펴본 결과 약 4,600개사가 국제물류주선업 등록을 통해 운영되고 있다. 국제물류주선업의 등록제도가 허가제에서 등록제로 변경되는 등 등록기준이 완화됨에 따라 소규모 업체의 난립이 가장 큰 문제점으로 지적되고 있다. 등록기준에 관해 살펴보면 국제물류주선업 등록기준 등이 자본금 5억 원 이상에서 3억 원 이상으로 완화되고, 필수 시설요건이 폐지됨에 따라 중소 영세업체 난립 등으로 인한 국내 국제물류주선업체 간 과당경쟁이 발생하고 기업의 수익성 저하로 이어지고 있는 실정이다.

국제물류주선업체의 시장에 진출이 용이해져 자본금 10억 원 이하 중소 국제물류주선업체가 전체의 90% 이상을 차지하고 있는 등 매년 꾸준히 신규 기업이 등장하고 있어 등록제에 대한 개선방안이 요구된

22) 김은수 외(2019), pp. 38~39.

다. 또한 일부 규모가 큰 기업은 대부분 대기업의 물류자회사 및 계열사로 중소형 규모의 국제물류주선기업들은 해당 기업에 종속될 수밖에 없는 구조이며, 이 또한 수익성 악화의 원인으로 작용하고 있다.

정부 지원사업 측면에서 문제점 및 개선 방향 등을 살펴보면 국내 공항 및 항만배후단지 내 공동물류센터 사업 추진을 검토할 필요가 있다. 대부분의 국제물류주선기업들은 중소기업체로 독자적인 물류센터를 확보할 여력이 부족한 것이 현실이며, 공공물류센터 확보를 통해 중소기업체 지원 방안을 마련해야 한다. 또한 우수국제물류주선업 인증 및 우수 선화주기업 인증 등을 통해 인증 받은 기업에 대한 혜택 강화를 통해 기업의 참여 확대를 높이는 방안 마련이 요구된다.

제 3 장

해외 국제물류주선업 사례 조사

제1절 유럽

1. 국제물류주선업 개념 및 범위

유럽의 프레이트 포워더는 도로운송을 포함한 복합운송주선인으로 통용되고 있으며, 유럽연합 법률에 따르면 국제물류주선업은 영업 정보 제공, 서류작업, 계약 관련 서비스 제공 등을 통해 선사 대신 운송 및 운송 관리하는 사업을 말한다. 1999년 1월 유럽위원회(EC: European Commission)는 국제도로화물운송조약(CMR: International Convention on Carriage of Goods by Road)을 모든 복합운송에 확대 적용하기 위한 유럽연합 규정을 마련하기 위해 논의했다.²³⁾ 유럽

23) 국제도로화물운송조약은 유럽 내 도로운송에 관련된 국제운송조약으로 1956년 스위스의 제네바에서 서명되어 현재 유럽 16개국이 가맹하고 있음. 유럽 내 육상물품운송에 있어서 운송인의 책임을 중심으로 규정된 조약으로 국제철도물품운송조약(CIM)과 함께 유럽의 중요한 전통운송 국제조약 중 하나임

의 프레이트 포워더는 지리적 측면에서 유럽 국가 전반에 걸쳐 운송을 담당하고 있으므로 운송 방식을 다양하게 선택할 수 있으며 내륙 운송이 중요한 부분을 차지하고 있다.

유럽연합은 유럽표준산업분류(Nomenclature des Activités Économiques dans la Communauté Européenne, 이하 NACE)에 따라 산업을 분류한다. NACE는 유럽연합 차원에서 회원국들에게 공통적으로 적용되는 산업 분류 기준을 제공하기 위해서 발표된 기준으로 NACE Rev.1 및 NACE Rev.1.1을 거쳐 현재 2008년에 발표된 NACE Rev.2의 기준을 적용하고 있다. NACE는 국제연합(UN)의 산업분류인 국제표준산업분류(International Standard Industrial Classification, ISIC)의 원칙을 따르고 있으며 NACE Rev.2는 ISIC Rev.4에 의거하여 작성되었다.

NACE Rev.2의 대분류는 A에서 U까지 구분되며 대분류 H가 운송 및 창고업(Transport and Storage)으로 물류업과 연관되어 있다. NACE Rev.1.1에서 대분류 I 운송, 보관 및 통신(Transport, Storage, and Communication)으로 통신 산업까지 포함하여 물류업과 관련된 표준산업을 분류한 것과는 차이가 있다. 또한 NACE Rev.2에서는 우편 및 택배업(53)이 운송 및 창고업(H)에 포함된 한편 한국의 제10차 표준산업분류에서는 택배업(49401)은 운송 및 창고업(H)에, 우편 및 통신업(61)은 대분류 정보통신업(J)에 분류시킨 것과는 구별된다.²⁴⁾

NACE Rev.2 운송 및 창고업(H)의 중분류는 육상 및 파이프라인 운송(49), 수상 운송(50), 항공 운송(51), 창고 및 운송지원 활동(52), 우편 및 택배업(53) 등을 포함한다. 그중에서도 국제물류주선업(forwarding of freight)은 중분류 창고 및 운송지원 활동(52) 중에서

24) 통계청(검색일: 2020. 9. 25)

소분류 운송지원 활동(52.2)에 속한다. 운송지원 활동(52.2)는 5가지의 세분류로 나누어지며 기타 운송 지원활동(52.29)에서 국제물류주산업(forwarding of freight)에 대한 정보를 찾을 수 있다.²⁵⁾

〈표 3-1〉 유럽연합의 운송 및 저장 세부 분류(NACE Rev.2)

SECTION H – Transportation and Storage			
중분류	소분류	세분류	표준산업분류
49			Land transport and transport via pipelines
	49.1		Passenger rail transport, interurban
		49.10	Passenger rail transport, interurban
	49.2		Freight rail transport
		49.20	Freight rail transport
	49.3		Other passenger land transport
		49.31	Urban and suburban passenger land transport
		49.32	Taxi operation
		49.39	Other passenger land transport n.e.c.
	49.4		Freight transport by road and removal services
		49.41	Freight transport by road
		49.42	Removal services
	49.5		Transport via pipeline
		49.50	Transport via pipeline
50			Water transport
	50.1		Sea and coastal passenger water transport
		50.10	Sea and coastal passenger water transport
	50.2		Sea and coastal freight water transport
		50.20	Sea and coastal freight water transport
	50.3		Inland passenger water transport
		50.30	Inland passenger water transport
	50.4		Inland freight water transport
		50.40	Inland freight water transport

25) Eurostat(2008), p. 76-77.

SECTION H – Transportation and Storage			
중분류	소분류	세분류	표준산업분류
51			Air transport
	51.1		Passenger air transport
		51.10	Passenger air transport
	51.2		Freight air transport and space transport
		51.21	Freight air transport
		51.22	Space transport
52			Warehousing and support activities for transportation
	52.1		Warehousing and storage
		52.10	Warehousing and storage
	52.2		Support activities for transportation
		52.21	Service activities incidental to land transportation
		52.22	Service activities incidental to water transportation
		52.23	Service activities incidental to air transportation
		52.24	Cargo handling
		52.29	Other transportation support activities
53			Postal and courier activities
	53.1		Postal activities under universal service obligation
		53.10	Postal activities under universal service obligation
	53.2		Other postal and courier activities
		53.20	Other postal and courier activities

자료: Eurostat(2008), p. 76.

2. 업계 현황

본 연구에서는 유럽의 물류주산업의 현황을 크게 2부분으로 분류하여 비교할 예정이다. 먼저 대분류 운송 및 창고업(H)의 중분류인 육상 및 파이프라인 운송(49), 수상 운송(50), 항공 운송(51)을 합하여 유럽의 운송업으로 중분류 창고 및 운송지원 활동(52)의 국제물류주산업을 포함하는 세분류 기타 운송 지원활동(52.29)을 각각 비교할

것이다. 이러한 분류를 바탕으로 EU 28개 회원국(이하 EU-28) 전체의 자료인 EU-28과 물류선진국인 독일, 네덜란드, 스웨덴, 벨기에, 영국 등 5개국에 대한 자료를 검토한다. 위의 5개국은 2012~2018년 세계은행 LPI순위 및 지수를 바탕으로 상위 10위 안에 포함되는 국가 중 유럽 국가들을 선정했다.²⁶⁾ 2013~2017년 5개년의 자료는 기업 수, 매출액, 종사자 수, 기업당 매출액, 기업당 종사자 수, 종사자 1인당 매출액을 나타낸다.

〈표 3-2〉는 육상 및 파이프라인(49), 수상 운송(50), 항공 운송(51)의 값을 합한 자료이다. 2017년 기준 운송업에 해당하는 EU-28의 기업 수는 약 1백만 개, 매출액 약 8.7조 유로, 종사자 수 약 671만 명이다. 기업당 매출액은 2017년 EU-28은 87만 유로, 독일 203만 유로, 네덜란드 210만 유로, 스웨덴 175만 유로, 스웨덴 109만 유로, 영국 170만 유로로, 네덜란드가 가장 높게 나타났으며 그 뒤를 이어 독일, 스웨덴이 높게 나타났다. 기업당 종사자 수는 EU-28 평균 17명으로 물류선진국인 독일, 네덜란드, 스웨덴, 벨기에, 영국은 EU-28 평균보다 높은 값을 보였으며 특히 네덜란드와 영국 운송업체가 뽑는 종사자 수가 높은 것으로 나타났다. 종사자 1인당 매출액은 EU-28 평균 110만 유로로 스웨덴, 벨기에는 평균보다 낮은 수준으로, 독일, 네덜란드, 영국은 평균보다 높은 수준으로 나타났다.

26) World Bank(검색일: 2020. 10. 15)

〈표 3-2〉 EU의 운송업 현황 및 추이

구분	년도	EU-28	독일	네덜란드	스웨덴	벨기에	영국
기업 수 (천 개)	2013	950	12	65	23	25	47
	2014	958	11	69	24	25	52
	2015	970	12	69	24	25	61
	2016	1,006	12	71	26	25	69
	2017	1,010	12	74	28	26	66
매출액 (억 유로)	2013	7,785	222	1,310	456	249	989
	2014	7,981	235	1,354	461	271	1,094
	2015	8,342	258	1,431	473	273	1,241
	2016	8,344	255	1,462	466	275	1,109
	2017	8,788	249	1,546	487	280	1,118
종사자 수 (만 명)	2013	609	9	93	25	17	62
	2014	611	12	97	24	17	52
	2015	601	12	99	24	18	56
	2016	659	12	103	24	18	72
	2017	671	12	107	25	18	67
기업당 매출액 (만 유로)	2013	82	187	203	195	98	209
	2014	83	208	195	194	107	210
	2015	86	220	208	199	109	205
	2016	83	210	205	178	108	162
	2017	87	203	210	175	109	170
기업당 종사자 수 (명)	2013	16	31	135	87	18	110
	2014	17	40	126	89	36	10
	2015	82	43	126	88	36	10
	2016	16	38	129	84	36	142
	2017	17	28	131	83	36	101
종사자 1인당 매출액 (만 유로)	2013	104	191	142	89	39	114
	2014	101	220	146	94	90	13
	2015	50	224	166	98	94	14
	2016	100	210	142	93	91	105
	2017	110	225	171	97	92	156

주: 육상 및 파이프라인 운송(49), 수상 운송(50), 항공 운송(51)의 합계임

자료: Eurostat, <https://ec.europa.eu/>(검색일: 2020. 9. 25)를 바탕으로 KMI 재처리

운송 및 창고업의 증분류 중 창고 및 운송지원 활동(52)은 창고 운영 및 보관(52.10), 육상운송 지원활동(52.21), 수상운송 지원활동(52.22), 항공운송 지원활동(52.23), 화물 처리(52.24), 기타 운송 지원활동(52.29) 등을 포괄한다. 그중에서도 기타 운송 지원활동(52.29)은 ① 국제물류주선업(forwarding of freight), ② 철도, 도로, 해상 및 항공 운송 주선 및 중개, ③ 개인 및 조직의 위탁판매 활동 ④ 운송 서류 및 운송장 발행 및 조달, ⑤ 관세 대리 활동, ⑥ 해상운송 주선활동 및 항공운송 대리활동을 포함하고 있다.²⁷⁾ NACE Rev.2의 표준산업분류 기준에서 접근 가능한 가장 세부적인 분류가 세분류(Class)로 국제물류주선업만 따로 집계하는 것이 불가능하므로 세분류 기타 운송 지원활동(52.29)을 기준으로 통계를 집계하는 것으로 한다.

2017년 기준 EU-28 기타 운송지원 활동에 종사하는 기업 수는 약 7만 개이며 네덜란드는 1만 6천 개로 EU 전체 회원국 기타 운송지원 활동 기업 수의 1/5 이상을 차지한다. 매출액은 EU 평균 2천 8백억 유로이며 네덜란드가 875억 유로로 다른 4개 물류선진국에 비해 현저히 높은 매출액을 달성하고 있는 것으로 나타났다. 종사자 수 또한 네덜란드가 가장 높은 것으로 나타났다. 전반적으로 기업 수, 매출액, 종사자 수를 기반으로 볼 때, 네덜란드가 다른 유럽 국가에 비해 기타 운송지원 활동 부분에서 기업 수, 매출액, 종사자 수가 월등히 많은 것을 알 수 있다.

기업당 매출액은 벨기에가 722만 유로로 가장 높게 나타났으며 독일이 693만 유로, 스웨덴 609만 유로, 네덜란드 564만 유로 순으로, 네덜란드는 매출액이 높지만 기업 수도 많아 기업당 매출액은 다른 유럽 국가에 비해 낮게 나타났다. 한편 독일은 기타 운송지원 활동을

27) Eurostat, 앞의 책, pp. 76-77.

통한 총매출액은 낮은 편이나 기업 수도 적어 기업당 매출액은 높은 수준으로 나타났다. 또한 종사자 1인당 매출액도 독일이 50만 유로로 가장 높은 매출액을 기록했으며, 벨기에(47만 유로), 스웨덴(41만 유로)이 그 뒤를 이었다. 반면 네덜란드는 20만 유로로 EU-28 평균인 25만 유로도 넘지 못한 것으로 나타났다. 독일, 벨기에, 스웨덴은 종사자에 비해 매출액이 높은 편이며 네덜란드는 종사자 수에 비해 매출액은 낮은 것으로 드러났다. 다른 EU회원국에 비해 기업 수와 종사자 수가 많은 네덜란드의 경우 기업당 종사자 수가 현저히 많았으며 그 외의 국가는 EU 평균인 16명 이하인 것으로 나타났다.

〈표 3-3〉 EU의 기타 운송지원활동(H52.29) 현황 및 추이

구분	년도	EU-28	독일	네덜란드	스웨덴	벨기에	영국
기업 수 (천 개)	2013	66	2	12	3	2	4
	2014	71	2	16	3	2	4
	2015	69	2	15	3	2	5
	2016	72	2	16	3	2	5
	2017	70	1	16	3	2	5
매출액 (억 유로)	2013	2,515	92	774	143	123	197
	2014	2,625	92	796	148	116	216
	2015	2,690	87	780	162	119	242
	2016	2,679	88	829	165	117	185
	2017	2,845	94	875	179	125	189
종사자 수 (만 명)	2013	104	2	41	4	2	6
	2014	109	2	44	4	2	6
	2015	109	2	41	4	2	7
	2016	111	2	45	4	3	7
	2017	114	2	44	4	3	6

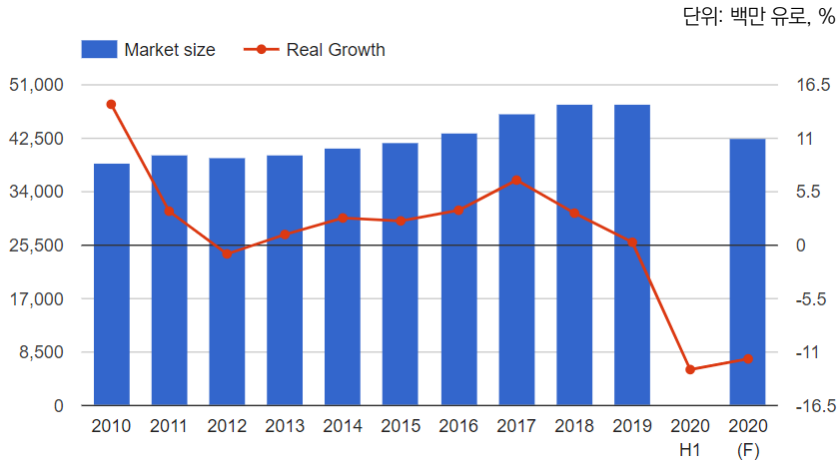
구분	년도	EU-28	독일	네덜란드	스웨덴	벨기에	영국
기업당 매출액 (만 유로)	2013	381	539	628	474	725	515
	2014	370	549	486	507	681	507
	2015	390	578	535	555	696	513
	2016	372	516	522	566	683	355
	2017	406	693	564	609	722	359
기업당 종사자 수 (명)	2013	16	12	33	13	14	16
	2014	15	12	27	14	14	14
	2015	16	13	28	14	15	15
	2016	16	11	28	14	15	13
	2017	16	14	29	15	15	12
종사자 1인당 매출액 (만 유로)	2013	24	45	19	36	51	33
	2014	24	45	18	37	48	37
	2015	25	46	19	40	48	35
	2016	24	47	18	39	46	27
	2017	25	50	20	41	47	29

주: 창고업 및 운송지원 활동(52)내의 기타 운송지원 활동(52.29) 기준

자료: Eurostat 자료를 바탕으로 KMI 재정리

Transport Intelligence 「Global Freight Forwarding 2020」에 따르면 2019년 매출액은 480억 유로로 2010년부터 2019년까지 유럽 국제물류주선업 시장은 연평균 성장률 2.5%로 성장세를 보여주고 있다. 유럽은 지역은 아시아 태평양 지역을 이어 국제물류주선업 매출액 2위로 특히 해상운송주선업 분야에서 우수한 서비스를 제공하고 있다. 2020년 상반기는 코로나19로 인해 매출액이 약 20% 감소했으며, 해상운송주선업은 매출액 7.8% 하락했다. 특히 스페인, 이탈리아, 프랑스가 가장 큰 영향을 받은 것으로 나타났다.

〈그림 3-1〉 유럽 국제물류주산업 시장규모 및 성장률



자료: Transport Intelligence(검색일: 2020. 9. 25)

3. 법·제도 현황

1) European Commission's Directorate-General for Mobility and Transport

DG MOVE(The Directorate -General for Mobility and Transport)는 EC 내의 행정부서의 하나로 유럽 내의 운송 정책을 개발하는 역할을 담당한다.²⁸⁾ 또한 아래에 제시된 범유럽 운송네트워크(INEA: Innovation and Networks Executive Agency)와 유럽연결 인프라 펀드(CEF: Connecting Europe Facility)를 관리하고 있다. 운송 관련 연구와 혁신을 추구하는 것을 목적으로 진행되고 있는 Horizon 2020 프로그램에 따라 효과적으로 자금을 지원하는 것을 목표로 한다.

²⁸⁾ Eurostat(검색일: 2020. 9. 25)

2) INEA²⁹⁾

INEA는 기술적·재정적 이행을 관리하기 위해 2006년 생성된 범유럽 운송네트워크(TEN-T: Trans-European Transport and Energy Networks)의 후속 조직으로, 2014년 1월 1일부터 활동을 개시했다. 교통, 에너지 및 통신 분야의 인프라, 연구 및 혁신 프로젝트에 전문 지식과 고품질의 프로그램 관리를 제공하므로 EC, 프로젝트 홍보자 및 이해 관계자를 지원하는 것을 목적으로 한다.

(1) CEF

CEF는 유럽연합 차원에서 인프라 구축에 투자함으로써 성장을 도모하고 고용 및 경쟁력을 증진시키는 것을 목표로 하는 유럽연합의 주요 수단이다. 교통(CEF Transport), 에너지(CEF Energy), 통신(CEF Telecom) 3가지 부분으로 나누어져 있다.

가. CEF Transport(Connecting Europe Facility for Transport)³⁰⁾

CEF Transport는 유럽 교통 인프라 정책을 실현하기 위한 펀딩 수단으로서 유럽 국가 내에 새로운 교통 인프라를 구축하거나 기존의 교통 인프라를 재건하는 데 투자를 지원한다.

CEF 교통부분과 관련된 INEA의 목표는 2030년까지 핵심 네트워크, 약 9개의 멀티모달 핵심 네트워크 코리도(Corridor) 완성 및 2050년까지 유럽 전 지역에 접근이 용이한 범유럽 네트워크 형성이다.

29) 유럽연합위원회(검색일: 2020. 9. 25)

30) 유럽연합위원회(검색일: 2020. 9. 25)

CEF 교통 부분의 예산은 2014년에서 2020년까지 약 240억 유로가 책정되었으며 INEA가 237억 유로를 수여하는 것으로 되어 있다.

나. CEF Energy(Connecting Europe Facility for Energy)³¹⁾

기존의 에너지 인프라는 신재생 에너지를 대규모로 배치하거나 안전하게 공급하기에 충분하지 않으므로 기존의 에너지 인프라 재개발 및 새로운 에너지 운송 인프라를 구축하기 위한 투자 지원을 담당하고 있다. 구체적으로 새로운 투자자와 프로젝트 책임자를 연결해 건설 비용에 대한 자금 조달이 가능하도록 지원한다. 2014년부터 2020년까지 에너지 인프라 프로젝트에 투입된 예산은 총 53.5억 유로이다.

다. CEF Telecom(Connecting Europe Facility for Telecom)³²⁾

CEF Telecom은 디지털 서비스 인프라(Digital Service Infrastructures, DSIs) 및 브로드밴드 네트워크를 구축함으로 공공기관, 사업체 및 시민 간의 범국경 교류가 가능하도록 하는 수단으로서 역할을 한다. 2014년부터 2020년까지 범유럽 디지털 서비스 네트워크 구축에 책정된 예산은 10.5억 유로로 INEA가 4억 유로를 수여했다.

(2) Horizon 2020³³⁾

Horizon 2020은 유럽연합 최대 연구 및 혁신 프로그램으로 2014년부터 2020년까지 약 800억 유로의 펀딩을 제공했다. 연구 및 혁신 부분에서 유럽의 글로벌 경쟁력을 확보하고 공공 및 사적인 분야가 협력하여 혁신적인 연구 성과를 낼 수 있도록 지원하는 역할을 담당

31) 유럽연합위원회(검색일: 2020. 9. 25)

32) 유럽연합위원회(검색일: 2020. 9. 25)

33) 유럽연합위원회(검색일: 2020. 9. 25)

한다. 2020년 이니셔티브로서 ‘스마트 친환경 및 통합 교통’ 및 ‘안정적, 청정한, 효율적인 에너지’를 목표로 하고 있다. INEA는 2014년부터 2020년까지 Horizon 2020에 최대 350억 유로의 예산을 배정했다.

제2절 미국

1. 국제물류주선업 개념 및 범위

미국의 국제물류주선업자는 운송주선인(transportation intermediary)으로 통용되며 내륙, 해상, 항공운송 등 운송방식에 따라 각각 다른 위원회의 관할에 속하여 법률의 규제를 받고 있다. 내륙운송을 담당하는 국내운송주선인(DFF: Domestic Freight Forwarder)은 Federal Motor Carrier Safety Administration(FMCSA)이 관할하고, 항공운송주선인(Air Freight Forwarder)은 Transportation Security Administration(TSA)이 관할하며, 해상운송주선인(OFF: Ocean Freight Forwarder), 무선박운송인(NVOCC: Non Vessel Operating Common Carrier)은 연방해사위원회(FMC: Federal Maritime Commission)로부터 면허 허가를 받는다.³⁴⁾ 미국의 주간통상위원회(ICC: Interstate Commerce Commission) 규정에 따르면 프레이트 포워더는 화물의 혼재업무를 이행하며, 화물의 수취에서부터 목적지까지 운송 책임을 지고, 이를 위하여 운송인 서비스의 전부 또는 일부를 이용하여 주의 통상에 종사하는 자이다.³⁵⁾ 본 보고서에서는 우리나라의 국제물류주선업과 유

34) 미국 국제물류주선협회(검색일: 2020. 9. 28)

35) 미국 국회도서관(검색일: 2020. 9. 28)

사한 국내운송주선인, 해상운송주선인, 무선박운송인을 주로 다루고자 한다.

1) 국내운송주선인(DFF)

DFF는 「구 주간통상법(Interstate Commerce Act)」의 규정 하에 ICC가 관할한다. 「주간통상법(Part IV of Interstate Commerce Act, 49 U.S. Code)」에 따르면 DFF는 파이프라인, 철도, 자동차, 해상 운송인이 아닌 보통운송인(common carrier)으로서 보수를 받고 화물을 집하, 운송 및 주선하는 자이다.³⁶⁾ 화물을 집하, 분배, 혼재, 배송 등 화물 수령지에서 최종 목적지까지 화물 운송의 의무를 지고, 운송인의 운송 수단을 활용하여 미국 전역에 화물을 운송 및 주선하는 역할을 한다.

미국의 DFF는 대량 운송을 통해 실제 운송인으로부터 사전에 할인 운임을 받고, 소매운임을 결정하여 화주에게 재판매한다는 점에서 국제 프레이트 포워드 또는 우리나라의 국제물류주선업자의 업무와는 차이가 있다.

2) 해상운송주선인(OFF)

OFF는 FMC가 관할하고 있다. FMC는 미국 연방정부의 독립된 해사 규제 감독기관으로서 각종 선박관계법, 「해운법」(1916), 1920년과 1936년의 「상선법」 등의 광범위한 규제조항을 관할한다.³⁷⁾ 1984년 「신해운법」 제3조 19항에 따르면 OFF는 화주의 대리인 자격으로 해상운송을 이용하여 미국에서 수출품의 선적 또는 선복 예약, 서류작

36) 한국국제물류협회(2009), p. 69.

37) 연방해사위원회(검색일: 2020. 9. 28)

성 및 선적에 수반하는 작업을 수행하는 자를 일컫는다. 운송주선업 서비스에 대해 화주는 주선수수료를 선사는 집화보상금을 운송주선인에게 지불하도록 법적으로 규정한다.

1998년 「외항해운개혁법(Ocean Shipping Reform Act of 1998)」에 따르면 OFF는 ① 화주의 대리인으로서 해상운송을 통해 미국으로부터 수출품의 선적 또는 선적을 위한 선복 예약 및 기타의 방법을 취하며, ② 서류작성과 선적에 수반하는 작업을 행하는 자이다.³⁸⁾ 「해운법」 제17조에 의거 OFF로서 역할을 수행하기 위해서는 FMC 면허를 취득하여야 하고, 면허를 받으려면 포워딩 서비스의 수행자격을 보유하고 재무장관이 인정하는 보증서를 제출해야 한다.

3) 무선박운송인(NVOCC)

NVOCC도 OFF와 같이 FMC의 관할에 속한다. NVOCC는 1963년 FMC General Order 4 (510.21(b))에 의해 법제화되었다. 규정에 따르면 NVOCC는 ① 권유, 기타의 방법 등에 의해 운임률을 설정하고, 고시하여 「해운법」에 규정되어 있는 해상운송을 활용하여 화물운송 업무를 제공하는 자 ② 화물의 안전수송에 대한 책임을 지고, 법적으로 책임을 지는 자 ③ 이용 선박의 지배 또는 소유 유무를 불문하고 해상운송인과 자기명의로 해당 화물의 운송계약을 체결하는 자이다. 위 법률은 1981년 개정되면서 NVOCC를 ‘일반해상운송인(Common Carrier by Water)’으로 규정했다.

이후 1984년 「신해운법」 제3조 17항에서는 NVOCC를 ‘보통운송인(Common Carrier)’로 명확하게 정의하면서 보통운송인에는 NVOCC와 VOCC(Vessel Operating Common Carrier)가 포함되는 것으로 규

38) 「Ocean Shipping Reform Act of 1998」

정했다. 보통운송인이란 미국과 다른 국가 간의 해상화물 운송 업무를 선적항에서 양하항 또는 화물 인수지점부터 화물인도지점까지 운송을 책임지고, 운송행위의 전부 또는 일부를 미국과 타국 간 운항하는 선박을 운행한다는 내용을 수행할 것을 일반 대중(general public)에게 공시하는 자이다. NVOCC는 자신이 직접 선박을 운항하지 않으며 해상운송인(Ocean Common Carrier)에 대한 화주의 입장이 되는 것으로 정의된다.³⁹⁾

4) 해상운송중계인(OTI)

1998년 미국 「신해운법」을 개정하면서 1999년 발표된 미국 「외항해운개혁법」에서는 OFF와 NVOCC를 통합하여 해상운송중계인(OTI: Ocean Transportation Intermediary)로 호칭을 일원화했으며, OTI는 사전에 FMC 면허 취득이 필수가 되었다.

〈표 3-4〉 미국 프레이트 포워드 비교

구분	국내운송주선인(DFF)	해상운송중계인(OTI)	
		해상운송주선인(OFF)	무선박운송인(NVOCC)
근거법률	Interstate Commerce Act	Shipping Act	Shipping Act
관할기관	STB(구 ICC)	FMC	FMC
제도	자유제	FMC면허제도	FMC면허제도
운송구간	미국 주(state) 간	미국과 타국 간	미국과 타국 간
B/L발행	자기 명의 B/L발행	자기 명의 B/L 발행불가	자기 명의 B/L발행
운송책임	O	X	O
주요 업무	소량화물 혼재	선박예약, 서류작성	LCL혼재, 선적

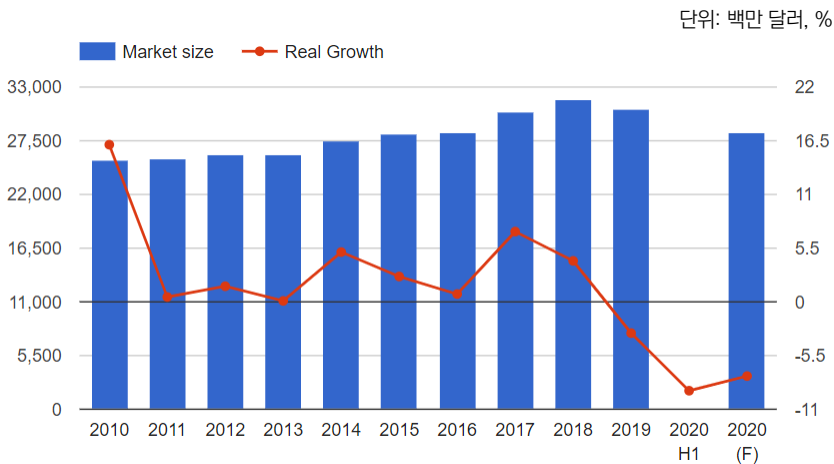
자료: 한국국제물류협회(2009), p. 72

39) 한국국제물류협회, 앞의 책, p. 71.

2. 업계 현황

Transport Intelligence 통계에 따르면 2010년부터 2019년까지 미국 국제물류주산업 시장은 연평균 성장률 2.1%로 성장세를 나타내고 있다. 단일 국가 기준 매출액 1위를 유지하고 있는 미국은 국제물류주산업이 매우 활성화되어 있으며, 각 산업분야에 전문화된 물류서비스를 제공하고 있다. 2019년 매출액은 약 307억 달러(한화 약 35조 6천만 원)로 미중 무역분쟁 및 미 경기불황의 영향으로 미중 간 운송실적이 떨어지면서 전년 대비 매출액이 3.2% 감소했다. 2020년 상반기 매출액은 코로나19 영향을 크게 받으면서 9.1% 하락했으며 항공운송주산업은 9.4%, 해상운송주산업은 8.8% 감소했다(〈그림 3-2〉참조).

〈그림 3-2〉 미국 국제물류주산업 시장규모 및 성장률



자료: Transport Intelligence(검색일: 2020, 9. 25)

3. 법·제도 현황

OFF와 NVOCC를 통합한 OTI가 미국에서 활동하기 위해서는 운송사업면허를 FMC로부터 취득해야 한다. CFR 46 제515.11조, 제515.21조, 제515.24조에 운송사업면허를 취득하기 위한 조건이 제시되어 있다.

OTI로 영업하기 위해서는 미국 내에서 최소 3년 이상의 화물운송 중개업 경력이 필요하며, 자격을 갖춘 자를 회사의 임원으로 선임해야 한다. 해외에 본사를 둔 외국 NVOCC의 경우 미국 내의 경력이 아니라도 3년 이상의 경력이 증명되면 면허 취득 조건이 된다.⁴⁰⁾ 미국 내에서 영업을 하지 않고 미국으로 수출입 화물 운송을 위한 운송주선업을 하는 외국 NVOCC는 FMC에 등록, 운임요율표와 보증금만 제출하면 운송사업면허를 받지 않아도 된다. 단, 미국에서 해상운송 서비스를 위한 대리점 업무를 수행하려고 하는 외국 NVOCC는 FMC 등록, 운임요율표, 보증금뿐만 아니라 FMC로부터 운송사업면허를 받아야 한다.⁴¹⁾

CFR 46 제520.11조에 따르면 OFF와 NVOCC는 모든 지점 및 항구 간 운임, 부과금, 규정 등 운임관련 정보를 일반 고객이 확인할 수 있도록 공개해야 한다. 더불어 운임 부과 위치, 담당자 이름, 연락처 등의 추가적인 정보도 제공해야 한다. 외국 NVOCC는 운임 공개와 관련된 업무 및 법원 관련 업무를 담당할 법정 대리인 즉 미국 내 에이전트를 두어야 한다.⁴²⁾

OTI의 재정 안정성을 증명하고 활동성을 보장받기 위한 조건은

40) 미국연방규정집(검색일: 2020. 9. 28)

41) Cornell Law School(검색일: 2020. 9. 28)

42) Cornell Law School(검색일: 2020. 9. 28)

OFF 종류에 따라 달라진다. OFF의 경우 50,000달러, NVOCC는 75,000달러의 보증 채권을 매입해야 한다. 외국 NVOCC의 경우 150,000달러의 보증 채권을 매입해야 한다.⁴³⁾

〈표 3-5〉 미국 OTI 면허조건 비교

구분	해상운송 주선인 (OFF)	무선박운송인 (NVOCC)	외국 NVOCC
경력	미국 내 최소 3년 이상의 화물운송중개업 경험보유자를 회사 임원 (1인 회사인 경우 소유자, 파트너십인 경우 파트너)으로 선임한 후 지원(선박회사 추천서, 타 포워더 근무확인서, CPA 소견서, 거래은행 평가서 등의 추천서를 근거자료로 FMC에 제출)		최소 3년 이상 화물운송중개업 경험자(미국 이외 경험 포함)를 회사 임원(1인 회사인 경우 소유자, 파트너십인 경우 파트너)으로 선임한 후 지원
재정책임 보증금(bond)	50,000달러	• 본사: 75,000달러 • 지사: 10,000달러	150,000달러
Tariff 공개 (신고)	• 공개방법: 인터넷 웹사이트 • 공개내용: 모든 지점 간 운임, 요금, 품목분류, 규칙, 관행 (※ 예외품목: 벌크화물, 임산물, 고철, 신규조립자동차, 폐지 등) • 운임발효: 신규·인상운임 - 공개 30일 후/인하운임 -Tariff 공개 즉시 • 자료보관: Tariff에 공개 내용은 대체 또는 취소일로부터 5년간 보관 • 각서(Certification)제출: Tariff 발효에 앞서 대표이사는 내용이 정확함을 확인하는 각서를 서면으로 FMC에 제출		
법정 대리인 지정	• 외국 NVOCC는 미국에서 자사를 대리하여 법원 관련 업무를 수행할 법정 대리인(legal agent)을 지명해야 함 • 대리인 유고 시, FMC 직원이 대리인의 역할을 수행하도록 함		

자료: 미국연방규정집, CFR, 46 제515조, 제520조, <https://www.ecfr.gov/>(검색일: 2020. 9. 28)

43) Cornell Law School(검색일: 2020. 9. 28)

제3절 일본

1. 국제물류주산업 개념 및 범위

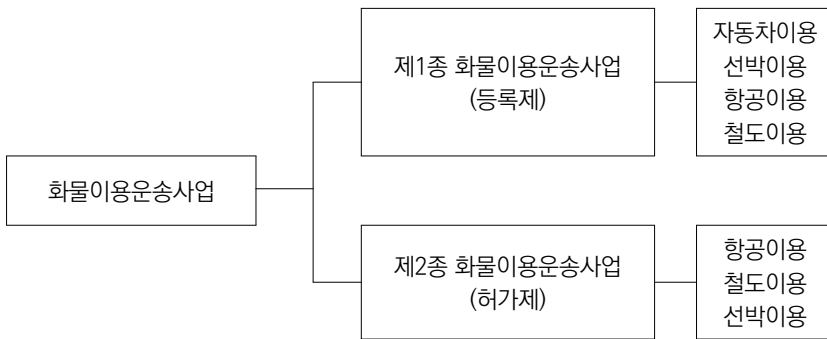
일본의 「화물이용운송사업자법」(1989년 공포)에 따르면 ‘이용운송’은 화물이용운송사업의 운영을 합리적으로 실행함으로써 화물이용운송사업의 건전한 발달을 도모하는 동시에 화물유통분야에서 이용자의 수요 고도화 및 다양화에 대응한 화물운송서비스의 원활한 제공을 확보하고, 이용자의 이익 보호 및 편의 증진에 기여하는 것(제1조)이다. 그리고 ‘실운송’이란 선박운항사업자, 항공운송사업자, 철도운송사업자 또는 화물자동차운송사업자가 화물을 운송하는 것을 말하고, ‘이용운송’이란 운송사업자가 실시하는 운송을 이용하는 화물의 운송을 말한다(제2조).

이용운송사업자는 원활한 Door to Door 물류 서비스를 실시하기 위해 내항 운송업, 내항 운송 취급업, 항만 운송 사업, 일반 화물 자동차 운송 사업, 화물 경차 운송 사업, 항공 화물 운송 취급 사업, 창고업, 기계 기구 설치공 사업, 통관업, 혼재 사업, 선박 임대업, 특정 노동자 파견 사업, 경비업 등 다양한 사업 면허, 허가 등을 가지고 있다.

이용운송사업자는 본래 스페이스 브로커, 혼재업무, 집하·배송 등 이용 운송사업자(Freight Forwarder)와 터미널 업무를 실시하는 실운송 사업자의 활동을 보완하는 것이었으나, 수송 수단의 유닛 로드화 및 대형화, 물류 시스템의 고도화(SCM), Door to Door 물류의 보급, 정보통신 시스템의 고도화, 실운송 사업자(육해공)를 연결하는 등 이용운송사업자와 화주간의 직접 교섭이 일반화되어 별도의 산업으로 규정되었다. 이에 실운송사업자와 이용운송사업자 간에 명확한 업무

의 분화가 진행되었고, 종합 물류서비스를 화주에게 제공하기 위해 상호의존 관계가 성립되었다. 그리고 이용운송사업자는 물류시스템 내 화주(기업)와 직접 관계를 가질 수 있기 때문에 실운송사업자보다 교섭력이 높아지게 되었다.⁴⁴⁾

〈그림 3-3〉 화물이용운송사업 구분



자료: 국토교통省(검색일: 2020. 7. 15)

일본 국토교통성에 의하면 화물이용운송사업은 「화물이용운송사업자법」에 의거하여 스스로 철도, 선박, 항공기 등의 수송 수단을 보유하지 않고, 다른 운송사업자가 실시하는 운송을 이용하여 화물 운송을 하는 사업으로 정의한다. 즉 화물이용운송사업자는 다른 운송사업자와 운송위탁계약을 체결하여 화물의 운송을 위탁하고, 화주와 운송계약을 체결하여 화주에 대하여 운송책임을 지게 된다.

44) 上羽博人(2018), pp. 85-86.

〈그림 3-4〉 제2종 화물이용운송사업 개략도



자료: 行政書士法人シグマ(검색일: 2020. 7. 15)

또한 화물이용운송사업은 업무 영역과 범위에 따라 제1종 화물이용운송사업과 제2종 화물이용운송사업으로 구분된다. 제2종 화물이용운송사업은 철도운송, 항공운송, 해상운송, 트럭에 의한 집배를 일관되게 하는 것이다. 외항 운송과 관련된 제2종 화물이용운송사업의 경우 국내 출발지의 화물을 트럭으로 집하하여 외항해운을 이용한 해상수송으로 간선운송을 실시하고, 도착지에서의 배송까지(door to door)가 허가 대상이 된다.

제1종 화물이용운송사업은 제2종 화물이용운송사업 이외의 사업으로 선박, 화물자동차, 항공, 철도의 화물이용운송사업으로 규정된다. 외항운송과 관련된 제1종 화물이용운송사업의 경우 Port to Port의 수송으로 한정되고, 항만운송사업 및 일본 국내·외국에서의 육상운송부분은 대상이 되지 않는다.

〈그림 3-5〉 제1종 화물이용운송사업 개략도



자료: 行政書士法人シグマ(검색일: 2020. 7. 15)

국제운송과 관련된 화물이용운송사업에 대하여 동 법에 따른 등록 또는 허가의 대상이 되는 사업은 수출과 관련된 화물이용운송사업만이 대상이다. 수입 및 삼국 간에 관련된 화물이용운송사업은 본 법의 규제 대상이 되지 않는다.

2. 업계 현황

1) 업체 현황

일본에서 국제물류주선업을 관할하는 협회는 일본국제포워더협회(Japan International Freight Forwarders Association)로 정회원은 501개사이다. 동 협회는 1981년 10월 설립되었고, 국제물류주선업에 대한 조사·연구, 교육·강연회·국제회의 개최, 통계 수집·분석, 운송

서류 서식 및 약관 공표, 국제기구·화주단체 등과의 협의 및 조정, 업계 상담 및 조언 등의 역할을 수행한다.

2018년 기준 일본의 물류관련 산업 총매출액은 약 24조 7,980억 엔(약 278조 원)이고, 사업자는 75,530개사로 사업자당 매출액은 평균 약 3억 3천만 엔(약 37억 원)이다. 해당 산업 종사자는 225만 명으로 종업원 1인당 매출액은 평균 약 11백만 엔(약 1억 3천만 원)이다. 물류관련 산업의 중소기업 비율은 98.3%로 중소기업이 대부분을 차지하고 있다.

물류관련 산업 중 국제물류주산업에 해당하는 업계는 외항이용운송사업과 항공이용운송사업이 있다.⁴⁵⁾ 2018년 기준 해당 산업의 매출액은 1조 442억 엔(약 11조 7천억 원)으로 전체의 4.2%에 해당한다. 사업자 수는 1,272개사로 전체의 1.7%를 차지하고, 사업자당 매출액은 평균 약 8억 2천만 엔(약 91억 9천만 원)으로 전체 평균의 2.5배 수준이다. 종업원 수는 12만 4천 명으로 전체의 5.5%이고, 종업원 1인당 매출액은 평균 약 840만 엔(약 9천4백만 원)으로 전체 평균의 0.76배 수준이다. 중소기업 비율은 79%로 전체 대비 낮은 수준이다.

〈표 3-6〉 일본 물류 관련 사업자 현황(2018년 기준)

구분	매출액 (억 엔)	사업자 (개사)	사업자당 매출액 (매출액/ 사업자수)	종사자(명)	종업원 1인당 매출액 (매출액/ 종업원수)	중소기업 비율(%)
트럭운송사업	163,571	62,068	2.64	1,940,000	0.084	99.9%
JR화물	1,355	1	1,355	5,000	0.271	0.0%
내항해운업	9,138	3,408	2.68	69,000	0.132	99.7%

45) 항공이용운송사업의 경우 국내 항공이용운송사업이 포함되어 있으나, 통계상 국내, 국외가 구분되어 있지 않아 국제물류주산업에 전체는 포함함

구분	매출액 (억 엔)	사업자 (개사)	사업자당 매출액 (매출액/ 사업자수)	종사자(명)	종업원 1인당 매출액 (매출액/ 종업원수)	중소기업 비율(%)
외항해운업	33,360	192	173.75	7,000	4.766	54.4%
항만운송업	1,611	861	1.87	51,000	0.032	88.4%
항공화물운송사업	2,909	22	132.23	41,000	0.071	45.4%
철도이용운송사업	2,841	1,133	2.51	7,000	0.406	88.8%
외항이용운송사업	3,311	1,069	3.10	4,000	0.828	80.8%
항공이용운송사업	7,131	203	35.13	12,000	0.594	70.4%
창고업	22,448	6,557	3.42	112,000	0.200	91.0%
트럭터미널업	305	16	19.06	500	0.610	93.8%
합계	247,980	75,530	3.28*	2,248,500	0.110*	98.3%*

주: *는 평균치 적용

자료: 国土交通省(검색일: 2020. 8. 25)를 토대로 KMI 작성

2) 실적 현황

일본의 2019년 10월부터 2020년 3월까지 국제물류주산업 물량 처리 실적은 5,669만 톤이다. 국가별로는 중국이 35.2%로 가장 높았고, 미국 9.0%, 베트남 8.3%, 유럽 7.8%, 태국 6.3%, 한국 6.1% 순이다.

〈표 3-7〉 일본 국제물류주산업 실적(수출입 합계, 2019. 10~2020. 3)

국가	물량(1,000R/T)	비중(%)	TEU
China	19,930	35.2%	883,343
U.S.A.	5,120	9.0%	210,155
Vietnam	4,715	8.3%	180,621
Europe	4,425	7.8%	187,903
Thailand	3,584	6.3%	165,732
Korea	3,480	6.1%	180,065
Hong Kong	2,150	3.8%	102,775
Taiwan	2,087	3.7%	94,176

국가	물량(1,000R/T)	비중(%)	TEU
Indonesia	1,678	3.0%	64,722
Malaysia	1,432	2.5%	66,645
Other Asia	1,251	2.2%	45,799
C&S America	1,194	2.1%	41,906
Middle East	1,150	2.0%	42,792
Africa	972	1.7%	9,500
Philippines	851	1.5%	38,311
India	759	1.3%	25,683
Oceania	709	1.3%	16,766
Singapore	680	1.2%	32,251
Canada	323	0.6%	12,467
CIS	202	0.4%	6,426
Total	56,692	100.0%	2,408,038

자료: Japan International Freight Forwarders Association(검색일: 2020. 7. 14)

2010년도부터 2019년도까지 일본의 국제물류주선업 물량 처리 실적을 살펴보면 연평균 4.0% 증가하였다. 그리고 전체 물량 대비 상위 10개국 비중은 2010년도 90.8%에서 지속적으로 감소하여 2019년도 85.6%로 나타났다. 이는 국제물류주선업 수출입 물량이 기존 주요 10개국 이외의 국가에 분산되고 있는 것을 나타낸다. 또한 2019년도 우리나라와 무역 분쟁으로 인해 전년 대비 수출입 물량이 30.4% 감소하였다.

〈표 3-8〉 일본 국제물류주선업 실적 추이(수출입 합계, 2010년도~2019년도^{주1)})

단위: 1,000R/T

국가 ^{주2)}	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	CAGR
China	35,868	36,647	36,285	40,708	41,646	40,965	43,049	42,975	46,085	42,669	1.9%
U.S.A.	7,376	8,024	7,672	8,536	9,649	9,443	10,942	10,567	10,526	10,730	4.3%
Vietnam	2,599	3,104	3,414	4,900	6,047	5,941	6,702	7,321	9,014	9,401	15.4%

국가 ^{주2)}	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	CAGR
Europe	7,129	7,261	7,048	7,461	7,361	7,345	8,814	9,120	10,310	9,383	3.1%
Thailand	4,630	5,416	5,073	5,567	6,574	6,706	6,193	6,858	7,573	7,316	5.2%
Korea	5,254	5,315	6,724	6,223	7,382	7,726	7,580	7,615	10,507	7,312	3.7%
Hong Kong	7,035	7,584	7,103	6,897	7,054	6,381	7,165	6,699	5,944	4,901	-3.9%
Taiwan	3,308	4,096	3,530	3,880	3,968	3,882	3,818	3,920	4,102	4,288	2.9%
Indonesia	1,468	1,874	2,119	2,304	2,615	2,508	2,827	2,988	3,258	3,192	9.0%
Malaysia	1,472	1,605	1,437	1,777	1,979	2,241	2,102	2,142	2,523	2,844	7.6%
Total	83,879	89,069	88,609	97,679	107,412	106,013	112,174	115,728	125,936	119,142	4.0%
상위 10개국 비중	90.8%	90.9%	90.7%	90.4%	87.8%	87.9%	88.4%	86.6%	87.2%	85.6%	

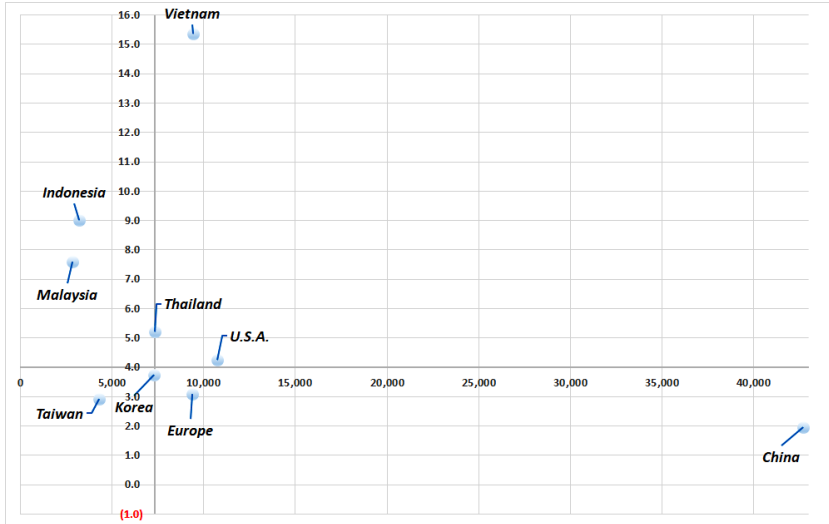
주: 1) 연도는 해당년 4월 ~ 차년 3월, 예) 2019년도: 2019. 4. ~ 2020. 3.

2) 국가는 2019년도 기준 상위 10개국으로 설정

자료: Japan International Freight Forwarders Association(검색일: 2020. 8. 25)를 토대로 KMI 작성

일본 주요 국제물류주산업 수출입 국가의 성장률(2010~2019 CAGR)과 점유율(2019년도 수출입 물량)을 분석한 결과 미국, 베트남, 태국은 성장률과 점유율이 높은 것으로 평가되었다. 중국과 유럽의 경우 점유율은 높으나 성장률은 다소 정체되어 있다. 인도네시아와 말레이시아는 현재 점유율은 낮으나 높은 성장률을 기록하고 있어 향후 점유율이 증가할 것으로 예상된다. 반면 한국, 대만, 홍콩은 점유율과 성장률 모두 낮은 수준으로 향후 점유율 하락 가능성이 있다.

〈그림 3-6〉 일본 주요 국제물류 수출입 국가 포지셔닝 맵



주: 가로축은 점유율(2019년도 수출입 물량, 1,000R/T), 세로축은 성장률(2010~2019 CAGR, %) 중 양값의 경우 성장률은 4.0%, 점유율은 7,314,000R/T임

자료: Japan International Freight Forwarders Association(검색일: 2020. 8. 25)를 토대로 KMI 작성

3. 법·제도 현황

일본의 국제물류주선업 관련 법률은 「화물이용운송사업법(貨物利用運送事業法)」이 있다. 「화물이용운송사업법」은 화물이용운송사업을 통일하여 규정하는 사업 운영으로 적정하고 합리적으로 화물이용운송사업의 건전한 발달을 도모하고, 다양화된 수요에 대응한 화물운송 서비스의 원활한 제공을 통해 이용자의 이익 보호 및 편의 증진에 기여하는 것을 목적으로 한다.⁴⁶⁾

동 법률의 주요 내용으로는 화물이용운송사업의 종류, 사업의 허가·등록, 운임·요금 신고, 이용운송약관·사업계획 및 집배사업계획

46) e-Gov法令(검색일: 2020. 8. 25)

인가, 사업개선명령, 사업의 양도·양수, 상속, 사업의 중단 등 화물이용운송사업에 관한 사항이 있다. 그리고 외국인 등에 의한 국제화물운송과 관련된 사항도 포함된다. 또한 화물이용운송사업의 건전한 발전을 위한 시책, 화물이용운송사업에 관한 단체의 신고·보고·벌칙에 관한 사항 등도 규정하고 있다.

제4절 해외 사례 조사 시사점

유럽의 경우 범유럽 차원에서 EC 내에 유럽 내의 운송 정책을 개발하는 행정부서인 DG MOVE를 따로 두어 운송 관련 연구와 혁신을 추구한다. DG MOVE는 INEA와 CEF를 관리하고 있다. INEA를 통해 교통, 에너지 및 통신 분야의 인프라 구축 및 연구 프로젝트를 지원하고, CEF를 통해 교통, 에너지, 통신 분야의 개발 및 인프라 구축을 위한 투자 지원을 담당한다. 이와 더불어 Horizon 2020을 통해 환경, 교통, 에너지 등과 관련된 연구 및 혁신에 큰 규모의 예산을 제공하고 있다. 우리나라도 산·학·연·정의 협력을 통해 운송업 전반의 지원 정책을 개발하고 연구할 필요성이 제기된다. 교통, 에너지 및 통신 분야의 인프라 구축 및 연구 프로젝트를 시행하기 위해서는 정부의 경제적, 정책적 지원이 매우 중요한 부분으로 작용한다.

우리나라의 국제물류주선업은 등록제로 운영되고 있는 반면 미국의 국제물류주선업 관련 면허는 허가제로 운영되고 있다. 우리나라는 등록기준을 완화함에 따라 중소 국제물류주선업체가 난립하고 경쟁이 심화되고 있는 실정이다. 미국에서 OTI로서 활동하기 위해서는 운송사업면허를 FMC로부터 취득해야 하며, 최소 3년 이상의 경력,

재정 책임 보증금 부과, 운임 관련 정보 공개 등 면허를 취득하기 위해서는 다양한 조건을 충족시켜야 한다. 미국은 허가제를 통해 등록 업체가 난립하는 것을 방지하여 중소운송주선인의 수익성을 적정 수준으로 유지하고자 노력하고 있다. 또한 외국 NVOCC에게는 더 높은 진입장벽을 두어 자국 국제물류주선업을 보호하고 있다.

일본은 법적으로 화물이용운송사업을 통일하여 운송업의 건전한 발달을 도모하고 있으며 다양화된 수요에 대응한 화물운송 서비스의 원활한 제공을 통해 이용자의 이익 보호 및 편의 증진에 기여하는 것을 목표로 하고 있다. 또한 화물이용운송사업에 대해 업무 영역과 범위에 따라 제1종 화물이용운송사업과 제2종 화물이용운송사업으로 구분하여 제1종은 등록제, 제2종은 허가제를 운영하고 있다. 이를 통해 국제물류주선업계의 관리 효율화와 사업자 난립을 일정 부분 조정하고 있다.

〈표 3-9〉 해외 주요국 국제물류주선업 현황 종합

구분	유럽(EU-28)	미국	일본
개념	• 영업 정보 제공, 서류작업, 계약 관련 서비스 제공을 통해 선사 대신 운송 및 운송 관리하는 사업	• 화주의 대리인으로 해상운송을 이용하여 미국에서 수출품 선적 또는 선복 예약 등 서류 작성 및 선적 관련 작업을 수행하는 사업	• 수송 수단을 보유하지 않고, 다른 운송사업자가 실시하는 운송을 이용하여 화물 운송을 하는 사업
범위	• 유럽의 프레이트 포워더는 도로운송을 포함한 복합운송주선인으로 통용되고 있음	• 국내운송주선인(DFF), 해상운송주선인(OFF), 무선박운송인(NVOCC) 포함	• 제1종: Port to Port의 수송으로 한정 • 제2종: 국내 발지 화물을 트럭으로 집하, 외항해운을 이용한 해상수송 실시, 도착지의 배송까지(door to door) 허가 대상

구분	유럽(EU-28)	미국	일본
업계 매출액	2,845억 유로('17년) (약 339조 6천억 원)	307억 달러('19년) (약 247조 4천억 원)	1조 442억 엔('18년) (약 11조 7천억 원)
업계 사업자수	약 7만 개('17년)	-	1,272개사('18년)
종사자수	약 114만 명('17년)	-	약 12만 4천 명('18년)
관련 법	EU 법률 No.1316/2013 EU 법률 No.1315/2013	• 주제교통법(Interstate Commerce Act, ICA) • 연방해사위원회(FMC)	• 화물이용운송사업법 (貨物利用運送事業法)
지원 정책	• CEF Transport: 유럽 교통 인프라 재건 펀딩 제공 • CEF Enegy: 새로운 에너지 운송 인프라 구축을 위한 투자 지원 • Horizon2020: 스마트 친환경, 통합 교통 및 에너지 발전을 위한 펀딩 제공	-	-

주: 한국 '화물운송 중개, 대리 및 관련 서비스업'(2017) 사업자수 11,258개사, 종사자수 46,082명, 매출액 약 6조 6천억 원

자료: 각 국 조사 자료를 토대로 KMI 작성

제 4 장

국제물류주선업 실태분석

제1절 실태분석 방법 및 항목 도출

1. 실태분석 개요 및 방법

국제물류주선업의 기업역량, 화주와의 관계, 외부환경 요인, 지원 정책 등의 실태를 분석하기 위한 설문조사를 실시한다. 우선 선행연구 검토를 통해 실태조사의 주요 항목을 추출한다. 그리고 연구진 협의를 통해 실태조사에 필요한 항목 추가 및 주요 항목 그룹화 과정을 거친다. 이후 전문가 검증 과정에서 항목 조정 및 재분류 등을 통해 최종 항목을 도출한다.

실태조사는 한국국제물류협회(이하 KIFFA)와 공동으로 수행한다. KMI는 설문조사지 초안을 작성하고, KIFFA는 전문가의 검증 및 의견을 반영하여 설문지를 수정·보완한다. 이후 설문지를 최종 확정하고, KIFFA는 설문조사를 실시하고, 결과를 정리한다. KMI는 설문조

사 결과를 분석·평가한다. 그리고 설문대상 업체를 대상으로 재무 데이터 확보하여 경영성과 분석을 실시한다.

2. 실태분석 항목 도출

국제물류주산업 실태조사 항목은 제1장 제3절의 <표 1-2>와 같이 선행연구 검토를 통해 주요 항목을 도출하였다. 선행연구에서 제시된 주요 항목은 문제점, 장애요건, 경쟁력 지원 정책 등의 선정 항목으로 분류하였다.

다음으로 선행연구 검토를 통해 도출된 항목을 그룹 재정립 및 실태조사 요인 추가 과정을 실시했다. 실태조사 적정 항목으로 시장경기 및 업체의 경영상황 및 자금상황을 추가하였다. 시장경기 상황으로는 현재 경기 상황과 경기 전망 요인을 제시하였고, 경영상황 및 자금상황으로는 기업 수익성과 자금사정을 추가하였다.

업체의 경쟁력 항목은 업체 내부 및 외부 여건을 구분하여 파악하기 위해 업체 역량과 고객 관계로 분류하여 항목을 도출했다. 업체 역량의 항목은 영업 및 마케팅 능력, 컨설팅 능력, IT 정보 능력, 전문인력 확보 능력, 네트워크 수준이고, 고객 관계는 고객 비중, 거래 국가 사업 현황으로 제시했다.

국제물류주산업의 문제점 및 장애요건은 상호 연관성이 높아 애로사항으로 통합하여 항목을 도출하였다. 애로사항의 항목은 운영원가 상승, 화주 인식, 거래 구조, 업체 역량 부족, 과당 경쟁, 2차 물류로 구분하였다.

육성방안은 업계 경쟁력 제고 방안으로 그룹화하였고, 항목은 국제

물류주산업 플랫폼 구축(KFFP: Korea Freight Forwarder Platform), 정부보조 사업 연계 강화(해외 물류시장 개척 지원사업, 우수물류기업 인증제 등), 국제물류 전용 자금지원 신설, 물류전문인력 양성 지원 강화, 국제물류정보 기능 강화, 전담기관 및 협회 역량 강화 등이다.

마지막으로 주요 항목에 대한 전문가 검증을 통해 최종 항목을 도출하였다. 전문가 검증과정에서 주요 조정·변동사항으로는 애로사항에 대한 그룹화 및 구체화이다. 애로사항의 조정·변동 사항으로는 회사운영, 영업활동, 기업역량, 법·제도로 분류하고, 세부 항목 도출 및 검증을 실시하는 것이다.

$\frac{F}{A}$

III. 전문가 집중을 통한 요인 도출	시장 경기	핵 경기 상황	경기전망	비고
	경영성과 금성황	부담률 매출비중	핵 수익상황 및 자금사정	주요 요인 구체화
	업체 역량	경영 및 마케팅 능력 인원 및 경영자 역량	건설업 능력 네트워크 수준	경영자 역량 추가
	고객 관계	고객 비중(대/중/소)	거리 주요 국가 사업 현황 일사 및 물류회사	고객 비중 세분화
	예외사항	회사운영운영원가 상승/ 수익성 약 회생동성(계약구조 불균형)	영업활동(과다 정공 및 불합리한 계 기업역량(시스템 미비/사업수행 경험 미 전문 기 부족/결정인 해결능력 부족) 책기 부족/경영안전 지원 부족)	운영/영업/역량별·제도 불투 명 세부 요인 조정·추가
	지원정책	우수물류기업 인증제	해외 물류시장 개척지원 사업	지원 정책 추가
			자금지원 정책	
			우수선화주기업 인증제도	인적응용제

자료: 선행연구 및 전문가 의견을 반영하여 KMI 작성

제2절 실태분석 결과

본 실태분석을 위해 KIFFA 회원사(621개사)와 비회원사 국제물류주선업(400개사)을 대상으로 총 1,021개사에 설문조사를 시행하였으며, 총 102개사가 응답하였다. 설문조사는 웹사이트 링크, 협회 대표 Email 및 Fax 수신, 국제물류주선업 전문 매체 등을 활용하였다.

1. 응답기업 특성

〈표 4-1〉은 응답기업 조직형태를 요약한 것이다. 응답기업의 94.06%는 법인기업이며, 자본구성은 70.30%가 내자회사로 구성되어 있다. 그룹계열사 및 자회사는 18.81%가 그룹계열사 및 자회사 형태이다.

〈표 4-1〉 응답기업 조직형태

단위: 개, %

구분	기업	비중
설립근거	법인	95
	개인	0
	무응답	6
자본구성	내자	71
	외자	9
	합작	3
	다국적	4
	무응답	14
그룹계열사 및 자회사		19

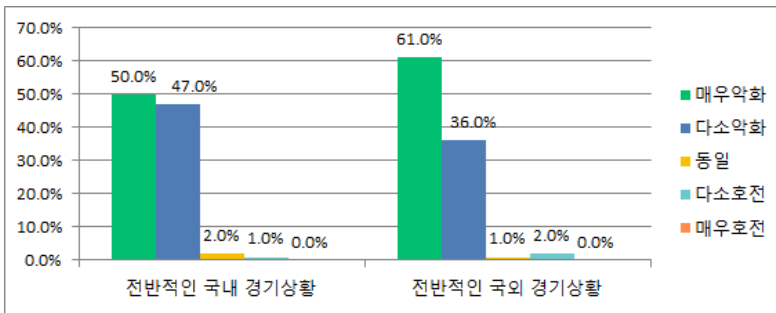
자료: KMI 작성

2. 국제물류주산업 현황

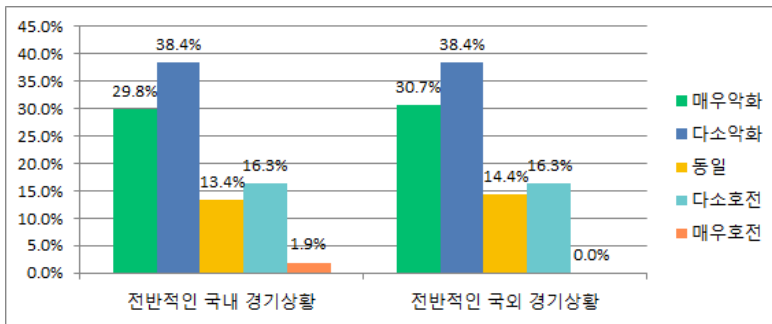
1) 국제물류주산업 시장경기 현황 및 전망

2019년 대비 국제물류주산업 시장경기 상황 및 현재(2020년) 대비 향후 국제물류주산업 시장경기 상황 응답 현황을 살펴보면 <그림 4-2>와 같다. 2019년 대비 전반적인 국내외 시장경기는 매우 악화하였다는 의견이 많았으며, 2020년 대비 국내외 시장경기 전망은 다소 악화할 것이라는 의견이 다수인 것으로 조사되었다.

<그림 4-2> 시장경기 상황 및 전망



<2019년 대비 시장경기 상황>



<2020년 대비 시장경기 전망>

자료: KMI 작성

시장경기 체감지수 산출을 위해 시장경기 체감지수는 [식 4-1]을 활용하였다. 시장경기 체감지수는 0과 200 사이에 지수가 존재하고, 100 이상이면 전년보다 호전, 100 미만이면 전년보다 악화, 100이면 전년과 보합수준으로 해석한다.

$$\text{체감지수} = \sum_{i=1}^q \frac{w_i n_i}{N} \quad [\text{식 4-1}]$$

w_i : 응답 항목 i 의 가중치

n_i : 응답 항목 i 의 빈도수

N : 전체 응답 빈도수

q : 전체 응답 항목

시장경기 체감지수에 따른 2019년 대비 현재(2020년) 국내외 시장경기 지수에서의 국내 시장경기 체감지수는 26.92이며, 국외 시장경기 체감지수는 21.63으로 나타나 전년 대비 매우 악화된 것으로 조사되었다. 2020년 대비 향후 시장경기 체감지수는 국내 61.06, 국외 58.17로 현재보다 지수가 국내 58.17, 국외 36.54로 올랐으나 향후 시장도 회복세가 크지 않을 것으로 전망하였다.

〈표 4-2〉 2019년 대비 국내외 시장경기 현황

구분	응답(i)	매우 악화	다소 악화	동일	다소 호전	매우 호전	합계 (N)
	가중치(w_i)	0	50	100	150	200	
국내 시장경기	응답 수	52	49	2	1	0	102
국외 시장경기	(n_i)	64	37	1	2	0	102

자료: KMI 작성

〈표 4-3〉 2020년 대비 국내외 시장경기 전망

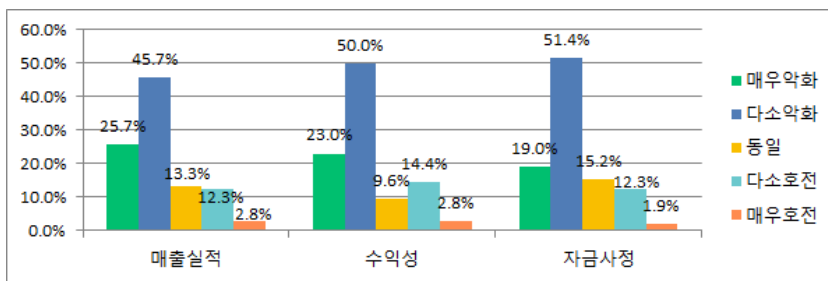
구분	응답(i)	매우 악화	다소 악화	동일	다소 호전	매우 호전	합계 (N)
가중치(w_i)		0	50	100	150	200	500
국내 시장경기	응답 수	31	40	14	17	2	102
국외 시장경기	(n_i)	32	40	15	17	0	102

자료: KMI 작성

2) 국제물류주산업 자금 상황 및 전망

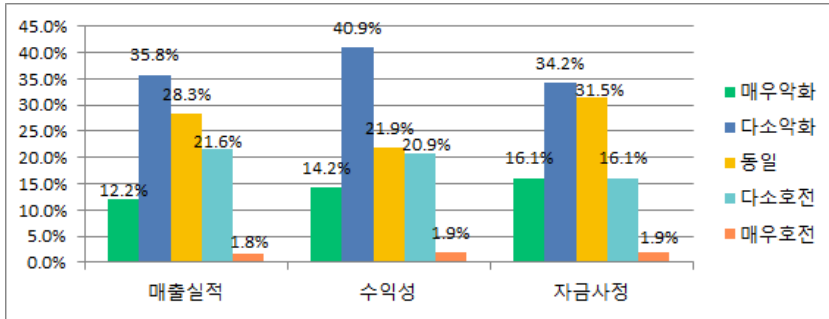
2019년 대비 국제물류주산업 수익 상황 및 자금 상황과 현재(2020년) 대비 향후 국제물류주산업 수익 상황 및 자금 사향을 살펴보면 〈그림 4-3〉과 〈그림 4-4〉와 같다. 2019년 대비 현재 기업의 수익 상황 및 자금 사향은 매출실적, 수익성, 자금 사정 모두 ‘다소 악화’의 비중이 큰 것으로 나타났으며, 이는 2019년 대비 현재 국제물류주산업계의 수익 자금 상황이 부정적인 것으로 평가된다. 2020년 대비 기업의 향후 매출실적, 수익성, 자금 사정은 모두 ‘다소 악화’의 비중이 큰 것으로 나타남에 따라 현재와 같을 것으로 전망하는 업체가 많은 것으로 조사되었다.

〈그림 4-3〉 2019년 대비 수익 및 자금 상황



자료: KMI 작성

〈그림 4-4〉 2020년 대비 수익 및 자금 상황

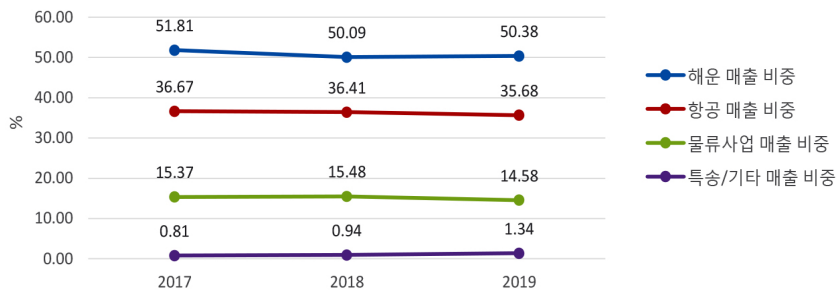


자료: KMI 작성

3) 매출 비중 현황

2017년도~2019년도 매출 비중을 살펴보면 해운 물동량 비중은 50% 이상으로 나타나고 있으며, 그다음으로 항공 매출, 물류사업, 특송/기타 매출 순으로 나타난다.

〈그림 4-5〉 연도별 매출 비중

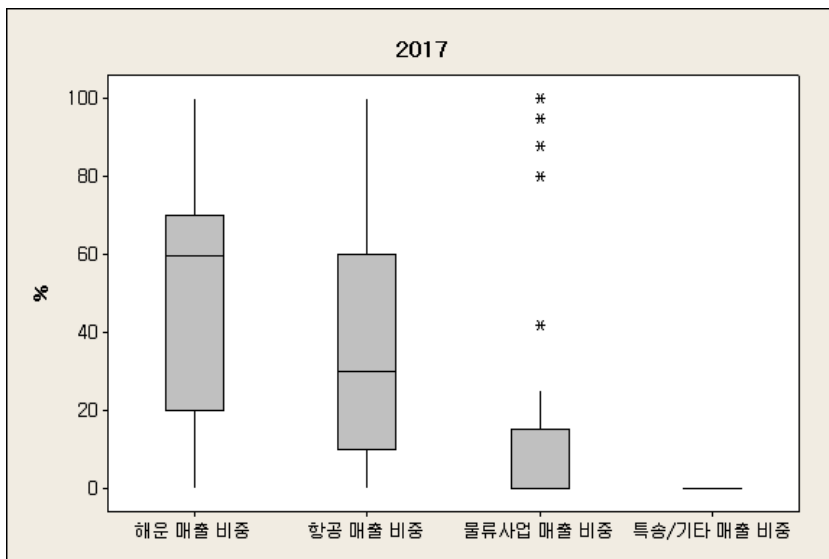


자료: KMI 작성

2017년도~2019년도 박스형 매출 비중 그래프를 살펴보면 〈그림 4-6, 4-7, 4-8〉과 같으며, 3개년도 매출 비중의 최솟값, 최댓값 및 중앙값의 범위가 거의 변화가 없음을 알 수 있다. 해운 매출의 중앙값

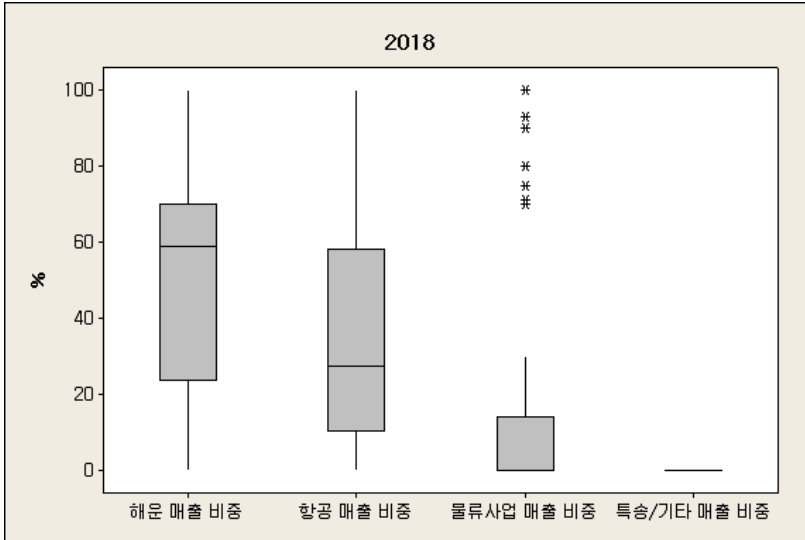
은 3사분위 쪽으로 치우쳐 있으며 Negatively-Skewed 형태를 띠고 있다. 즉, 해운 매출 평균보다 중앙값이 더 높은 것으로 나타났다. 항공 매출 비중의 중앙값은 1사분위 쪽으로 치우친 Positively-Skewed 형태를 띠고 있다. 즉, 항공 매출 중앙값보다 평균이 더 높은 것으로 나타났다. 물류사업 매출 비중은 특이치를 볼 수 있는데, 이는 설문 에 응답한 기업 중 물류사업 매출 비중이 특히 높은 기업이 있음을 알 수 있다.

〈그림 4-6〉 박스형 매출 비중 그래프(2017)



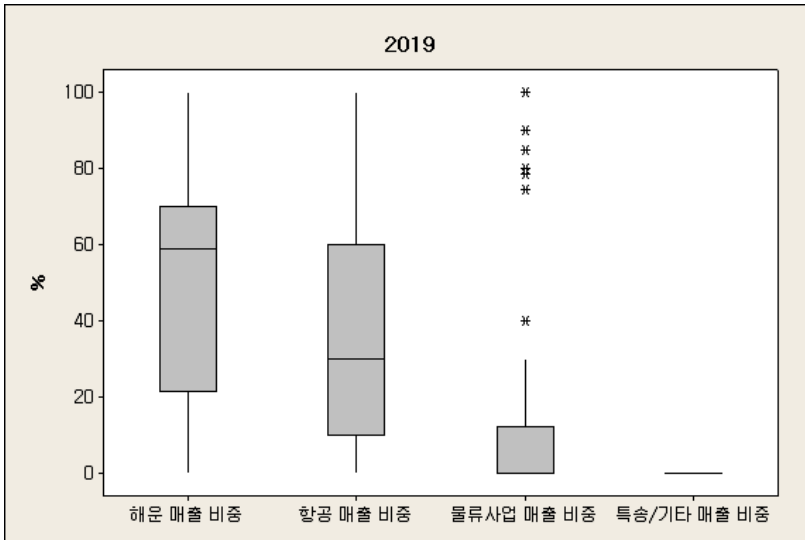
자료: KMI 작성

〈그림 4-7〉 박스형 매출 비중 그래프(2018)



자료: KMI 작성

〈그림 4-8〉 박스형 매출 비중 그래프(2019)

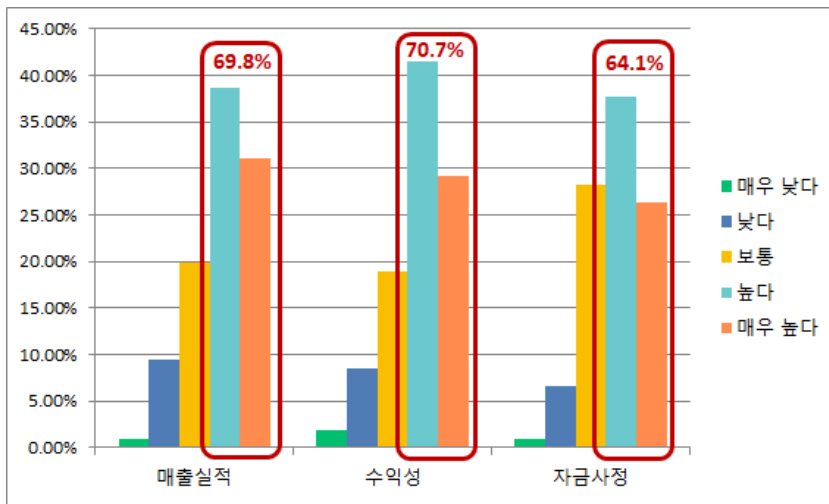


자료: KMI 작성

4) 코로나19 영향

타 산업군 대비 국제물류주선업의 코로나19의 영향 정도를 설문한 결과는 <그림 4-9>와 같다. 조사 결과 높다는 매우 높다는 합계 비중이 매출실적 69.8%, 수익성 70.7%, 자금사정 64.1%로 모든 항목에서 영향을 받는 정도가 높은 것으로 평가하였다.

<그림 4-9> 코로나19 영향



자료: KMI 작성

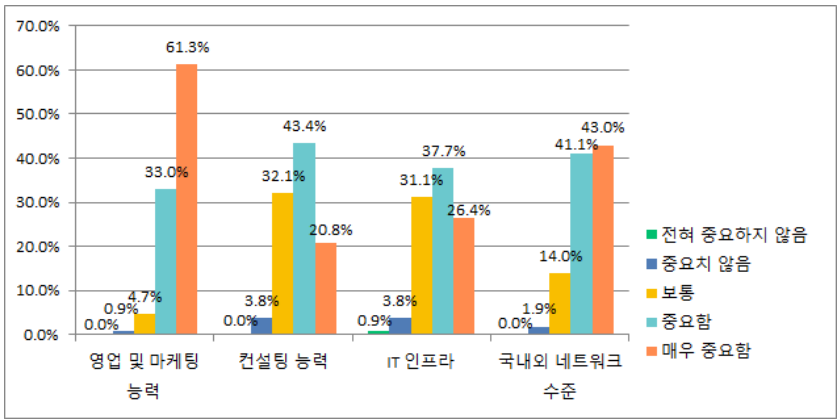
3. 국제물류주선업 역량 수준

1) 역량 중요도 및 실제 역량 수준

업체에서 중요하게 여기는 역량인 영업 및 마케팅 능력, 컨설팅 능력, IT 인프라 능력, 국내외 네트워크 수준의 역량 중요도를 조사하였다. 업체에서 중요하게 여기는 4가지 역량 중요도는 <그림 4-10>

과 같이 조사되었다. 영업 및 마케팅 능력이 타 역량보다 중요도가 매우 높게 집계되었다. 이에 따라 국제물류주선업에서는 영업 및 마케팅 능력이 타 역량보다 중요하게 평가됨을 알 수 있다.

〈그림 4-10〉역량 중요도



자료: KMI 작성

역량 중요도를 상세하게 평가하기 위해 항목별 평균 점수를 계산하였다. 점수는 전혀 중요하지 않음 1점, 중요치 않음 2점, 보통 3점, 중요함 4점 매우 중요함 5점으로 계산하였다.

영업 및 마케팅은 4.55점으로 최고점 5점에 매우 가까이 수렴되어 중요도가 매우 높음을 알 수 있다. 국내외 네트워크 수준 점수 또한 4.25점으로 영업 및 마케팅 다음으로 중요도가 높음을 알 수 있다. 이에 따라 국제물류주선업의 경우 영업 및 마케팅 능력과 국내외 네트워크 수준의 중요도가 컨설팅 능력, IT 인프라보다 높음을 확인할 수 있다.

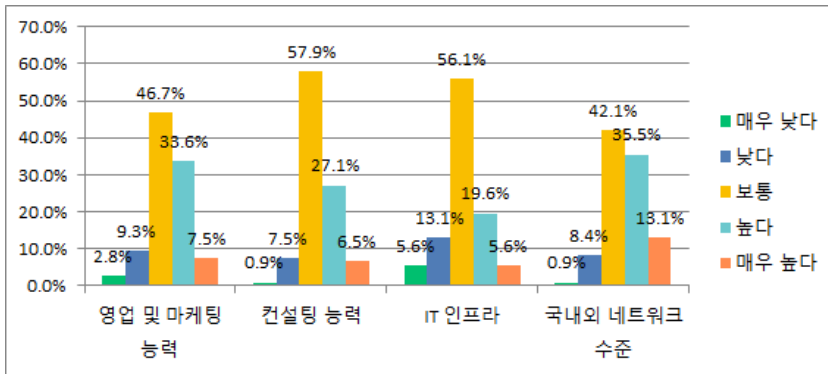
〈표 4-4〉 역량 중요도 평균 점수

구분	응답	전혀 중요하지 않음	중요하지 않음	보통	중요함	매우 중요함	평균 점수
점수		1	2	3	4	5	
영업 및 마케팅 능력	응답 수	0	1	5	35	65	4.55
컨설팅 능력		0	4	34	46	22	3.81
IT 인프라		1	4	33	40	28	3.85
국내외 네트워크 수준		0	2	15	44	46	4.25

자료: KMI 작성

4가지 역량에 대한 업체의 실제 수준을 조사하였다. 4가지 역량의 실제 수준은 〈그림 4-11〉과 같으며, 업체에서 실제 수준은 모두 보통 수준인 것으로 조사되었다.

〈그림 4-11〉 실제 역량 수준



자료: KMI 작성

실제 역량 수준 또한 역량 중요도와 같은 방법으로 항목별 평균 점수를 계산하였다. 실제 역량의 평균 점수는 3점대로 4가지 영역의 역량 수준이 보통인 것으로 평가되었다. 따라서 부문별 역량 중요도에 비해 업체의 실질 역량 수준은 상대적으로 낮은 것으로 판단된다.

〈표 4-5〉 실제 역량 수준 평균 점수

구분	응답	전혀 중요하지 않음	중요하지 않음	보통	중요함	매우 중요함	평균 점수
점수		1	2	3	4	5	
영업 및 마케팅 능력	응답 수	3	10	50	36	8	3.34
컨설팅 능력		1	8	62	29	7	3.31
IT 인프라		6	14	60	21	6	3.07
국내외 네트워크 수준		1	9	45	38	14	3.51

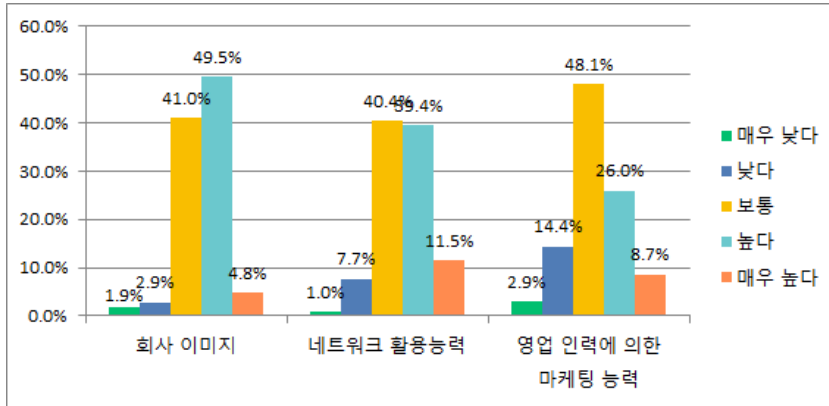
자료: KMI 작성

2) 보유 역량

(1) 영업 및 마케팅 역량 보유 수준

업체의 영업 및 마케팅 역량 요소인 회사 이미지, 네트워크 활용능력, 영업 인력에 의한 마케팅 능력 수준을 조사하였으며, 결과는 〈그림 4-12〉와 같이 나타났다. 회사 이미지, 네트워크 활용능력, 영업 인력에 의한 마케팅 능력이 모두 보통과 높은 수준으로 조사되었다. 함께 조사한 마케팅 인원과 영업 인력은 각각 평균 4.22명, 4.09명인 것으로 조사되었다.

〈그림 4-12〉 영업 및 마케팅 관련 역량 보유 수준



자료: KMI 작성

평균 점수를 통한 영업 및 마케팅 관련 역량 점수는 〈표 4-6〉과 같다. 영업 및 마케팅 역량 요소의 평균 점수는 3점대이며, 그중 회사 이미지와 네트워크 활용능력의 보유 수준이 3.5점으로 영업 인력에 의한 마케팅 능력보다 다소 높은 것으로 나타났다. 영업 인력에 의한 마케팅 능력이 상대적으로 낮아 전문 인력 양성 필요성이 제기된다.

〈표 4-6〉 영업 및 마케팅 관련 역량 평균 점수

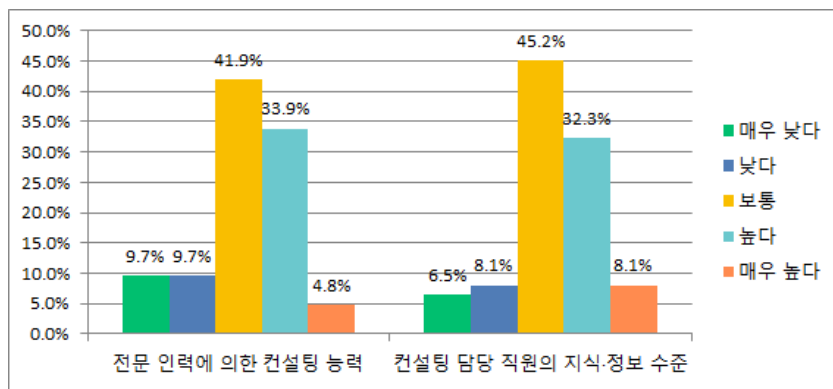
구분	응답	매우 낮다	낮다	보통	높다	매우 높다	평균 점수
점수		1	2	3	4	5	
회사 이미지	응답 수	2	3	43	52	5	3.52
네트워크 활용능력		1	8	42	41	12	3.53
영업 인력에 의한 마케팅 능력		3	15	50	27	9	3.23

자료: KMI 작성

(2) 컨설팅 역량 보유 수준

업체의 컨설팅 역량 요소로 조사된 전문인력에 의한 컨설팅 능력, 컨설팅 담당 직원의 지식·정보 수준과 컨설팅 인력, 컨설팅 경험을 조사하였다. 전문인력에 의한 컨설팅 능력, 컨설팅 담당 직원의 지식·정보 수준 조사 결과는 <그림 4-13>과 같이 나타났다. 업체가 판단하는 자사의 전문인력에 의한 컨설팅 능력과 컨설팅 담당 직원의 지식·정보 수준은 보통에서 높은 수준으로 조사되었다. 또한, 함께 조사한 컨설팅 인력과 컨설팅 경험은 평균 2.41명 5.48회인 것으로 조사되었다.

<그림 4-13> 컨설팅 관련 역량 보유 수준



자료: KMI 작성

컨설팅 관련 역량 보유 수준 평균 점수는 <표 4-7>과 같다. 컨설팅 인력 보유 수준은 컨설팅 담당 직원의 지식 정보 수준이 전문인력에 의한 컨설팅 능력보다 다소 높은 점수를 보였으나, 두 가지 항목 모두 보통보다 약간 높은 수준인 것으로 조사되었다.

〈표 4-7〉 컨설팅 관련 역량 보유 수준 평균 점수

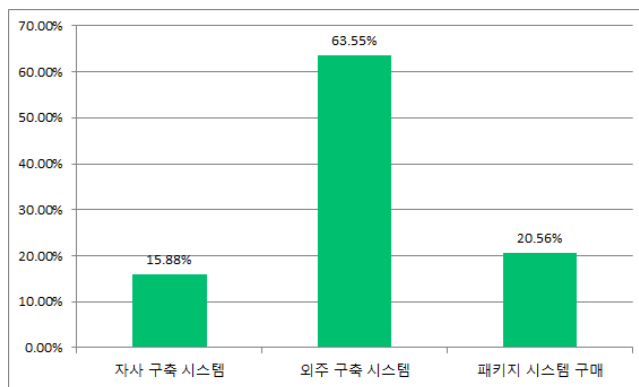
구분		응답	매우 낮다	낮다	보통	높다	매우 높다	평균 점수
점수			1	2	3	4	5	
전문인력에 의한 컨설팅 능력	응답 수 (n_i)		6	6	26	21	3	3.15
컨설팅 담당 직원의 지식·정보 수준			4	5	28	20	5	3.27

자료: KMI 작성

(3) 업무용 시스템 보유 현황

업체의 업무용 시스템 보유 수준은 자사 구축 시스템, 외주 구축 시스템, 패키지 시스템로 조사하였다. 업무용 시스템 보유 현황 조사 결과는 〈그림 4-14〉와 같이 조사되었다.

〈그림 4-14〉 업무용 시스템 보유 현황



자료: KMI 작성

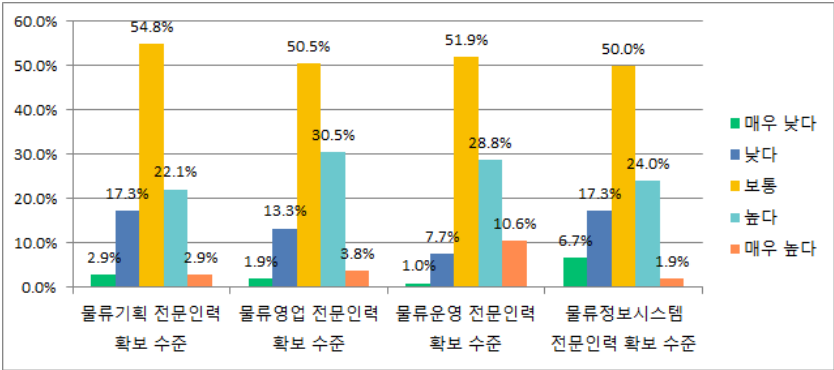
외주 구축시스템이 63.55%로 가장 높게 나왔으며, 그 다음으로 패키지 시스템 20.56%, 자사구축시스템 15.88%이다. 국제물류주산업

에 적합한 패키지 시스템이 부족하여 외주 구축시스템을 많이 보유하고 있는 것으로 분석된다. 또한, 자사구축시스템 운영 시 시스템 버전 관리, 시스템 운영 전담인력 등의 보유가 어려움에 따라 자사구축시스템 보유율이 가장 낮은 것으로 평가된다.

(4) 전문인력 확보 수준 및 전문인력 현황

업체에서 물류 전문인력 확보수준을 물류기획 전문인력, 물류영업 전문인력, 물류운영 전문인력, 물류정보시스템 전문인력 확보수준으로 나누어 조사하였다. 물류 전문인력 확보수준 조사 결과는 <그림 4-15>와 같이 나타났다. 업체가 판단하는 물류 전문인력 확보는 보통 수준인 것으로 조사되었다.

<그림 4-15> 물류 전문인력 확보수준



자료: KMI 작성

물류 전문인력 보유 수준 평균 점수는 <표 4-8>과 같다. 물류 전문인력 확보수준은 물류운영 전문인력 확보수준이 3.40점으로 항목 중 가장 높은 점수를 보였다. 물류기획 전문인력, 물류영업 전문인력, 물류운영 전문인력 평균 점수는 3점대로 보통 수준으로 조사되었으나,

물류정보시스템 전문인력 확보수준은 2.97로 보통보다 다소 낮은 편으로 나타났다.

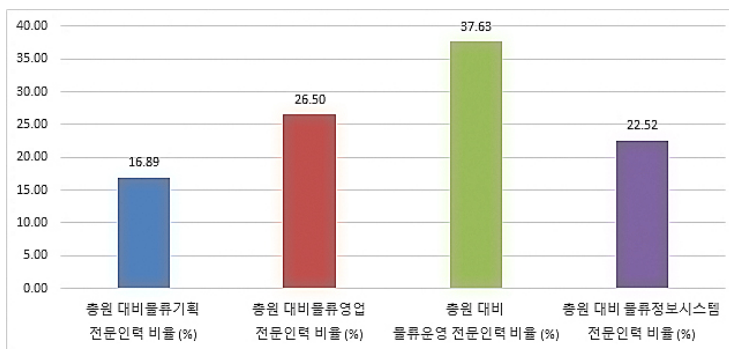
〈표 4-8〉 물류 전문인력 확보 수준 평균 점수

구분		응답	응답					평균 점수
			매우 낮다	낮다	보통	높다	매우 높다	
점수			1	2	3	4	5	
물류기획 전문인력	응답 수		3	18	57	23	3	3.05
물류영업 전문인력			2	14	53	32	4	3.21
물류운영 전문인력			1	8	54	30	11	3.40
물류정보시스템 전문인력			7	18	52	25	2	2.97

자료: KMI 작성

총원 대비 물류 전문인력 현황은 〈그림 4-16〉과 같이 조사되었다. 총원 대비 물류운영 전문인력 비율이 37.63%로 가장 높았으며, 물류영업 전문인력이 26.50%로 조사되었다. 물류정보시스템 전문인력 비율은 22.52%로 조사항목 중 3위를 차지하였다. 물류기획 전문인력은 16.89%에 그쳤다.

〈그림 4-16〉 물류 전문인력 현황

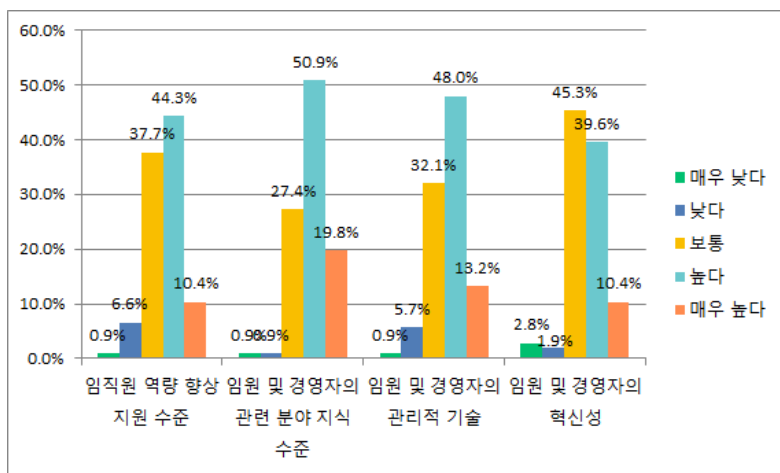


자료: KMI 작성

(5) 임원 및 경영자 역량 수준

업체의 임원 및 경영자 역량 수준을 임직원 역량 향상 지원 수준, 임원 및 경영자의 관련 분야 지식 수준, 임원 및 경영자의 관리적 기술, 임원 및 경영자의 혁신성으로 나누어 조사하였다. 임원 및 경영자 역량 수준 조사 결과는 <그림 4-17>과 같이 나타났으며, 4가지 수준 모두 높은 것으로 조사되었다.

<그림 4-17> 임원 및 경영자 역량 수준



자료: KMI 작성

임원 및 경영자 역량 수준의 평균 점수는 <표 4-10>과 같으며, 모든 항목에서 평균 3.5점 이상으로 보통보다 역량 수준이 높은 것으로 조사되었다. 특히 임원 및 임원 및 경영자의 관련 분야 지식 수준 평균 점수가 5.88로 가장 높게 나타났다. 상대적으로 임직원 역량 향상 지원 수준과 임원 및 경영자의 혁신성은 낮은 수준으로 경영자의 임직원에 대한 역량 교육 인식 제고 및 새로운 환경·기술변화 등에 대응하기 위한 최고경영자 역량 강화 방안 마련이 필요할 것으로 사료된다.

〈표 4-9〉 임원 및 경영자 역량 수준 평균 점수

구분	응답	매우 낮다	낮다	보통	높다	매우 높다	평균 점수
점수		1	2	3	4	5	
임직원 역량 향상 지원 수준	응답 수	1	7	40	47	11	3.57
임원 및 경영자의 관련 분야 지식 수준		1	1	29	54	21	5.88
임원 및 경영자의 관리적 기술		1	6	34	51	14	3.67
임원 및 경영자의 혁신성		3	2	48	42	11	3.53

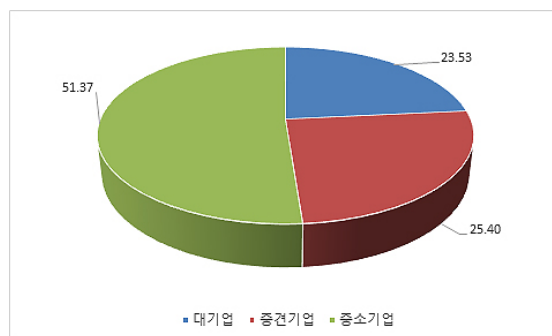
자료: KMI 작성

4. 국제물류주산업 고객 비중 및 사업 대상국

1) 고객 물류 비중

국제 물류주산업의 대기업, 중견기업, 중소기업 고객 물류 비중은 〈그림 4-18〉과 같이 조사되었다. 국제물류주산업의 경우 주요 물류 비중은 중소기업 51.37%로 가장 높았으며, 중견기업이 25.40%, 대기업이 23.53%인 것으로 조사되었다.

〈그림 4-18〉 고객 비중

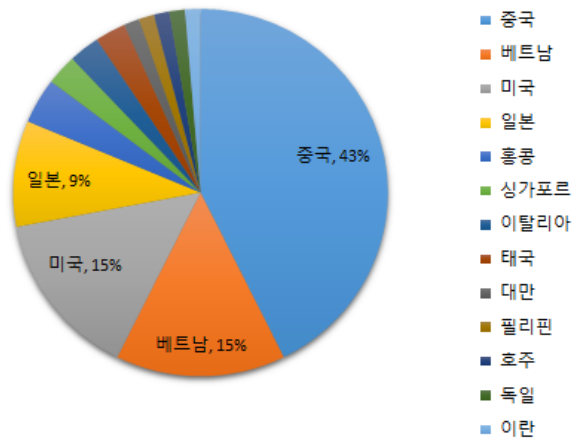


자료: KMI 작성

2) 주요 사업 대상국

국제물류주선업의 주요 대상국은 <그림 4-19>와 같이 34개국이다.⁴⁷⁾ 그중 1위 사업대상국은 중국(43%)으로 가장 많았고, 그다음으로 베트남과 미국이 15%를 차지하였다.

<그림 4-19> 주요사업 대상국



자료: KMI 작성

5. 애로사항 및 정부지원 정책

1) 애로사항

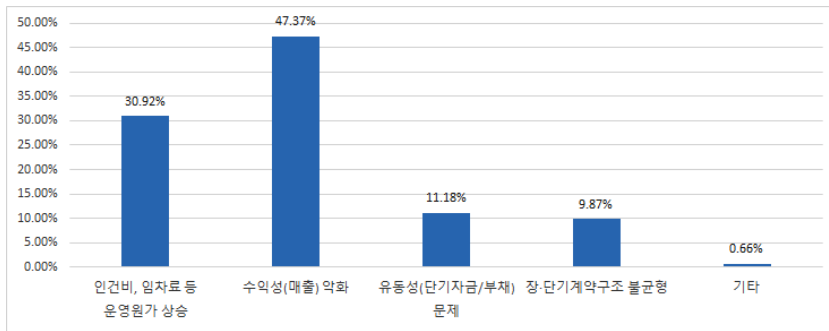
(1) 회사운영

회사운영 애로사항으로 인건비, 임차료 등 운영원가 상승, 수익성

47) 남아공, 네덜란드, 대만, 독일, 말레이시아, 미국, 미얀마, 베트남, 브라질, 사우디아라비아, 싱가포르, 앙골라, 영국, 이란, 이스라엘, 이탈리아, 이탈리아, 인도, 인도네시아, 일본, 중국, 칠레, 캄보디아, 캐나다, 쿠웨이트, 탄자니아, 태국, 터키, 포르투갈, 폴란드, 필리핀, 호주, 홍콩, 인도

(매출) 악화, 유동성(단기자금/부채) 문제, 장·단기 계약구조 불균형 등에 대한 설문조사를 시행하였다. 조사 결과는 <그림 4-20>과 같으며, 수익성(매출) 악화가 47.37%로 가장 높았으며 운영원가 상승(인건비, 임차료) 등이 30.92%로 높게 나타났다. 업계 특성상 경기에 따른 매출 및 운영비의 높은 변동성이 회사 운영에서의 가장 큰 애로사항으로 조사되었다.

〈그림 4-20〉 회사운영 애로사항

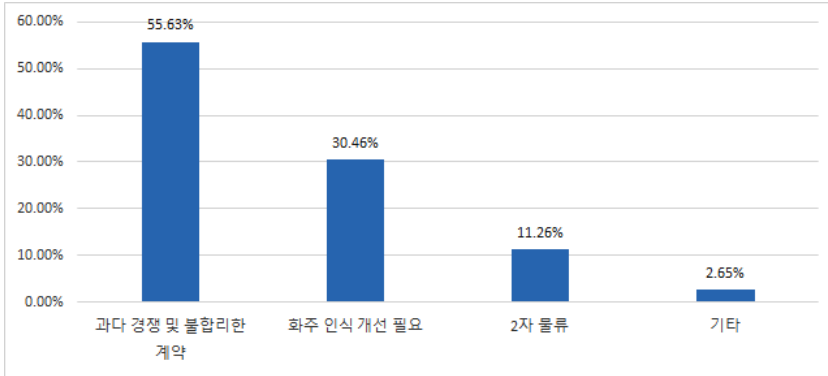


자료: KMI 작성

(2) 영업활동

영업활동 애로사항으로 과당경쟁 및 불합리한 계약, 화주 인식 개선 필요, 2차 물류에 대한 설문조사를 시행하였다. 조사 결과는 <그림 4-21>과 같으며, 과당경쟁 및 불합리한 계약이 55.63%로 가장 높았으며 화주 인식 개선 필요가 30.46%로 높게 조사되었다. 기타 의견으로 2차 물류 기업들의 2차, 3차 협력사까지 마이너스 운임 공세에 따른 거래처 이탈 현상 증가와 메이저 물류사의 시장 장악 및 가격 덤핑 문제를 제시하였다.

〈그림 4-21〉 영업활동 애로사항

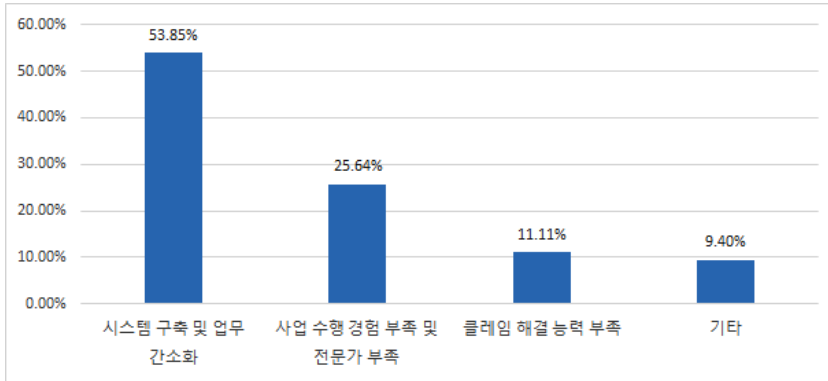


자료: KMI 작성

(3) 기업역량

기업역량 애로사항으로 시스템 구축 및 업무 간소화, 사업 수행 경험 부족 및 전문가 부족, 클레임 해결 능력 부족에 대한 설문조사를 시행하였다. 조사 결과는 〈그림 4-22〉와 같다. 시스템 구축 및 업무 간소화 요구가 53.85%로 가장 높게 나타나 가장 큰 애로사항인 것으로 조사되었다. 그 뒤를 이어 사업 수행 경험 부족 및 전문가 부족이 25.64%, 클레임 해결 능력 부족이 11.11%를 기록하였다. 기타 의견으로 대형화주 유치 부족, 과당경쟁, 법률 지식 부족, 장기 미수 해결 문제, 인건비 상승으로 인한 인력 부족 등이 기업역량 애로사항으로 조사되었다.

〈그림 4-22〉 기업역량 애로사항



자료: KMI 작성

(4) 법제도

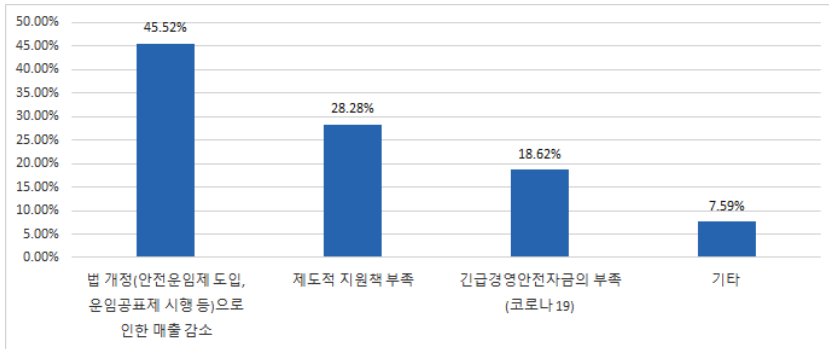
법제도 애로사항으로 법 개정(안전운임제 도입, 운임공표제 시행 등)으로 인한 매출 감소, 제도적 지원 부족, 긴급경영안전자금의 부족(코로나19)에 대한 설문조사를 시행하였으며, 조사 결과는 〈그림 4-23〉과 같다. 법 개정(안전운임제 도입, 운임공표제 시행 등)으로 인한 매출 감소가 45.52%로 가장 높게 나타나 가장 큰 애로사항인 것으로 조사되었다. 그 뒤를 이어 제도적 지원책 부족 28.28%, 긴급경영안전자금의 부족(코로나19) 18.62%를 기록하였다.⁴⁸⁾

기타 의견으로 물류자회사 독점, 중소 물류사에 대한 구체적인 제도적 지원책 필요, 화주의 미수 문제에 대한 제도적 장치의 부재, 산업현장에 대한 정확한 인식의 부재에 따른 제도와 현장의 괴리, 국제물류주산업에 대한 정부(국토부, 해수부)의 이해도 및 인식이 낮음

48) 안전운임은 화주가 운수업체 혹은 화물차주에게 지급하는 비용임. 안전운임제는 최저입찰제, 다단계 하청구조 등의 불합리한 화물차주의 권리보장과 국민 안전을 지키기 위해 도입됨. 그러나 국제물류주산업자가 화주로 규정되어 있으며, 안전운임제를 준수해야 하는 수출기업의 범위에 국제물류주산업자가 포함되어 문제가 발생하고 있음

로 인한 정책 수립 미비, 실 경제와 맞지 않는 운임제외 도입 등이 있었다.

〈그림 4-23〉 법·제도 애로사항



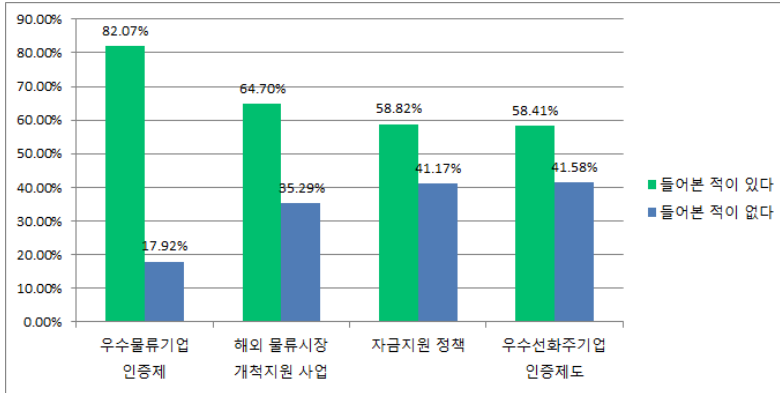
자료: KMI 작성

2) 정부지원 정책

정부지원 정책 중 우수물류기업 인증제, 해외 물류시장 개척지원 사업, 자금지원 정책, 우수 선화주기업 인증제에 대한 인지 여부 및 지원 여부를 조사하였다. 조사 결과는 〈그림 4-24〉, 〈그림 4-25〉와 같이 조사되었다.

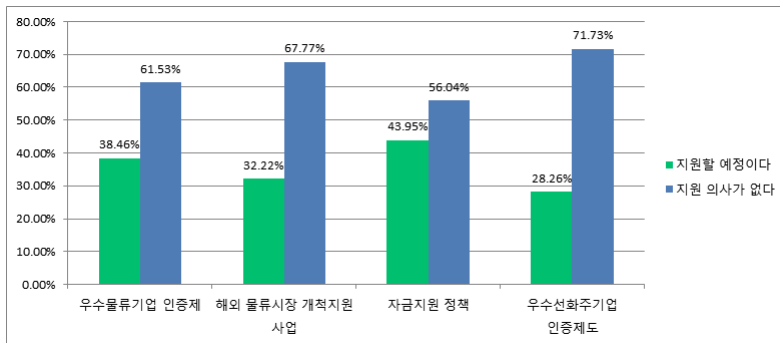
4가지 사업 모두 조사기업의 50% 이상이 들어본 적이 있는 것으로 나타났으며, 그중 우수물류기업 인증제가 82.07%로 인지도가 높았으며 다음으로 해외물류시장 개척지원사업이 64.70%로 높았다. 그러나 정부지원 정책 지원 여부는 조사기업 대다수가 지원할 의사가 낮은 것으로 조사되었다.

〈그림 4-24〉 지원 정책 인지 여부



자료: KMI 작성

〈그림 4-25〉 지원 정책 지원 여부

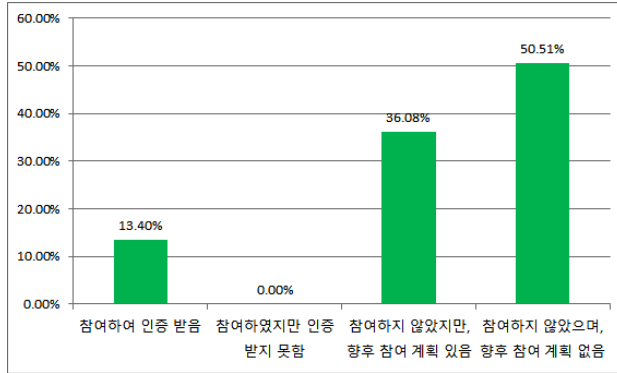


자료: KMI 작성

각 정책 사업별로 참여하지 않는 이유를 조사하였다.

먼저 우수물류기업 인증제 참여 여부 및 미참여 이유에 대한 조사를 시행하였다. 우수물류기업 인증제 참여 여부 조사 결과는 〈그림 4-26〉과 같으며, 50.51%가 참여하지 않았으며 향후 참여계획이 없다고 조사되었다. 다음으로 36.08%가 참여하지 않았으나 향후 참여계획이 있다고 응답하였다.

〈그림 4-26〉 우수물류기업 인증제 참여 여부

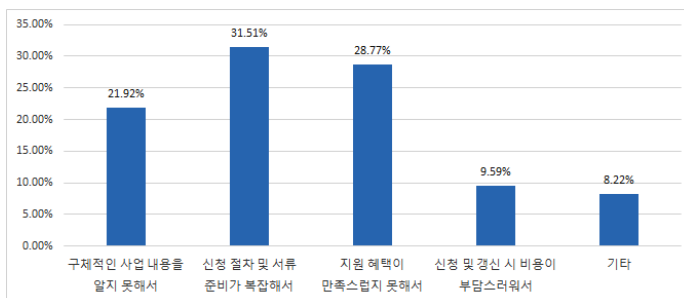


자료: KMI 작성

우수물류기업 인증제 미참여 이유에 대하여 31.51%가 신청 절차 및 서류 준비가 복잡해서라고 응답하였다. 다음으로 지원 혜택이 만족스럽지 못해서라는 응답이 28.77%, 구체적인 사업 내용을 알지 못해서 21.92%로 나타났다.

기타 의견으로 신청하고 싶으나 자격 미달로 신청할 수 없음, 중소기업체로 인력 부족으로 인한 참여 불가 등을 참여하지 않는 이유로 들었다.

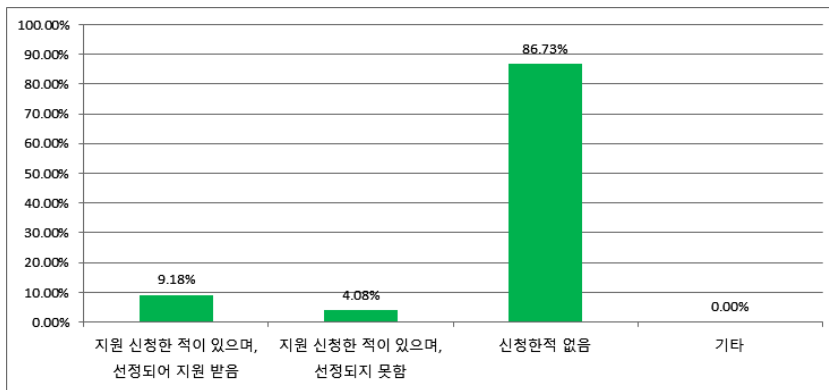
〈그림 4-27〉 우수물류기업 인증제 미참여 이유



자료: KMI 작성

두 번째로 해외물류시장 개척지원사업 참여 여부 및 미참여 이유에 대한 조사를 시행하였다. 해외물류시장 개척지원사업 참여 여부 조사 결과는 86.73%가 신청한 적이 없는 것으로 응답했다.

〈그림 4-28〉 해외물류시장 개척지원사업 참여 여부

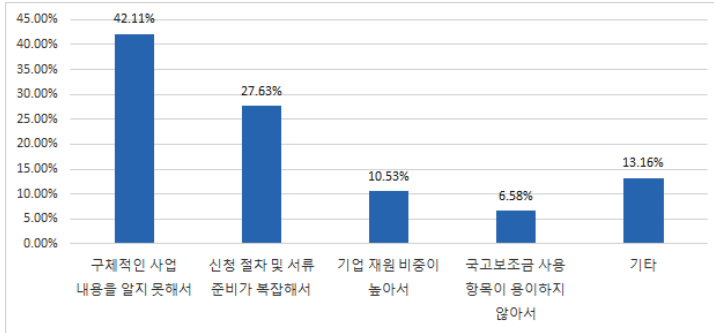


자료: KMI 작성

해외물류시장 개척지원사업 미참여 이유에 대하여 구체적인 사업 해외물류시장 개척지원사업 미참여 이유에 대하여 42.11%가 구체적인 사업 내용을 알지 못해서라고 응답하였다. 다음으로 신청 절차 및 서류 준비가 복잡해서라는 응답이 27.63%로 나타났다.

기타 의견으로 참여 대상 업체(화주) 부재, 지원조건이 까다로움, 성과를 정량적으로 제출하기 어려움, 인력 부족, 지원금액 부족 등이 있었다.

〈그림 4-29〉 해외물류시장 개척지원사업 미참여 이유

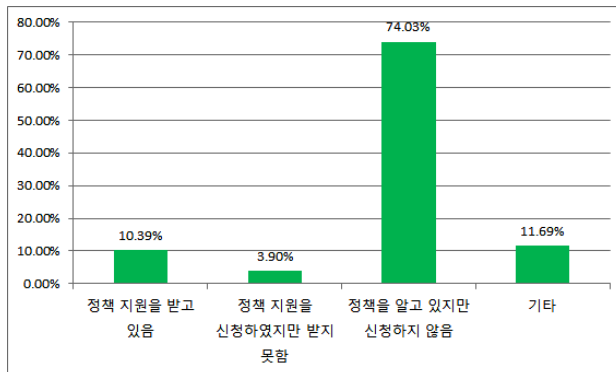


자료: KMI 작성

세 번째로 자금지원 정책 참여 여부 및 미참여 이유에 대한 조사를 실시하였다. 자금지원 정책 참여 여부 조사 결과는 74.03%가 신청하지 않은 것으로 응답했다. 기타 의견으로 자금지원 정책을 알지 못함, 해결지원 정책이 없음 등이 있었다.

지원받는 정책으로는 일자리 안정자금, 두루누리 사회보험, 코로나 기업 대출, 청년인턴 고용지원금이 있는 것으로 조사되었다.

〈그림 4-30〉 자금지원 정책 참여 여부

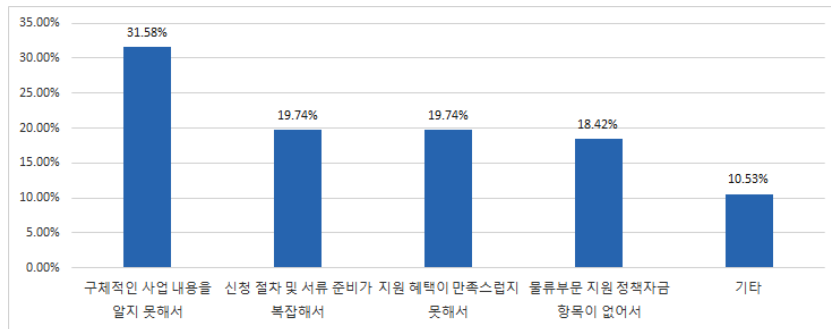


자료: KMI 작성

정책자금 지원 미참여 이유에 대하여 구체적인 사업 내용을 알지 못해서, 신청 절차 및 서류 준비가 복잡해서, 지원 혜택이 만족스럽지 못해서, 물류부문 지원 정책자금 항목이 없어서와 같은 항목으로 설문을 시행하였다. 조사 결과는 <그림 4-31>과 같이 나타났으며 31.58%가 구체적인 사업 내용을 알지 못해서라고 응답하였다. 다음으로 신청 절차 및 서류 준비가 복잡해서, 지원 혜택이 만족스럽지 못해서라는 응답이 19.74%, 물류 부문 지원 정책자금 항목이 없어서가 18.42%로 나타났다.

기타 의견으로 구체적인 ‘자금지원 정책’에 대해 확인 후 참여 여부 결정 예정, 제도 지원으로 인한 업무 증가 시 인력 부족으로 해당 제도를 요구사항에 맞춰 지속적 관리 불가, 기업별 자금지원보다 물류인프라 구축이 더 중요함 등이 있었다.

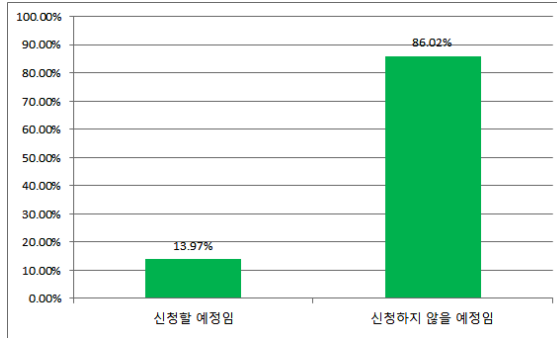
<그림 4-31> 정책자금 지원 미참여 이유



자료: KMI 작성

마지막으로 우수 선화주 인증 참여 여부 및 미참여 이유에 대한 조사를 하였다. 우수 선화주 인증 참여 여부 조사 결과는 86.02%가 신청하지 않을 것으로 응답했다.

〈그림 4-32〉 우수 선화주 인증 참여 여부

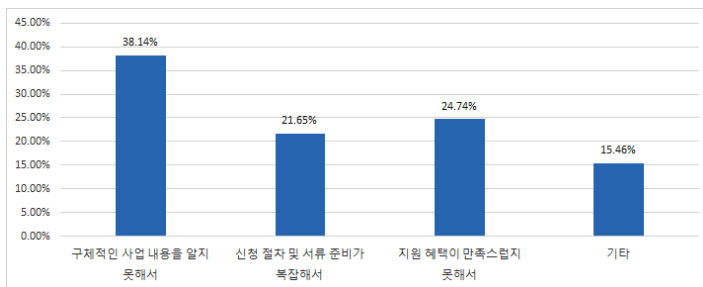


자료: KMI 작성

우수 선화주 인증 미참여 이유에 대하여 구체적인 사업 내용을 알지 못해서, 신청 절차 및 서류 준비가 복잡해서, 지원 혜택이 만족스럽지 못해서와 같은 항목으로 설문을 시행하였다. 조사 결과는 38.14%가 구체적인 사업 내용을 알지 못해서라고 응답하였다. 다음으로 지원 혜택이 만족스럽지 못해서라는 응답이 24.74%, 신청 절차 및 서류 준비가 복잡해서가 21.65%로 나타났다.

기타 의견으로 유지비 부담, 중소 물류사로 해당 적용기준 등에 부합하지 못함, 인력 부족, 불필요, 어려운 자금 사정 등이 있었다.

〈그림 4-33〉 우수 선화주 인증 미참여 이유



자료: KMI 작성

제3절 경영성과 분석

본 절에서는 제2절 실태조사 대상인 국제물류주산업체를 대상으로 경영성과 분석을 실시한다. 실태조사 102개 업체 중 재무제표 확보가 가능한 100개사를 대상으로 2015년에서 2019년까지의 재무자료를 활용하여 성장성, 활동성, 수익성, 재무 레버리지, 유동성 등의 재무비율을 산정하였다.

1. 성장성

성장성은 총자산증가율과 매출액증가율로 평가하였다. 총자산증가율은 전기와 비교하여 총자산의 증가 정도를 보여주는 지표로 해당 기업의 규모면에서 성장 정도를 평가하기 위한 지표이다.⁴⁹⁾

$$\text{총자산증가율(\%)} = \{(\text{당기말 총자산}^* - \text{전기말 총자산}) \div \text{전기말 총자산}\} \times 100$$

* 총자산=자본+부채

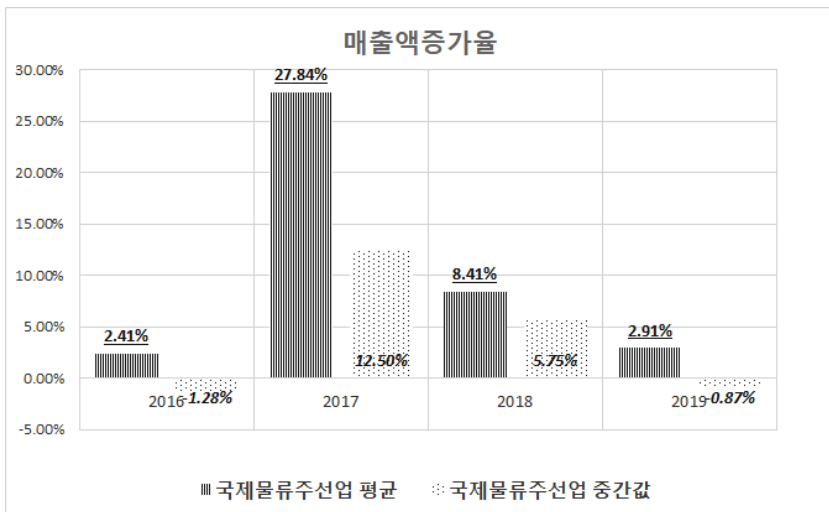
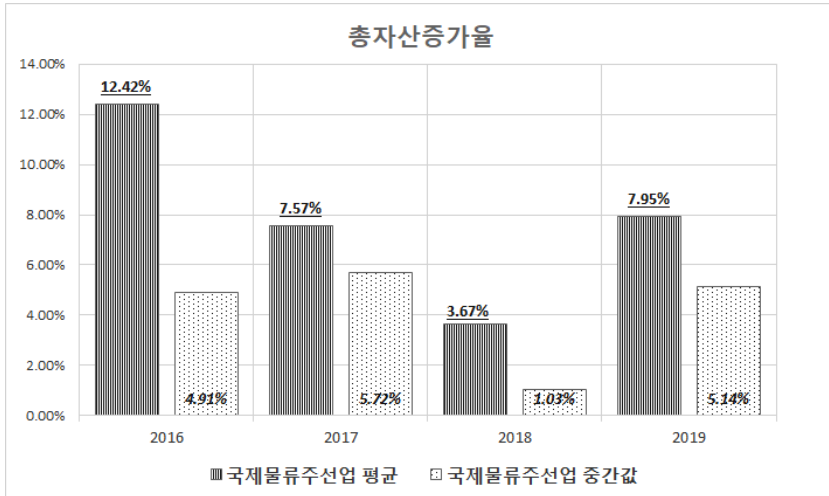
매출액증가율은 전기와 비교하여 매출액의 증가 정도를 보여주는 지표로 해당 기업의 수익 성장 정도를 평가하기 위한 지표이다.

$$\text{매출액증가율(\%)} = \{(\text{당기말 매출액} - \text{전기말 매출액}) \div \text{전기말 매출액}\} \times 100$$

총자산증가율의 경우 지속적으로 감소하여 2016년 대비 2019년 연평균증가율(이하, CAGR)이 13.81% 감소하였다. 매출액증가율의 경우 2016년 대비 2017년 27.84%로 대폭 증가하였으나, 이후 지속적으로 증가 추세가 감소하였다.

49) 환경경제용어사전(검색일: 2020. 10. 7)

〈그림 4-34〉 국제물류주산업 성장성 분석



총자산증가율	2015	2016	2017	2018	2019	CAGR
평균		12.42%	7.57%	3.67%	7.95%	-13.81%
중앙값		4.91%	5.72%	1.03%	5.14%	1.52%
매출액증가율	2015	2016	2017	2018	2019	CAGR
평균		2.41%	27.84%	8.41%	2.91%	6.59%
중앙값		-1.28%	12.50%	5.75%	-0.87%	-

자료: KMI 작성

2. 활동성

활동성은 업체에 투입한 자본이 일정 기간 중 효율적으로 운용되는지를 측정하는 지표이다. 본 연구에서는 총자본회전율과 자기자본회전율로 활동성을 평가하였다.

총자본회전율은 기업이 소유하고 있는 총자본의 회전속도를 측정하는 지표로 당해 매출액을 달성하기 위해 총자본을 얼마나 사용했는지를 나타낸다.⁵⁰⁾

총자본회전율(회) = 매출액 ÷ 총자산

자기자본회전율은 자기자본의 회전속도를 나타내는 지표로 자기자본의 활용도를 측정 및 검토하여 활동성의 양호여부를 판단한다. 자기자본회전율이 높으면 자기자본의 활동상태가 양호하고, 수익 증대와 이익배당 및 내부유보의 확대 등을 의미한다. 다만 자기자본회전율이 현저하게 높을 경우 외상매출의 과대현상 또는 자기자본의 과소의 위험성도 상존한다.

자기자본회전율(회) = 매출액 ÷ 자기자본

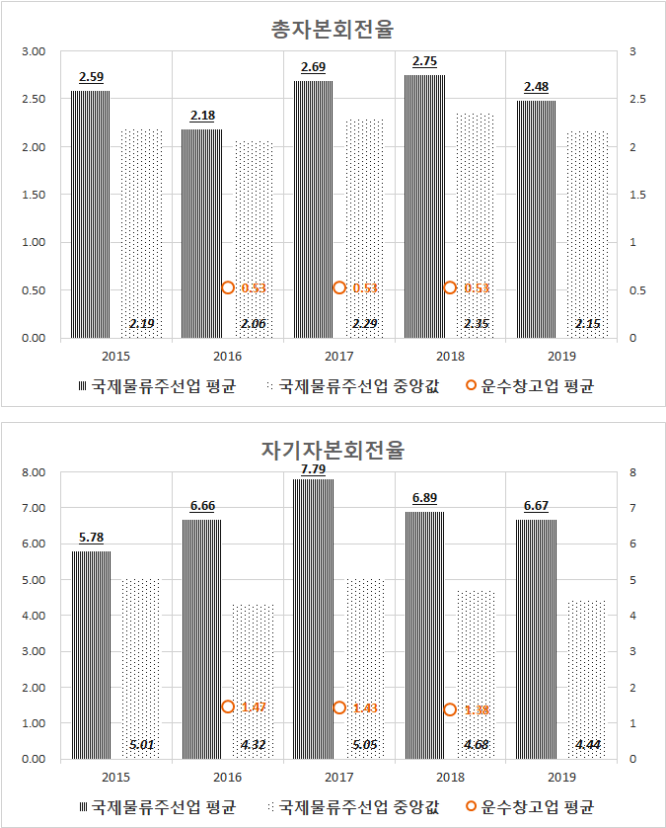
2019년 국제물류주산업의 총자본회전율과 자기자본회전율은 각각 2.48회, 6.67회로 운수창고업 평균 0.53회, 1.38회보다 상당히 높다.⁵¹⁾ 이는 업계 특성상 시설, 장비 등의 유형 자산 비중이 낮아 회전율이 높은 것으로 판단된다. 또한 총자산 대비 자기자본 비중이 52%

50) 환경경제용어사전(검색일: 2020. 10. 7)

51) 한국은행(2019), p. 363.

로 운수창고업 평균 38.19%보다 높아 자기자본 과소 위험성도 상대적으로 높지 않다. 다만 활동성 지표의 중앙값의 CAGR이 마이너스로 향후 자산의 효율적 활용 방안 마련이 필요한 것으로 평가된다.

〈그림 4-35〉 국제물류주산업 활동성 분석



총자본회전율	2015	2016	2017	2018	2019	CAGR
평균	2.59	2.18	2.69	2.75	2.48	-1.00%
중앙값	2.19	2.06	2.29	2.35	2.15	-0.46%
자기자본회전율	2015	2016	2017	2018	2019	CAGR
평균	5.78	6.66	7.79	6.89	6.67	3.65%
중앙값	5.01	4.32	5.05	4.68	4.44	-2.97%

자료: KMI 작성

3. 수익성

수익성은 매출액영업이익률, 총자산순이익률(이하, ROA, Return On Assets), 자기자본순이익률(이하, ROE)로 평가하였다.

매출액영업이익률은 업체의 매출액에 대한 영업이익의 관계를 측정하는 지표로 제조 및 판매활동과 직접 관계가 있는 영업이익만을 매출액과 대비한 것으로 판매마진을 나타낸다. 따라서 해당 지표는 업체의 영업활동 능력을 측정하는 기준이 된다.⁵²⁾

$$\text{매출액영업이익률(\%)} = \text{영업이익} \div \text{매출액} \times 100$$

ROA는 업체의 총자산에서 당기순이익을 얼마나 달성했는지를 측정하는 지표이다.⁵³⁾

$$\text{ROA(\%)} = \text{당기순이익} \div \text{총자산} \times 100$$

ROE는 자기자본의 운영 효율성을 측정하는 지표로 자기자본에 대한 당기순이익의 비율로 나타낸다.

$$\text{ROE(\%)} = \text{당기순이익} \div \text{자기자본} \times 100$$

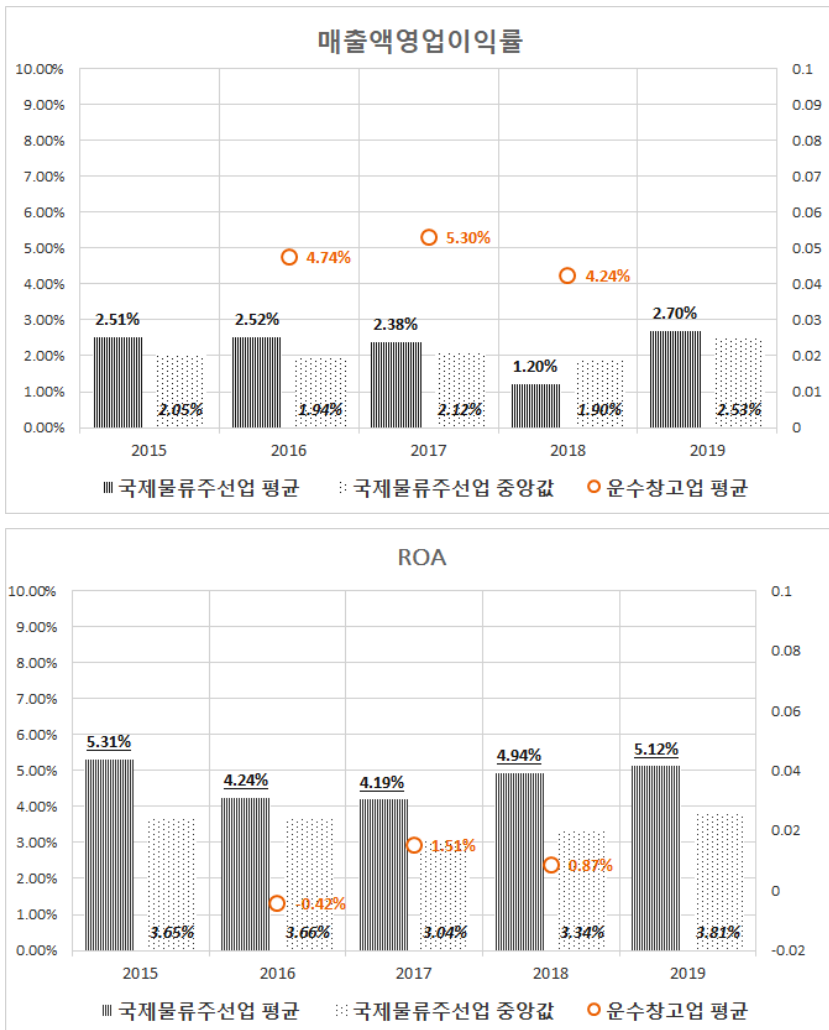
매출액영업이익률의 경우 평균치의 CAGR이 1.83%로 증가하는 추세이나 운수창고업 평균에 비해 낮은 수치이다. 그리고 매출액 증가에 대비하여 영업이익률이 낮은 것은 지속적인 직접 매출원가 상승이 발생하고 있는 것으로 사료된다.

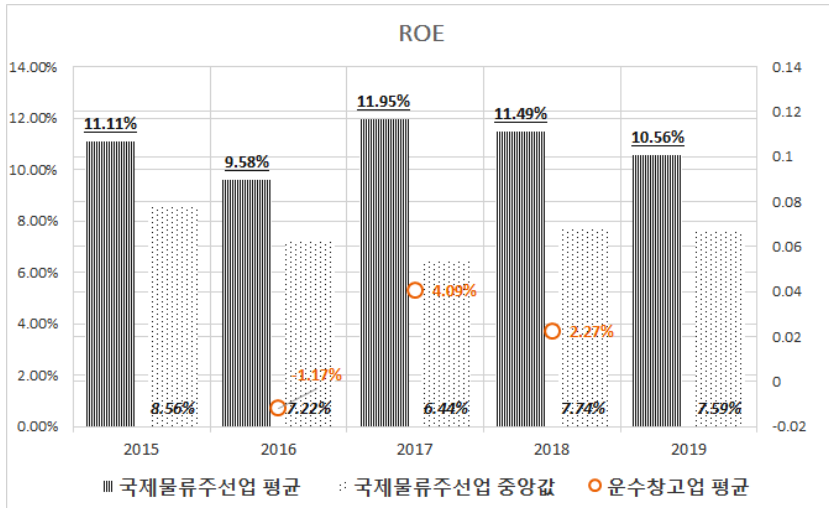
52) 환경경제용어사전(검색일: 2020. 10. 7)

53) 환경경제용어사전(검색일: 2020. 10. 7)

ROA와 ROE의 경우 운수창고업 평균보다는 높은 수치이나 평균치의 CAGR이 마이너스로 자산 및 자기자본에 대한 효율적 운영 방안 모색이 필요할 것으로 평가된다.

〈그림 4-36〉 국제물류주산업 수익성 분석





매출액영업이익률	2015	2016	2017	2018	2019	CAGR
평균	2.51%	2.52%	2.38%	1.20%	2.70%	1.83%
중앙값	2.05%	1.94%	2.12%	1.90%	2.53%	5.41%
ROA	2015	2016	2017	2018	2019	CAGR
평균	5.31%	4.24%	4.19%	4.94%	5.12%	-0.91%
중앙값	3.65%	3.66%	3.04%	3.34%	3.81%	1.13%
ROE	2015	2016	2017	2018	2019	CAGR
평균	11.11%	9.58%	11.95%	11.49%	10.56%	-1.25%
중앙값	8.56%	7.22%	6.44%	7.74%	7.59%	-2.96%

자료: KMI 작성

4. 재무 레버리지

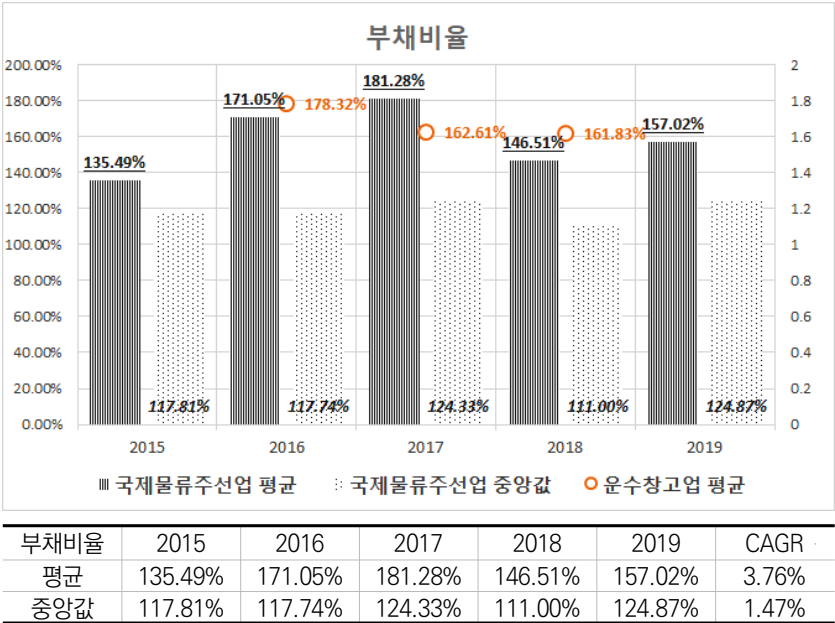
재무 레버리지는 부채 의존 정도를 측정하는 지표로 매출액 증감과 직접 관계없이 고정적으로 지출되는 고정비에 따라 손익의 변동폭이 확대되는 것을 말한다. 재무 레버리지는 부채비율로 측정하였다.⁵⁴⁾ 부채비율은 기업의 보유 자산 중 부채가 차지하는 비중을 나타내는 지표로 기업의 타인자본의존도를 평가할 수 있다.

54) 한경경제용어사전(검색일: 2020. 10. 7)

$$\text{부채비율(\%)} = (\text{타인자본(총부채)} \div \text{자기자본}) \times 100$$

2015년부터 2019년 부채비율은 약 136%에서 약 181%로 운수창고업 평균과 비슷한 수준이다. 일반적으로 부채비율이 200% 이하일 경우 건전한 재무구조가 확보되었다고 할 수 있다. 따라서 조사 대상 국제물류주선업체의 재무구조 일정 부분 건전하다고 평가할 수 있다.

〈그림 4-37〉 국제물류주선업 재무 레버리지 분석



자료: KMI 작성

5. 유동성

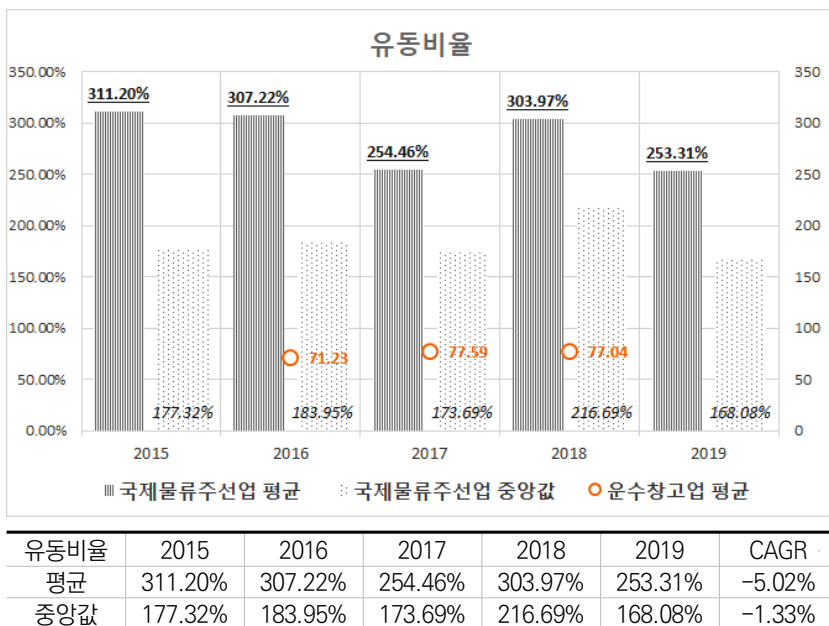
유동성은 유동비율로 측정하였다. 유동비율은 업체가 보유한 지급 능력 또는 신용능력을 평가하기 위한 지표로 신용분석 측면에서 중요

한 지표이다. 이 비율이 높을수록 기업의 재무유동성은 크다고 평가할 수 있다. 일반적으로 200% 이상으로 유지되는 것이 이상적이다.

$$\text{유동비율(\%)} = \text{유동자산} \div \text{유동부채} \times 100$$

유동비율의 평균치를 살펴보면 200% 이상을 유지하고 있다. 그러나 중앙값은 200% 이하로 특정 소수의 업체 유동비율이 높은 것으로 판단된다. CAGR의 경우 평균과 중앙값 모두 감소하여 업계의 유동성이 악화되고 있는 것으로 평가된다.

〈그림 4-38〉 국제물류주산업 유동성 분석



자료: KMI 작성

본 분석 대상은 실태조사에 참여한 업체를 중심으로 실시한 결과로 폐업, 도산, 부실 업체는 일정 부분 제외되어 있어 업계에 대한 경

영성과의 대표성을 확보하기는 어렵다고 평가할 수 있다. 향후 대상 범위를 확대(KIFFA 회원사 등)하여 분석을 실시할 필요성이 있다.

제4절 시사점

국제물류주선업체의 실태조사와 경영성과 분석을 통해 업계의 현황 및 한계점을 도출하였다.

시장경기 측면에서는 업계 특성과 사업구조 등에 따라 시장경기의 영향도가 높은 것으로 평가되었다. 이를 대응하기 위해서 시장경기에 대응한 지원 정책 마련 및 글로벌 물류시장 환경 변화와 의사결정에 도움이 될 수 있는 정보 제공 기능 강화가 필요하다.

업체역량 측면에서는 물류 컨설팅 능력 및 IT 인프라의 낮은 수준과 업무 시스템의 높은 외주 비중, 물류기획, 정보시스템 전문인력 확보 미비 등의 한계점이 있었다. 이를 해결하기 위해서는 물류기획·컨설팅·IT에 특화된 전문인력 양성과 IT 인프라 구축을 비롯한 범용 업무 시스템 구축 지원이 요구된다.

에로사항에는 운영원가의 지속적인 상승과 이에 따른 매출 악화, 과당경쟁 및 화주의 부정적 인식, 정보 시스템 구축 미흡, 전문인력 부족, 안전운임제 등 법 개정에 따른 업계 전반적인 매출 감소 등의 한계점이 지적되었다. 이에 대응하여 건전한 산업 생태계 조성 and 업계의 체질 개선이 필요하고, 법·제도에 따른 지원방안 마련 등이 추진되어야 한다.

정부지원 정책 측면에서는 구체적인 사업 내용 인지 부족, 신청 절차 및 서류 복잡화, 지원 혜택의 불만족, 물류부문 지원 자금 부재 등

의 한계점이 도출되었다. 이를 해결하기 위해 지원 사업 홍보 강화, 신청절차 및 서류 간소화 및 신청 서류 가이드라인 제공, 정부보조 사업 지원규모 및 범위 확대 방안 마련, 물류 특화 자금 지원 방안 마련 등의 대책이 요구된다.

경영성과 측면에서는 경기에 따른 매출액 변동성이 높고, 기업의 총자산 및 매출액 감소 경향이 있어 성장성에 한계가 있다. 그리고 운영비 상승에 따라 영업이익 저하의 문제도 발생하고 있다. 이에 대응하여 업계가 사업 다각화 및 사업 영역을 확대할 수 있는 사업모델 개발 및 지원 방안 마련이 필요하고, 운영 효율화를 위한 운영 시스템 개선 등이 추진되어야 한다.

〈표 4-10〉 실태조사 및 경영성과 평가에 따른 한계점 및 해결방안

구분	한계점	해결 방안
시장 경기	• 시장경기의 영향도 높음	• 시장경기에 대응한 지원정책 마련 필요 • 시장 환경 변화 및 의사결정 정보 제공
역량	• 컨설팅 능력, IT 인프라 낮은 수준 • 높은 업무 시스템 외주 비중(84%) • 물류기획, 정보시스템 전문인력 확보 낮은 수준	• 물류기획·컨설팅·IT 전문인력 양성 • IT 인프라 구축 및 범용 업무 시스템 지원
애로 사항	• 운영원가 지속 상승 및 매출 악화 • 과당경쟁 및 화주의 부정적 인식 • 시스템 구축 미흡, 전문인력 부족 • 법 개정에 따른 매출 감소, 지원 정책 부족	• 산업 생태계 조성 및 업계 체질 개선 • 물류전문인력 양성 강화 • 정보시스템 구축 지원 • 법·제도 변화에 따른 지원방안 마련
정부 지원 정책	• (인증제) 구체적 사업 내용 인지 부족, 지원혜택 불만족 • (개척지원) 신청절차 및 서류 복잡, 신청절차 및 서류 복잡 • (자금지원) 구체적 사업 내용 인지 부족, 신청절차 및 서류 복잡, 지원 혜택	• 지원 사업 홍보 강화, 신청절차 서류 간소화 • 신청절차 서류 간소화, 지원규모 및 범위 확대 방안 마련 • 홍보 강화, 신청절차 서류 간소화, 물류 특화 자금 지원 방안 마련

구분	한계점	해결 방안
	불만족, 물류부문 지원 자금 부재	
	• (선화주) 구체적 사업 내용 인지 부족, 지원 혜택 불만족	• 홍보 강화, 지원규모 및 범위 확대 방안 마련
경영 성과	• (성장성) 경기에 따른 매출액 변동폭 큼, 업체의 총자산, 매출액 정체	• 사업 다각화 및 사업 영역 확대 지원 방안 마련
	• (수익성) 운영비용 상승으로 영업이익 저하, 매출액영업이익률 업계평균 이하	• 운영 효율화를 위한 시스템 개선 및 인력 역량 강화
	• (유동성) 업계의 재무 유동성 악화	• 유동성 확보를 위한 안정화 지원 필요 • 업계 체질 개선

자료: 연구 내용을 중심으로 KMI 작성

상기의 해결방안을 바탕으로 선행연구 및 전문가 자문 의견에 입각하여 경쟁력 제고 방향을 설정하였다. 제고 방향으로는 국제물류주산업 플랫폼 구축, 정부보조 사업 지원 강화, 자금지원 신설, 전문인력 양성지원 강화, 국제물류 정보기능 강화, 전담기관 및 협회 역량 강화 등을 제시하였다.

〈표 4-11〉 해결방안에 따른 경쟁력 제고 방향 제시

해결 방안	경쟁력 제고 방향
• IT 인프라 구축 및 범용 업무 시스템 지원 • 산업 생태계 조성 및 업계 체질 개선 • 정보시스템 구축 지원 • 운영 효율화를 위한 운영시스템 개선	국제물류주산업 플랫폼 구축
• 시장경기에 대응한 지원정책 • 지원 사업 홍보 강화 • 신청절차 및 서류 간소화 • 지원규모 및 범위 확대 방안 마련	정부보조 사업 지원 강화
• 시장경기에 대응한 지원정책 • 법·제도 변화에 따른 지원방안 마련 • 유동성 확보를 위한 안정화 지원 필요 • 물류 특화 자금 지원 방안 마련	자금지원 신설

해결 방안	경쟁력 제고 방향
• 물류기획·컨설팅·IT 전문인력 양성 • 물류전문인력 양성 강화	해운항만물류 전문인력 양성사업 지원 강화
• 시장 환경 변화 및 의사결정 정보 제공 • 사업 영역 확대 지원(해외 현지 시장 정보) • 지원 사업 홍보 강화	국제물류 정보기능 강화
• 산업 생태계 조성 및 업계 체질 개선 • 시장경기에 대응한 지원정책 • 지원 사업 홍보 강화	전담기관 및 협회 역량 강화

자료: 연구 내용을 중심으로 KMI 작성

제 5 장

국제물류주선업 경쟁력 제고 방향

제1절 국제물류주선업 지원 정책 및 경쟁력 제고 방향

1. 국제물류주선업 플랫폼 구축

국제물류주선업 실태분석에서 제시된 국제물류주선업 한계점에 대한 대응 방안으로 IT 및 업무 전용 시스템 및 인프라 구축, 업계 체질 개선, 운영체제 개선 등이 논의되었다. 이러한 방안을 실현하기 위해서 국제물류주선업 플랫폼 구축을 제안한다.

동 플랫폼은 현재 국제물류주선업을 영위하는 우량한 중소 사업자를 모집하여 공동으로 단일 회사를 설립하는 것이다. 그리고 기존의 운영시스템 외주화 및 자체 전문성 결여 문제를 해결하기 위해 정부 주도로 FMS(Forwarding Management System) 등과 같은 범용형 운영시스템을 개발하여 운영시스템 통합과 공동 사용을 추진한다. 단일 회사 설립 및 운영시스템 통합이 안정화되면 하드웨어 부분인 공

간 통합화를 실시한다. 해당 회사의 사업자가 안정적인 운영과 긴밀한 협력 관계를 구축하기 위해 업무 공간을 확보하는 등 업무 공간을 통합한다. 업무적인 부분에서 문제점은 통합 이전의 사업과 기존 고객과의 거래 유지 문제이다. 동 플랫폼은 국제물류주선업의 고유 업무인 영업, 거래 부문에 있어 기업의 자율성 및 자립성을 유지하고, 업무 시스템, 운영 자원의 통합 및 공동 운영과 중소 업체의 역량강화를 위한 교육·훈련 체계 통합을 목적으로 한다. 다만 신규 거래 및 화주의 다양한 요구에 맞춰 적합한 사업자를 매칭하거나, 단일 사업자 프로젝트 수행이 어려울 시 공동 진행이 가능하다. 그리고 화주 및 선사 등의 요구가 고도화, 다양화됨에 따라 국제물류 관련 컨설팅 체계를 구축하고, 내·외부 전문가로 구성된 국제물류 컨설팅 조직을 운영한다.

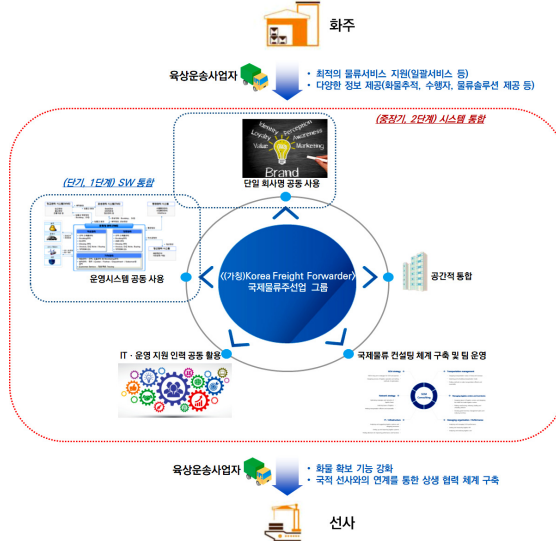
이러한 플랫폼을 통해 기존의 업체별 운영과 비교하여 화주, 선사, 육상운송업자 등의 이해관계자와의 협상력이 강화되고, 긴밀한 통합이 이루어질 경우 시너지 효과를 창출할 수 있다. 그리고 운영 시스템 통합에 따른 업무 효율이 향상되고, 고객의 요구에 대응한 고품질 물류서비스 제공이 가능해진다. 또한 물류 컨설팅 등 교육·훈련을 통해 조직의 물류 역량 강화와 공급사슬의 경쟁력이 강화될 수 있다. 이를 통해 화주에게는 최적의 물류서비스 지원이 가능하고, 화주가 필요로 하는 맞춤형 정보 제공도 가능해진다. 선사 입장에서는 동 플랫폼과의 관계 형성에 따라 화물 확보가 용이해지고, 국적 선사와의 연계를 통해 상생협력 체계가 구축될 것으로 판단된다.

장기적으로는 해외진출 시 화주-국제물류주선업 플랫폼-선사가 통합 플랫폼을 형성할 경우 글로벌 경쟁력 강화에도 이바지할 수 있다.

다만 이러한 플랫폼을 형성하기 위해서는 초기 기반을 구축하기 위

해 운영시스템 구축, 공간 확보, 인센티브 제공 등 정부의 지원이 필수적인 사항이 될 것이다.

〈그림 5-1〉 국제물류주산업 플랫폼 구축 개략도



구분	주요 내용	기대효과	비고
회사 구조	• 단일 회사 복수 사업자(Korea Freight Forwarder)	• 통합 시너지 효과 • 화주, 선사 등 협상력 강화	단기
운영 시스템	• FMS(Forwarding Management System) 등 운영 시스템 통합 및 공동 운영	• 업무 효율 향상 • 운영비용 감축 • 고품질 물류서비스 제공 가능	
공간	• 사업자 동일 공간 사용(업무 공간 통합)	• 임대료 감면(정부 지원) • 업무 효율 향상, 내부 시너지 효과	중 장기
업무	• 개별 전용 프로젝트는 개별 수행(보완 강화) • 필요시 공동 프로젝트 수행	• 기존 업무 연속성 보장 • 추가 사업 수행에 따른 매출 상승	
부가 가치	• 국제물류 컨설팅 체계 구축 및 조직 운영	• 물류 역량 및 경쟁력 강화 • 고품질 물류 서비스 제공에 따른 고객 만족도 상승	
지원 사업 연계	• 해운항만물류전문 인력양성사업 참여 • 해외물류시장 개척지원 사업 가점 부여 • 우수 물류기업 인증/우수 선화주 인증 가점 부여 • 이차보전 등 자금지원 가점 부여	• 지원 사업 참여에 따른 기업 역량 강화 • 해외진출 활성화 • 유동성 리스크 완화 가능	중 장기

자료: 기존 연구, 전문가 의견을 수렴하여 KMI 작성

2. 정부보조 사업 지원 강화

정부보조 사업에서는 국제물류주선업체의 참여를 독려하고, 적합한 지원을 실행하기 위해서는 지원 사업 홍보 강화, 신청절차 서류 간소화, 지원규모 및 범위 확대 방안 마련 등이 요구된다.

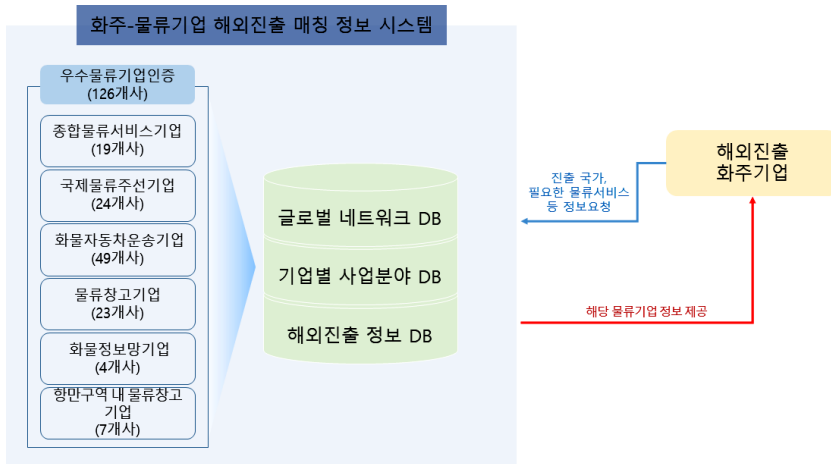
해외물류시장 개척지원 사업과 이차보전 등의 자금지원 사업의 경우 지원규모 및 범위 확대가 요구된다. 해외물류시장 개척지원 사업의 경우 현재 사전 조사 단계에서의 지원을 실시하고 있어 업체의 해외진출 시에 대비한 지원체계가 마련되어 있지 않다. 국제물류주선업도 지속적인 성장을 위해서는 해외진출이 필연적이고, 해외 직접 투자를 통한 종합물류회사로의 규모 확대도 예상되므로 해외진출 전 단계(full-cycle) 지원 방안 마련이 필요하다. 따라서 보조사업 선정 평가 단계부터 공공기관을 참여시켜 이차보전(국가), 지분참여(항만공사·한국해양진흥공사) 체계를 마련해야 한다. 그리고 해외 배후단지 투자 등에 대해 EDCF, EDPF 연계 지원, 공공 펀드 조성 등을 통한 안정적 재원 조달과 공공부문에서의 리스크 분담 노력도 필요하다.⁵⁵⁾

정보보조 사업 특성상 해외진출, 인적 자원의 교육, 이차 보전 등을 결정하는 것은 기업의 의사결정자가 대상이 된다. 따라서 중소·중견 국제물류주선업의 임원 중심으로 홍보 전략을 구상할 필요성이 있다. 따라서 현재 수행 중인 국제물류CEO포럼과 더불어 ‘(가칭) 화주-물류기업-선사 상생포럼’ 등을 개최하여 협업 기반 구축과 추진 중인 정부보조 사업의 현황 및 성과를 홍보한다. 그리고 보조사업 결과물 정리·분석하여 정보포털 게시, 온라인 발신 등을 실시하여 노출

55) 대외경제협력기금(EDCF: Economic Development Cooperation Fund), 경험증진자금(EDPF: Economic Development Promotion Facility)

빈도를 높일 필요가 있다. 그리고 화주가 해외진출 시 해당 지역 특화 물류업체를 용이하게 찾을 수 있는 (가칭) 화주-물류기업 해외진출 매칭 시스템도 구축되어야 한다.

〈그림 5-2〉 (가칭) 화주-물류기업 해외진출 매칭 시스템 구축 개략도



자료: KMI 작성

그리고 현재 보조사업의 서류 제출은 직접 접수 또는 우편 접수이 나 온라인 접수로 변경하고, 사업신청서 작성 가이드라인 배포, 공시 자료에 대한 제출서류 제외 등의 방안 마련이 필요하다.

3. 자금지원 신설

국제물류주선업은 서비스업으로 분류되고 있어 제조업 중심의 중기부 정책자금 지원을 받는 사례가 적다. 이에 이차차액보존(이차보존) 프로그램, 국제물류주선업에 맞는 정책자금 신설 등 관련 지원 정책이 필요한 상황이다.

PA는 중소기업 이차보존 프로그램을 운영하고 있으며, 운영 현황은 <표 5-1>과 같다. 각 PA는 관련 소재지에서 사업을 영위하는 중소기업들을 대상으로 이차차액을 지원하는 것으로 PA와 협약한 은행이 중소기업 대출 시 PA 예치금에 따른 이자분을 대출금리에서 감면해주는 프로그램이다. 이때 최종 대출금리는 은행별·기업별 차등 적용된다. 그러나 PA 중소기업 이차보존 프로그램의 경우 기업 홍보·활용이 저조하고, 해외사업 정착 관련 지원은 미미한 실정이다.

〈표 5-1〉 PA 중소기업 이차보존 프로그램 운영 현황(2019년 기준)

구분	운영시기	운영규모	지원금리	지원대상
BPA	2014년~	60억 (IBK 60억)	2.4%	부산항 해운·항만물류 중소기업
IPA	2018년~	20억 (수협 20억)	2.2%	인천항 배후단지 입주기업
YGPA	2017년~	55억원 (IBK 40억, 수협15억)	1.7~2.2%	전남동부 소재 중소기업
UPA	2018년~	20억 (IBK 20억)	2.4%	울산항 항만물류중소기업, 배후단지 입주기업

자료: 해양수산부 내부자료

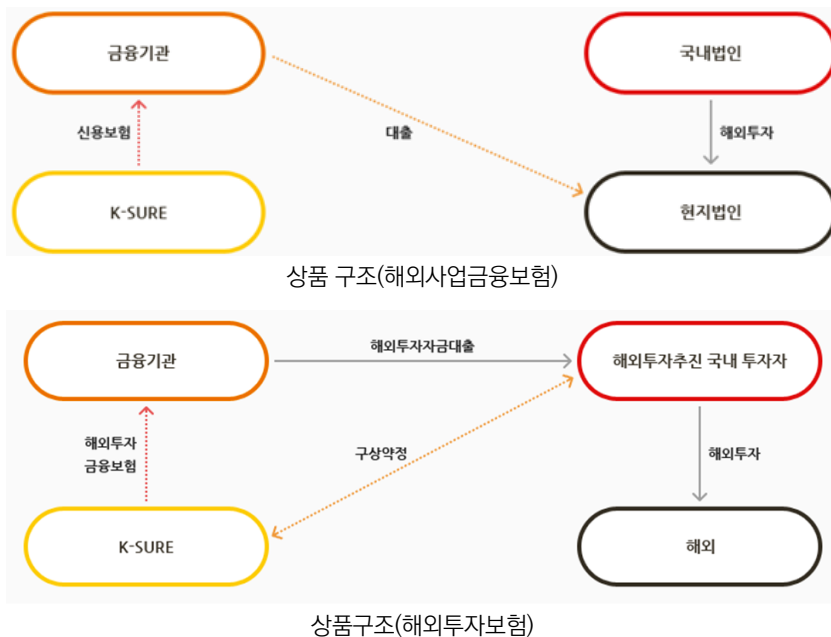
한국해양진흥공사는 채무보증 프로그램을 운영하고 있다. 보증 대상은 선박 등 해운항만업 관련 자산의 취득을 위하여 해운항만 사업자가 차입하는 자금이다.⁵⁶⁾ 그러나 채무보증의 경우 국제물류주선업에 적합한 운영프로그램은 아니므로 관련 프로그램을 이용하는 업체는 전무한 상황이다.

한국무역보험공사는 금융기관이 해외투자에 필요한 자금을 제공

56) 한국해양진흥공사(검색일: 2020. 10. 7)

하기 위해 대한민국 기업과 체결한 금융계약을 지원하는 것으로 한국무역보험공사가 보증을 통한 금융기관 이자를 감액해 주는 사업인 해외사업금융보험, 해외투자보험을 운영하고 있다. 사업대상자는 해외 현지법인, 국내법인이다. 그러나 현재까지 국내 중소기업들을 대상으로 지원한 사례는 많지 않다.

〈그림 5-3〉 한국무역보험공사 해외사업금융보험, 해외투자보험 상품구조



자료: 한국무역보험공사(2016), p. 33을 바탕으로 KMI 작성

한국 수출입은행은 중소·중견기업의 수출에 대한 다양한 우대지원 제도를 시행하고 있으며, 우대내용으로 우대지원 프로그램에 따른 금리·보증요율 우대 제공, 약정수수료율 지원, 중소·중견기업의 성장 단계 및 수요에 따른 각종 우대지원 프로그램을 운영하고 있다. 다양한 중소·중견기업 지원제도를 운영 중이나 화주기업 위주의 지원제

도로 운영 중으로 국제물류주선업과 물류업계에 적합한 지원제도는 찾기 힘들다.

〈표 5-2〉 한국수출입은행 중소·중견기업 지원제도 지원내용

구분	중소기업	중견기업
금리·보증요율	우대지원 프로그램에 따른 금리우대 제공(최대 1.00%p)	
약정수수료율	면제	2년 미만: 연 0.15~0.20% 이상 2년 이상: 연 0.25~0.35% 이상

자료: 한국수출입은행(2019), p. 3.

이에 따라 PA 중소기업 이차보전 프로그램 확장, 한국해양진흥공사 채무보증 등 국제물류주선업에 맞는 정책자금 유형 개발 등이 필요하다. 먼저 해외진출 비즈니스 모델 검증 시 초기 자금 부담에 대한 위험 완화를 위해 국비 이차보전, PA 지분참여, 한국해양진흥공사 정책자금 지원 등 실효성 있는 지원책 마련이 필요하다. 이를 위해 수출입은행·산업은행 등에서 구축된 네트워크를 통해 금융설명회(금융 제도 및 활용방안 소개) 개최, 1:1 컨설팅 알선 등 금융부문도 간접 지원이 필요하다.

정책자금 개설·확대를 위한 관련 사업 개선 및 신규사업 추진을 위해서는 중기부 신시장진출 지원사업인 내수기업의 수출 기업화, 수출기업의 글로벌화를 위한 융자지원 사업의 수혜 제조기업과 국제물류주선기업 간 네트워크 형성 방안 마련되어야 한다. 그리고 해외물류시장 개척지원 사업의 경우 1년에 약 10여 개의 기업이 국고보조사업에 선정되므로 사업에 선정되는 국내 물류기업을 우선 시범대상으로 해외진출 비즈니스 모델 사업화 자금 이자 지원을 PA·한국해양진흥공사 지분참여 등을 통해 동시에 추진하고, PA 중소기업 이차보전 프로그램 지원대상 국제물류주선업까지 확대 운영할 수 있는 기반을 마련하여야 한다.

4. 해운항만물류전문인력 양성사업 지원 강화

제4차 해운항만물류전문인력 양성사업의 재직자 및 취업준비생 교육과정(맞춤형실무교육)을 살펴보면 사업의 특성에 맞게 해운물류, 항만물류, 해운 고급 및 분석 과정, 로지스틱스 4.0 과정 등이 있다. 업계 실무지식 습득을 중심으로 프로그램이 편성되어 있고, 일부 과정에 해운·항만·물류 환경 변화에 대응한 교육프로그램(해운물류 빅데이터 플랫폼, 블록체인기반 공급망, 물류 플랫폼 활용과 실무)이 편성되어 있다.

〈표 5-3〉 해운항만물류전문인력 양성사업 재직자 교육과정

과정	주요 교육 프로그램	시간
해운물류	용선론, 선하증권, 복합운송증권, 해상보험, 무역실무, 해운·물류	33
해운고급	시황분석, 선박매매분석, 선박금융실무, 영문계약 개론과 실무, 해운물류 디지털전환 전략수립, 해운물류 빅데이터 플랫폼, 블록체인기반 공급망	
항만물류	시장 트렌드 및 이슈, 무역실무, 통관실무, 해운물류 빅데이터 플랫폼, 항만 안전	37
분석실무 고급	시장분석과 전망, 전략적 의사결정	36
로지스틱스 4.0	물류 플랫폼 활용과 실무, 물류 보안과 화물 추적	20

자료: 제4차 해운항만물류전문인력 양성사업 선정기관별 자료를 토대로 KMI 작성

그러나 업계에서 요구하는 물류기획·컨설팅·IT를 집중적으로 교육하는 과정은 부족하다고 평가할 수 있다. 반면 타 기관에서는 물류컨설턴트 양성, AI전문인력 양성, 국제공인 자격 교육 등을 실시하고 있다.

〈표 5-4〉 국제물류 관련 컨설팅·IT융합 교육 프로그램 현황

기관	프로그램명	시간
한국통합 물류협회	물류전문컨설턴트	약110
한국통합 물류협회/ 한국생산성본부	유통·물류부문 SI전문인력 양성과정	15~30
한국생산성본부	글로벌 물류SCM 컨설턴트(GLSC)	98
lhime	CPIM, CSCP, CLTD, SCOR-P등 국제공인 자격 교육	

주: CPIM(Certified in Production & Inventory Management): 제조회사전문가 자격, CSCP (Certified Supply Chain Professional): SCM 전문가, CLTD(Certified in Logistics, Transportaion and Distribution): 물류전문가, SCOR-P(Supply Chain Operation Reference Professional): 공급사슬 효율성 향상을 위한 모델 전문가

자료: 각 기관 홈페이지 참조 작성

해운항만물류전문인력 양성사업의 재직자 교육과정에서 업계의 요구를 반영하여 실무교육 과정과 더불어 물류기획·컨설팅·IT 관련 교육 과정 편성이 필요하다. 이를 위해 교육 프로그램 사례조사, 교육과정 개편, 교재 편찬, 전문가(강사) 섭외 등을 실시해야 한다.

5. 국제물류 관련 정보기능 강화

물류관련 협회에서는 회원사를 대상으로 교육안내, 법령 정보, 국제이사 서비스, 인증제 관련 정보 등을 제공하고 있으나 일관되고 종합적인 정보 제공이 이루어지고 있지 않다. 또한 국내 물류기업이 해외 물류시장 진출 시 관련 의사결정에 도움 되는 해외진출 정보가 별도로 제공되고 있지 않아 활용도 저조한 편이다. 이에 따라 관련 정보를 제공할 수 있는 맞춤형 정보제공시스템이 구축되어야 한다.

현재 우리기업의 해외진출 현황 관련 DB 자료는 KOTRA에서 제공

제공하고 있으나 물류기업 등에 특화된 유용한 상세 정보는 부재한 상황이다. 또한 대부분 콘텐츠가 KOTRA, 한국무역협회, KMI, KOTI, CLO 등의 2차 자료로 물류기업에 맞춤형 조사·분석 정보제공 자료 및 관련 자료 업데이트는 미흡한 상황이다. 특히 물류 관련 현지 정보의 경우 공항정보, 법률 컨설팅, 국가정보, 현지 정보 등은 국토교통부의 항공정보포털시스템과 연계된 정보가 제공되고 있으나 현지 법률은 업데이트 시기가 불명확하고, 국가정보는 KOTRA 자료를 활용하고 있다. 따라서 국제물류사업 일괄지원을 위한 사전 해외유망시장 분석, 해외진출 타당성·컨설팅 지원, 전문인력 양성 및 해외 취업 지원 등과 같은 사업 및 관련 정보를 일괄적으로 제공할 수 있는 정보시스템 구축이 필요하다.

단기적으로는 물류 관련 정부정책 지원 현황 및 관련 지원사업을 소개할 수 있는 채널 마련을 위해 기존에 운영 중인 정보포털 개선 및 확대 운영 방안 마련이 필요하다. 이와 더불어 KOTRA 해외진출기업 DB 및 자체 조사 등을 통해 국가별/지역별 해운·물류기업 정보 업데이트, 국고보조사업(해외물류시장 개척지원 사업 등)을 통해 해외진출한 해운·물류기업의 현지 상세 정보를 제공하는 해외진출 현황 콘텐츠, 해외 법률 정보, 해수부가 주최하고 국제물류투자분석·지원센터가 주관하는 국제물류기업 CEO포럼, 한상물류기업 사업설명회, 해외 물류 투자 설명회 등의 세미나 개최 정보를 제공한다. 그리고 해외물류시장 개척지원사업에서 국고보조사업으로 물류기업의 사업을 지원하고 있는 해외시장 진출 타당성 조사 지원사업, 화주·물류기업 해외시장 동반진출 지원사업 모집 정보를 제공한다.

장기적으로는 위에서 제시한 정보제공 콘텐츠를 확대하고, 항만, 철도, 도로 등 해외 물류 인프라 정보제공 범위를 확대하여야 한다.

그리고 국가별 관련 홈페이지 링크 소개 해외 현지 물류 인프라 정보를 중심으로 제공할 수 있는 물류 관련 현지 정보 콘텐츠, 해외 물류 관련 광범위한 정책 및 시장 동향 제공할 수 있는 해외 물류 뉴스 콘텐츠를 제공 할 수 있도록 한다. 마지막으로 해외 물류 전문보고서, 기업 동향 및 현지 기관/단체 정보제공 등과 같은 물류 관련 자료를 제공하는 자료실 콘텐츠를 마련하여 물류기업이 필요한 정보를 한곳에서 확인할 수 있는 일관화된 지원정보시스템 구축이 필요하다.

6. 전담기관 및 협회 역량 강화

1) 전담기관 역량 강화

해양수산부는 국제물류 주무부처로서 「물류정책기본법」 제61조(국제물류사업의 촉진 및 지원)에 따라 글로벌 물류 네트워크 확대, 해운물류기업의 해외시장 진출 확대 등의 물류정책을 시행하고 있다. 관련 지원사업으로 국제물류투자분석·지원센터 운영, 해외 물류 시장 개척지원 사업(해외시장 진출 타당성 조사 지원사업, 화주·물류 기업 해외시장 동반진출 지원사업), 해외 물류 시장정보 포털 운영 등이 있다. 여기서 국제물류투자분석센터는 해외 물류시장 정보수집·분석, 국내기업의 해외투자 의사결정 등을 지원하기 위해 2008년 6월부터 KMI에 설치·운영 중이다.⁵⁷⁾ 그리고 해외 물류시장 개척지원 사업 또한 2019년부터 현재까지 국제물류투자분석·지원센터에서 위탁 운영 중이다.

전담기관의 주요 기능은 ① 국제물류시장 정보제공, ② 국제물류

57) 설립근거: 2007년 5월 물류회의(VIP 주재) 및 2007년 9월 경제정책조정회의 시 투자분석기능 제공을 위한 국제물류투자분석센터 설립·운영을 보고

촉진 협력 플랫폼 역할 강화, ③ 해외진출기업 일괄지원, ④ 공공부분 국제물류시장 투자분석 지원, ⑤ 정책개발 지원, ⑥ 국제물류인력 해외 취업 지원이다.

〈표 5-5〉 전담기관 기능별 주요 사업

기능별	주요 사업
① 국제물류시장 정보제공	- 국제물류위클리주간(투자 동향, 통계 등) - 글로벌 물류 이슈월간(기업전략, 주요국 정책, 시장전망 등) - 정보포털 운영(해외물류시장 정보포털 신규 구축)
② 국제물류 촉진 협력 플랫폼 역할 강화	- 해외시장 진출 사업설명회, CEO 포럼 등 국제물류 네트워크 구축 - 국제물류 관련 유관기관 협의체 구성·운영(해수부, 국토부, KMI, KOBC, PA, 4대 물류협회 등) (산·학·연·정) 국제물류투자 전문가 자문단 구성·운영 - 세계 한인 국제물류 네트워크 확보 및 강화 - 인적 네트워크 관리·운영을 통한 산·학·연 공동연구사업 기반 확대
③ 해외진출기업 일괄지원	- 해외진출 지원사업(국고보조금사업) 관리운영 - 국고보조금사업 수혜기업 해외진출사업 모니터링 및 분석 - 해외진출 후 사업추진 애로사항 모니터링 및 국가 간 협력 의제 발굴
④ 공공부분 국제물류시장 투자분석 지원	- K-GTO, 신남방, 신북방, 한반도 신경제 구상 등 공공 주도의 민간 얼라이언스형 국제물류투자사업 발굴 및 지원 - 공공(진흥공사, 향만공사 등) 참여형 투자사업의 정책적, 경제적 타당성 분석 지원(전문가 자문 형식)
⑤ 정책개발 지원	- 국제물류분과위원회 기능 지원(센터 의제 발굴 등 간사 지원) - 국고보조금-양성사업 수혜자 간 해외일자리 확대 방안 마련
⑥ 국제물류인력 해외취업 지원	- 해운항만물류 전문인력 양성사업 관리운영 - 국제물류분야 K-Move 사업 연계 지원 방안 마련

자료: KMI 작성

해양수산부에서 수행하고 있는 국제물류 관련 사업을 전담기관에 통합하고, 인력양성 및 국제물류 일원화 추진을 통해 전담기관의 일괄 서비스 체계를 구축하였다. 향후 전담기관인 국제물류투자분석·지원센터(KMI)의 역할·기능을 강화하고, 우리 해운·물류기업의 해외

진출 일괄지원과 투자분석 기능 강화 등 기능 재정립과 증장기 발전 기반을 마련해야 한다. 이를 통해 해운물류기업을 글로벌기업으로 육성·지원, 국제물류 전문인력 해외진출을 통한 일자리 창출을 기대할 수 있을 것으로 예상된다. 우리 화주기업이 진출한 해외 현지에 우리 해운물류기업과 전문인력을 진출시킴으로써 양질의 국제물류서비스 제공이 가능하다. 궁극적으로 우리 화주기업의 글로벌 공급사슬, 즉 물류부문 경쟁력 강화로 수출 경쟁력 제고에 기여하며, 나아가 우리 청년 물류인력의 해외일자리 창출 및 글로벌 물류인재(CLO: Chief Logistics Office) 양성기반 마련에 기여할 수 있을 것이다.

2) 협회 역량 강화

국제물류주선업과 관련된 협회는 KIFFA가 있으며 본 협회는 약 621여 개(2020년 기준) 이상의 기업이 가입되어 있다. 협회는 「물류정책기본법」 제55조(물류관련협회 등)에 따라 1992년 12월에 설립되었으며, 연간 예산 규모는 약 13억이다. KIFFA의 고유 업무는 국제물류주선업의 건전한 발전과 사업자의 공동이익을 도모하는 사업, 국제물류주선업의 진흥발전을 위한 통계의 작성, 관리와 업무 자료의 발간에 관한 사항, 경영자 및 종사자의 교육훈련에 관한 사항, 국제물류주선업의 경영개선에 관한 사항, 국제 관련 단체와의 정보교환 및 협력 증진에 관한 사항 등 국토교통부장관이 위탁하는 업무의 수행이다.

국제물류 담당 부처의 경우 국토부와 해수부로 이원화되어 있어 해당 부처 내 ‘계’ 수준에서 정책을 지원함에 따라 실질적 육성 정책은 미흡한 상황이다.

그러므로 협회의 역량 강화를 위해 국고보조사업 운영, 교육프로

그럼 등 역할 부여를 통한 외형 성장을 지원하여야 한다. 이를 위해 국제물류투자분석·지원센터와 공동으로 국제물류주산업 현황 조사 및 관련 DB 구축 등과 같은 기초 자료 조사 업무 수행을 통해 기업 정보제공 및 서비스 체계를 구축하여야 한다. 이와 더불어 PA·한국해양진흥공사 등의 협력이 필요한 과제 발굴 및 운영을 위해 협의체를 구성하고, 주요 실천 과제를 마련하여 추진하여야 한다.

제2절 추진 로드맵 및 세부 과제

1. 추진 로드맵

기업의 경쟁력 제고 방안으로 우선시되고 중요도가 높은 항목을 도출하기 위해 국제물류주산업 플랫폼 구축, 정부보조 사업 지원 강화, 자금지원 신설, 해운항만물류 전문인력 양성지원 강화, 국제물류 관련 정보 기능 강화, 전담기관 및 관련 협회 역할 강화에 대한 조사를 실시하였다.

1~6위 순으로 설문조사를 시행하였으며, 순위별 가중치는 1위 30점, 2위 25점, 3위 20점, 4위 15점, 5위 10점, 6위 5점이며, 각 가중치에 따라 [식 5-1]로 점수를 계산하였다.

$$\text{순위 점수} = \frac{\sum_{i=1}^q w_i n_i^j}{\sum_{i=1}^q n_i^j}, \quad j = 1, \dots, k \quad [\text{식 5-1}]$$

i : 순위 i , $i = 1, \dots, q$

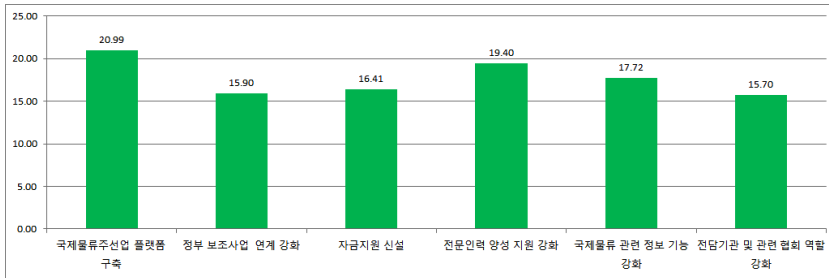
j : 경쟁력 제고 항목 $j, j = 1, \dots, k$

w_i : 순위 i 의 점수 가중치

n_i^j : i 번째 순위에서 j 번째 경쟁력 제고 항목 응답 개수

[식 5-1]을 적용한 결과는 국제물류주선업 기업 경쟁력 제고에서는 국제물류주선업 플랫폼 구축이 20.99점으로 가장 높았고, 해운항만 물류 전문인력 양성 지원 강화 19.40점, 국제물류 관련 정보 기능 강화가 17.72, 지원자금 신설 16.41, 정부보조 사업 지원 강화 15.90, 전담기관 및 관련 협회 역할 강화 15.70 순이다. 즉, 국제물류주선업의 기업 경쟁력 제고를 위해서는 국제물류주선업 플랫폼 구축과 해운항만물류 전문인력 양성 지원 강화 그리고 국제물류 관련 정보 기능 강화가 우선시 되어야 하는 것으로 조사되었다.

〈그림 5-4〉 국제물류주선업 경쟁력 제고 방안 시급성, 중요도 평가



자료: KMI 작성

국제물류주선업 경쟁력 제고 방안의 시급성 및 중요도 평가 결과와 경쟁력 제고 방향 대안 등을 바탕으로 경쟁력 제고를 위한 추진 로드맵을 제시하였다.

국제물류주선업 플랫폼 구축은 2021년부터 개시하여 단기 과제로

는 플랫폼 구축 연구, 회사 설립, 운영시스템 개발을 수행하고, 중·장기 과제로는 전용 사무소 건립·운영사업, 선진화, 고도화, 지원 사업 연계를 진행한다.

해운항만물류 전문인력 양성 지원 강화 부문에서는 2021년 하반기부터 단기적으로 교육 개편 연구, 관계 기관 협력체계 구축을 실행하고, 중·장기적으로 교육과정 개편을 개편하고, 제5차 양성과정(2025년)에 사업 실행과 모니터링을 실시한다.

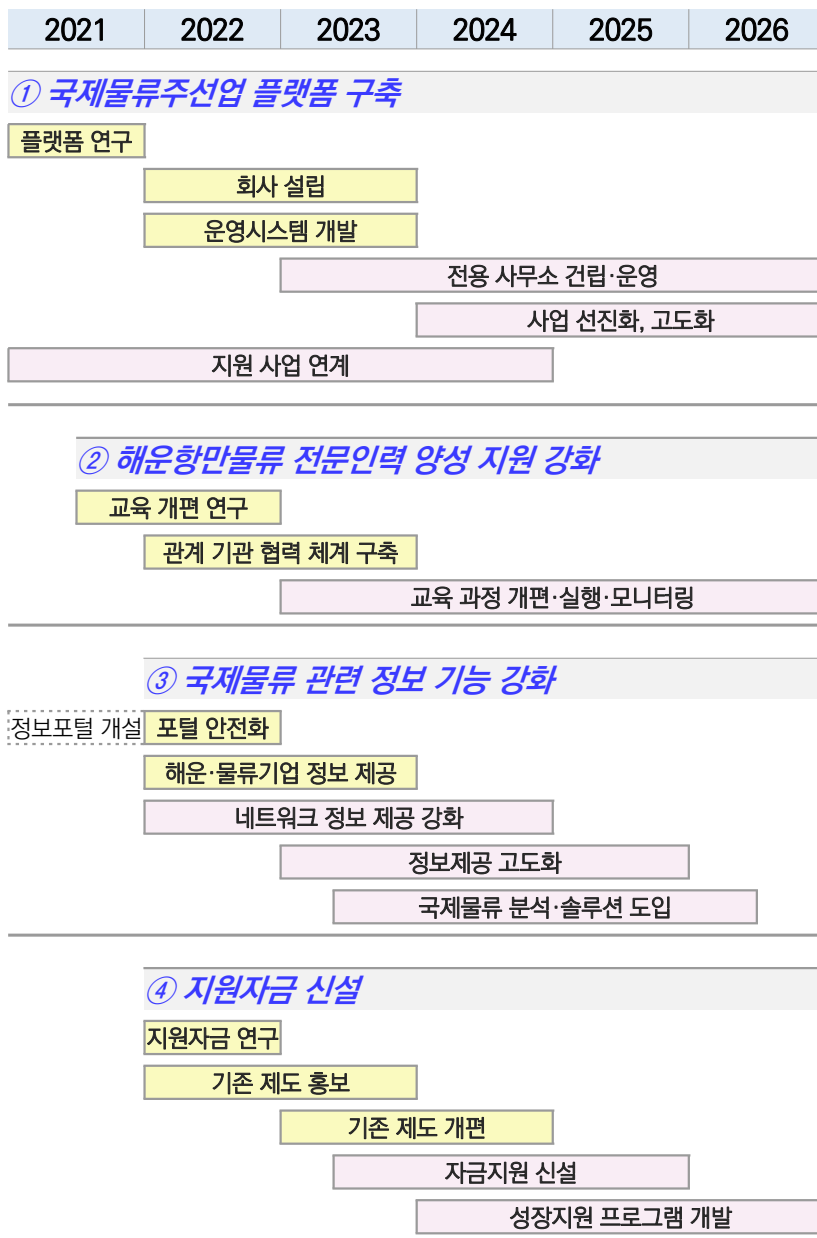
국제물류 관련 정보 기능 강화에서 2022년부터 단기 과제는 2021년 개시 예정인 정보포털의 운영 안정화, 해운·물류기업 정보 제공 기능 강화를 실행한다. 중·장기 과제로는 네트워크 정보 제공 강화, 정보제공 고도화, 국제물류 분석·솔루션 기능 도입을 실시한다.

지원자금 신설 부문에서는 2022년부터 단기적으로 지원자금 개편 및 신설 관련 연구, 기존 제도 홍보 및 개편 과제를 수행하고, 중·장기적으로는 시장 진출 활성화와 성장지원 프로그램 개발을 실시한다.

보조사업 지원 강화는 단기적으로 절차 간소화를 포함한 보조사업 운영체계 개편을 실시하고, 관계기관 협력 체계를 구축한다. 중·장기적으로는 지원사업 전 단계(full-cycle) 지원 체계를 마련하고, 화주·물류기업 해외진출 매칭 시스템을 구축한다.

전담기관 역량 강화 부문에서의 단기 과제는 전담기관의 중·장기 발전방안을 수립하고, 이를 바탕으로 국제물류 역량 강화 및 전담기관·협회 협력체계를 마련한다. 중·장기 과제는 국제물류주산업 DB 구축과 전담기관 기능 고도화를 실행한다.

〈그림 5-5〉 국제물류주선업 경쟁력 제고 추진 로드맵(안)



2021	2022	2023	2024	2025	2026
⑤ 보조사업 지원 강화					
절차 간소화	운영 개편				
	관계기관 협력 체계 구축				
	전 단계(full-cycle) 지원 체계 마련				
	화주-물류기업 해외진출 매칭 시스템 구축				
⑥ 전담기관 역량 강화					
발전방안 수립	국제물류 역량 강화 방안 마련				
	전담기관-협회 협력체계 마련				
	국제물류주산업 DB 구축				
		전담기관 기능 고도화			
		해외진출 지원 기능 고도화			

주: 단기 세부 과제, 중·장기 세부 과제

자료: 전문가 의견 등을 바탕으로 KMI 작성

2. 세부 과제 추진 계획

국제물류주산업 경쟁력 제고를 효과적으로 수행하기 위해 <표 5-6>과 같이 세부 과제 추진 과제를 설정하고, 주요 내용을 제시하였다. 각각의 경쟁력 방안은 상호 보완적이고, 연계성이 있어 개별 진행보다는 관련 기관, 추진 내용, 업무 관계성 등을 고려하여 동시·병행하여 진행할 필요가 있다.

〈표 5-6〉 국제물류주선업 경쟁력 제고 세부 과제 추진 계획(안)

경쟁력 방안	구분	세부 추진 과제	주요 내용
국제물류 주선업 플랫폼 구축	단 기	플랫폼 구축 연구 추진	• 플랫폼 구축 시 회사구조, 운영시스템, 업무 조정, 법·제도 정비 등 구체적인 실행 방안 마련 • 대상 기업 선발 기준, 인센티브, 내규, 법적 검토 등 실행 계획 책정
		회사 설립	• 대상 기업 모집(홍보 포함) • 플랫폼 회사 설립 추진
		운영시스템 개발	• 운영시스템 구축을 위한 기반 마련(지원 법·제도) • 포워더 관리 시스템, 통합 관리 시스템(국제물류주선업 전용) 개발
국제물류 주선업 플랫폼 구축	중 장 기	전용 사무소 건립·운영	• 전용 사무소 건립 관련 기반 마련(지원 법·제도, 민관 합동 등) • 전용 사무소 건립 • 전용 사무소 운영
		사업 선진화, 고도화	• 국제물류 컨설팅 체계 구축 및 조직 운영 • 블록체인 기술 개발 및 적용 • 스타트업 기업 육성·성장 전략 마련(공간 확보 포함) • 화주/물류/선사 매칭시스템 도입 등
		지원 사업 연계	• 해운항만물류전문 인력양성사업 참여 • 해외물류시장 개척지원 사업 가점 부여 • 우수 물류기업 인증/우수 선화주 인증 가점 부여 • 이차보전 등 자금지원 가점 부여 등
해운항만 물류 전문인력 양성 지원 강화	단 기	교육 개편 연구	• 교육 프로그램 개편 방안(수요조사 포함), 실행 방안 책정
	중 장 기	관계 기관 협력 체계 구축	• 교육기관(한국선주협회, 한국항만물류협회, 한국국제물류협회, 한국통합물류협회, 한국 생산성 본부 등) 공동 운영/협력 체계 구축
국제물류 관련 정보 기능 강화	단 기	정보포털 개설·운영	• 국제물류투자분석·지원센터(KMI) 사업 소개 - 국제물류투자분석·지원센터, 해외물류시장 개척 지원사업, 해운항만물류 전문인력 양성사업, 우수물류기업인증사업, 항만 배후단지 등
		해운·물류기업 정보 제공	• 해외진출기업 DB 정보 제공 • 자체 조사(국가별/지역별) 해운·물류기업 정보 제공

경쟁력 방안	구분	세부 추진 과제	주요 내용
국제물류 관련 정보 기능 강화	중 장 기		• 해외진출한 비즈니스 모델/성공 사례 • 국내 물류 관련 법·제도·정책자료 제공 • 세미나 및 사업 지원 정보 제공
		네트워크 정보 제공 강화	• 물류비즈니스 모델, 특정 국가 전문가 등 물류관련 학계 및 기업 전문가 DB 구축 및 정보 제공 • 한상 물류기업 글로벌 진출 현황 정보 • 화주 기업 해외진출 매칭 서비스 개시
		정보제공 고도화	• 정기적 현지 물류시장 정보 제공(분기별/20개국 이상) • 현지 해운·물류기업 정보 제공 기능 강화(기업별 네트워크, 경영 성과, 주요 사업 파트너 등) • 사업 지원 정보 제공 및 홍보 강화
		국제물류 분석· 솔루션 도입	• 현지 시장 분석 보고서 제공(주요 산업 공급사슬 체계 등) • 물류센터/터미널/M&A 타당성 분석 등 맞춤형 솔루션 제공
지원자금 신설	단 기	지원자금 활성화 방안 연구 추진	• 기존 제도 개편 방안, 지원 자금 신설, 법·제도·정책 등 구체적인 실행 방안 마련
		기존 제도 홍보	• 현재 운영 중인(PA 이차보존프로그램) 금융 제도 및 활용방안 소개
		기존 제도 개편	• PA, 한국해양진흥공사, 한국무역보험공사, 중기부 등 지원대상(국제물류주산업) 확대 추진 • 관계 부처 간 협의 추진 • 제조기업-국제물류주산업 간 네트워크 형성 방안 마련
	중 장 기	자금지원 신설	• 해외진출 비즈니스 모델 사업화 자금 지원 - (중기) 해외진출 개척지원사업에 선정된 국내 물류기업을 우선 시범 대상으로 적용 - (장기) 국제물류주산업 및 물류기업을 대상으로 사업화 자금 지원
		시장 진출 활성화 및 성장지원 프로그램 개발	• PA·한국해양진흥공사 등의 참여를 통한 해외진출 비즈니스 모델 확대 지원 방안 마련 • 중기부, 한국무역공사, 수출입은행 등을 통해 해외진출 진행 중이거나 성공한 업체와 물류업체 간 네트워크 형성 및 상호 동반 성장 지원프로그램 개발/운영
보조사업 지원 강화	단 기	보조사업 운영 개편	• 홍보 기능 강화(임원급 포럼 개최, 홍보 채널 및 대상 다각화) • 신청 방법 및 제출 서류 간소화 등

경쟁력 방안	구분	세부 추진 과제	주요 내용
	중장기	해외투자 관계기관 협력 체계 구축	한국수출입은행(EDCF, EDPF), PA, 한국해양진흥공사 등 협력을 통한 국제물류주선업 지원 대상 확대 논의
		전 단계 (full-cycle) 지원 체계 마련	- 사업화 단계에서 자금 지원(이차보존), 공공부문 참여로 리스크 분담 - 기업이 사업 진행 과정상 문제 발생 시 해소 방안 및 솔루션 제공
		화주-물류기업 해외진출 매칭 시스템 구축	- 현지 진출 물류기업 DB 구축 - 해외진출 화주(선사, 물류기업 포함) 대상 현지 진출 물류기업 정보(경영 정보 포함) 제공
전담기관 역량 강화	단기	중·장기 발전방안 수립	국제물류투자분석·지원센터 기능 재정립 및 중장기 발전방안 수립
		국제물류 역량 강화 방안 마련	- 해외진출 화주의 SCM 및 물류 애로사항 파악 - 지원사업 및 해외 인프라 구축 사업 등 지원 사업 발굴 - 물류시장 및 산업 DB 수집·분석 기능 강화
		전담기관-협회 협력체계 마련	- 국제물류주선업 현황 조사 시행 및 DB 구축 - (협회) 매출액, 경영이익, 물동량 등 현황 조사 시행 - (전담기관) 협회 조사 현황 정보를 바탕으로 분석을 통한 국제물류주선업 지원 방안 모색
전담기관 역량 강화	중장기	국제물류 주선업 DB 구축	- 국제물류주선업 업계 정보(기업 개요, 산업 규모 및 경영실적 등) - 정기적인 실태조사 실시
		전담기관 기능 고도화	- 해외 사업(비즈니스 모델, 글로벌 SCM, SCM리스크 관리 등) 분석 기능 강화 - 해외진출 사업화 및 진출 맞춤형 컨설팅 지원 - 현지 진출 애로사항 해소를 위한 현지 법률·관행 파악 및 자문지원을 위한 자문위원 풀 구성
		해외진출 지원 기능 고도화	- 물류분석 및 진출 맞춤형 컨설팅 지원 인력 확보 - 현지 법률·관행 파악 및 지원을 위한 자문위원 풀 구성 - 해외진출 한상기업 등과 협조 체계 구축

자료: 전문가 의견 등을 바탕으로 KMI 작성

제 6 장

결론 및 정책제언

제1절 결론

1. 연구 내용 요약

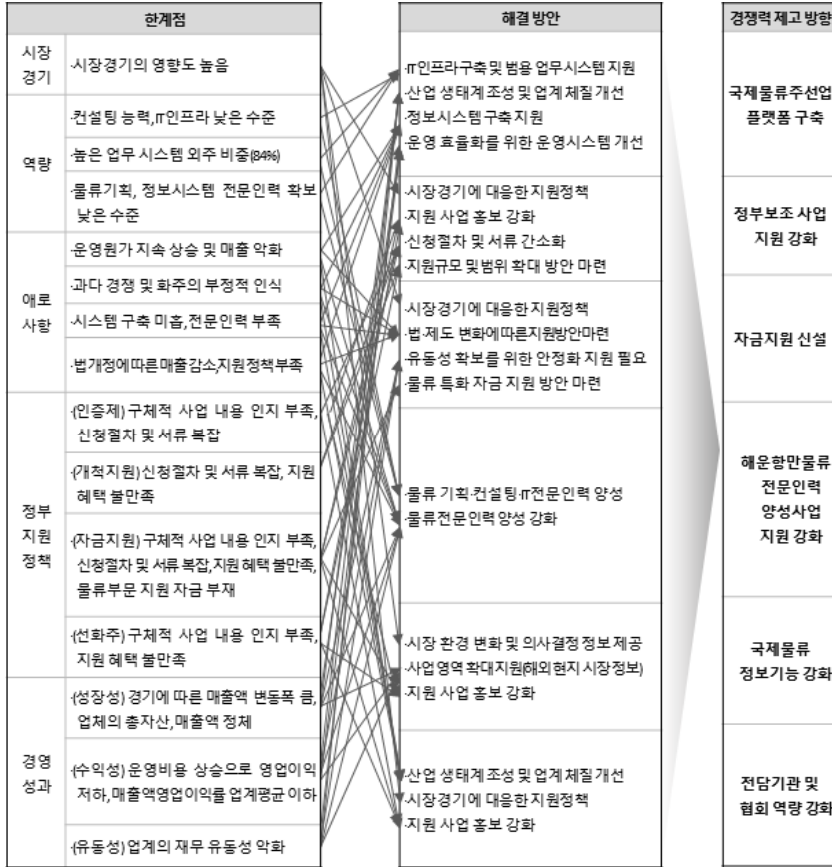
본 연구의 목적은 중소·중견 국제물류주선업의 문제점 및 애로사항을 조사하고, 해소방안 및 지원 정책 방향 제시를 통해 업계 역량 강화 및 경쟁력 제고이다. 이에 따라 우리나라 국제물류주선업체를 대상으로 현황 및 실태조사를 시행하고 이를 바탕으로 경쟁력 제고 방향을 제시하였다.

본 연구에서의 국제물류주선업은 송하인에게 화물을 인수, 수하인에게 인계 시까지 화물을 집하, 선적, 운송 등의 업무를 중계하는 자로 정의하였다. 이와 더불어 국제물류주선업의 업무 범위 및 역할을 운송 설계, 운송계약 체결 및 선복 예약, 관련 서류 작성, 통관, 화물의 집화 및 분배, 화물보험 등 다양한 업무를 포괄하는 것으로 정의하였다.

국내 국제물류주선업은 4천 개가 넘는 기업이 현재 등록 운영되고 있다. 그러나 국제물류주선업 등록기준이 자본금 5억 원 이상에서 3억 원 이상으로 완화되고 필수 시설요건이 폐지됨에 따라 중소 영세업체의 난립으로 인한 국내 주선업체 간 과당경쟁이 발생하고, 이는 곧 기업의 수익성 저하로 이어지고 있는 실정이다. 또한, 일부 규모가 큰 기업은 대부분 대기업의 물류자회사 및 계열사로 중소형 규모의 국제물류주선기업들은 해당 기업에 종속될 수밖에 없는 구조이며 이 또한 수익성 악화의 원인으로 작용하고 있다.

유럽, 미국, 일본의 국제물류주선업 사례조사를 시행하였다. 먼저 유럽은 범유럽 차원에서 EC 내에 유럽 내의 운송 정책을 개발하는 행정부서인 DG MOVE를 따로 두어 교통, 에너지 및 통신 분야의 개발 및 인프라 구축과 연구 프로젝트와 투자를 지원하다. 이와 함께 Horizon 2020을 통해 환경, 교통, 에너지 등과 관련된 연구 및 혁신에 큰 규모의 예산을 제공하고 있다. 다음으로 미국은 국제물류주선업 관련 면허가 허가제로 운영되고 있으며, OTI로 활동하기 위해서는 운송사업면허를 FMC로부터 취득해야 하고, 최소 3년 이상의 경력, 재정 책임 보증금 부과, 운임 관련 정보 공개 등 면허를 취득하기 위해서는 다양한 조건을 충족시켜야 한다. 이러한 방법을 통해 등록업체가 난립하는 것을 방지함에 따라 중소운송주선인의 수익성을 적정 수준으로 유지하고자 노력함과 더불어 외국 NVOCC에게는 더 높은 진입장벽을 두어 자국 국제물류주선업을 보호하고 있다. 마지막으로 일본은 법적으로 화물이용운송사업을 통일하여 운송업의 건전한 발달을 도모하고 있으며 다양화된 수요에 대응한 화물운송 서비스의 원활한 제공을 통해 이용자의 이익 보호 및 편의 증진에 기여하는 것을 목표로 하고 있다.

〈그림 6-1〉 한계점에 따른 해결방안 및 경쟁력 제고 방향



자료: 연구 내용을 중심으로 KMI 작성

국제물류주선업의 기업역량, 화주와의 관계, 외부환경 요인, 지원 정책 등의 설문조사를 통해 실태조사를 실시하였으며, 이와 더불어 업계 경영성과 분석을 통해 국제물류주선업의 현황 및 한계점을 도출하였다. 이를 바탕으로 한계점 및 해결방안을 도출하고 도출된 해결방안을 토대로 경쟁력 제고 방향을 〈그림 6-1〉과 같이 제시하였다.

도출된 경쟁력 제고 방향을 토대로 국제물류주선업 플랫폼 구축,

정부보조 사업 지원 강화, 자금지원 신설, 해운항만물류 전문인력 양성사업 지원 강화, 국제물류 정보기능 강화, 전담기관 및 협회 역량 강화에 대한 경쟁력 제고 방향을 다음과 같이 제안하였다.

국제물류주선업 플랫폼 구축은 현재 국제물류주선업을 영위하는 우량한 중소 사업자를 모집하여 공동으로 단일 회사를 설립하고, 기존의 운영시스템 외주화 및 자체 전문성 결여 문제를 해결하기 위해 정부 주도로 FMS 등과 같은 범용형 운영시스템을 개발하여 운영시스템 통합과 공동 사용을 추진을 제안하였다. 이를 통해 기존의 업체별 운영과 비교하여 화주, 선사, 육상운송업자 등의 이해관계자와의 협상력이 강화되고, 긴밀한 통합이 이루어질 경우, 시너지 효과를 창출할 수 있을 것으로 기대된다. 장기적으로는 해외진출 시 화주-국제물류주선업 플랫폼-선사가 통합 플랫폼을 형성할 경우 글로벌 경쟁력 강화에도 이바지할 수 있다. 다만 이러한 플랫폼을 형성하기 위해서는 초기 기반을 다지기 위해 운영시스템 구축, 공간 확보, 인센티브 제공 등 정부의 지원이 필수적이다.

정부보조 사업 지원 강화를 위해 지원 사업 홍보 강화, 신청절차 서류 간소화, 지원규모 및 범위 확대 방안 마련 등이 요구된다. 상세하게 해외물류시장 개척지원 사업과 이차보전 등의 자금지원 사업의 경우 지원규모 및 범위 확대가 요구된다. 이를 위해 보조사업 선정 평가 단계부터 공공기관을 참여시켜 이차보전(국가), 지분참여(항만공사·한국해양진흥공사) 체계를 마련해야 한다.

자금지원에 있어서 국제물류주선업은 서비스업으로 분류되고 있어 제조업 중심의 중기부 정책자금 지원을 받는 사례가 적으므로 이차액보존(이차보존) 프로그램, 국제물류주선업에 맞는 정책자금 신설 등 관련 지원 정책이 필요한 상황이다. 이에 따라 PA 중소기업 이

차보전 프로그램 확장, 한국해양진흥공사 채무보증 등 국제물류주선에 맞는 정책자금 유형 개발 등이 필요하다. 이와 더불어 중기부 신시장진출 지원사업인 내수기업의 수출 기업화, 수출기업의 글로벌화를 위한 용자지원 사업의 수혜 제조기업과 국제물류주선기업 간 네트워크 형성 방안 마련을 화주-물류기업 간 상호 협력을 통한 해외진출의 안전성 및 활성화 방안을 마련할 필요가 있다.

해운항만물류전문인력 양성을 위해 재직자 교육과정에서 업계의 요구를 반영하여 실무교육 과정과 더불어 물류기획·컨설팅·IT 관련 교육 과정 편성이 필요하다. 이를 위해 교육 프로그램 사례조사, 교육과정 개편, 교재 편찬, 전문가(강사) 섭외 등을 실시함으로써 해운항만물류전문인력 양성사업의 질적 강화를 도모할 수 있을 것으로 예상된다.

국제물류 관련 정보기능 강화를 위해 물류 관련 정부정책 지원 현황 및 관련 지원 사업을 소개할 수 있는 채널 마련을 위해 기존에 운영 중인 정보포털 개선이 필요하다. 이와 더불어 국가별/지역별 해운·물류기업 정보 업데이트, 국고보조사업을 통해 해외진출한 해운·물류기업의 현지 상세 정보를 제공하는 해외진출 현황 콘텐츠, 해외 법률 정보, 국제물류주선업 및 물류업 관련 지원 사업 정보 제공 콘텐츠 등과 같은 관련 정보를 제공할 수 있는 맞춤형 정보제공 시스템 구축이 필요하다. 나아가 현지 물류 정보, 해외 물류 관련 광범위한 정책 및 시장 정보 제공 및 물류 전문보고서, 기업 동향 및 현지 기관/단체 정보제공 등과 같은 물류 관련 자료를 제공하는 자료실 콘텐츠를 마련하여 물류기업이 한 번에 필요한 정보를 확인할 수 있는 일관화된 지원정보시스템 구축이 필요하다.

전담기관 역량강화를 위해서는 국제물류투자분석·지원센터(KMI)

의 역할·기능을 강화하고, 우리 해운·물류기업의 해외진출 일괄지원과 투자분석 기능 강화 등 기능 재정립과 중장기 발전 기반을 마련할 필요가 있다. 협회 역량 강화를 위해서는 국고보조사업 운영, 교육프로그램 등 역할 부여를 통한 외형 성장을 지원하여야 한다. 또한, 전담기관과 협회의 협력체계 마련을 통한 상호 역량 강화에 중점을 두어야 한다.

2. 연구의 한계점

본 연구는 국제물류주선업의 실태조사와 경쟁력 제고 방안 제시를 수행하였고, 연구 진행의 한계점 및 개선 방향은 다음과 같다.

우선 우리나라 국제물류주선업의 업체 수는 약 4,500개사이나 실태조사 및 경영실적 분석에 있어 대상 수는 102개사이다. 실질적으로 KIFFA에 등록된 회원사는 621개사이고, 총 1,021개사에게 설문지를 배포하였으나 회수율이 10% 내외로 그쳤다. 향후 설문기간, 설문내용, 회수방법 등의 개선이 필요하다.

그리고 이번 실태조사는 첫 조사로 결과에 대한 시계열적 비교·평가는 불가능하다. 따라서 정기적인 실태조사를 통해 연차별 비교 및 데이터 축적을 통한 시계열적 평가를 실시할 필요가 있다.

또한 국제물류주선업계 평가 시 실태조사 내용인 정성평가와 경영실적인 정량평가를 실시하였다. 그러나 다년도 비교·평가 시 업계 역량 및 경영실적을 일관성 있고, 가시적으로 평가하기 위해서는 지수화 작업이 필요하다. 따라서 실태조사 항목 및 경영실적, 이외 수집 가능한 데이터를 확보하여 지표 및 지수화 개발이 필요하다.

마지막으로 본 연구는 경쟁력 제고 방향을 제시하고, 이에 따른 향후 추진 로드맵과 세부 과제를 도출하였다. 이러한 목적이 달성되기 위해서는 향후 세부 과제에 대한 구체적인 실행 방안 마련이 필요할 것이다.

제2절 정책제언

1. 국제물류주선업 플랫폼 구축을 위한 거버넌스 강화

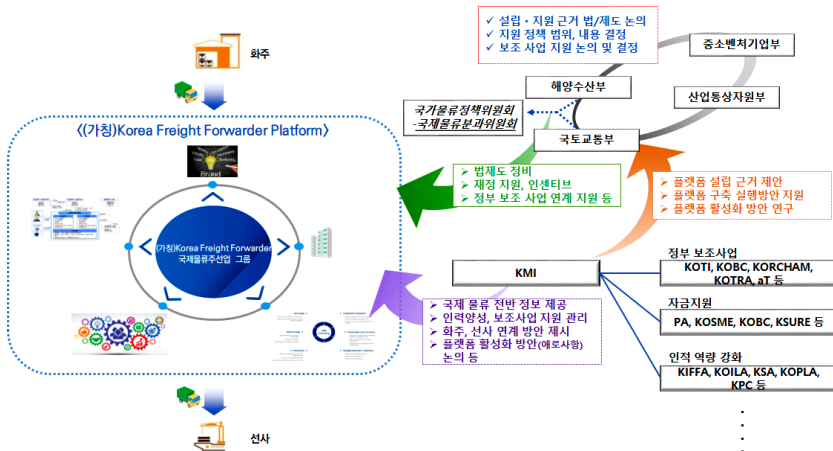
국제물류주선업 플랫폼이 기틀을 갖추고 활성화되기 위해서는 산·연·정의 긴밀한 연계·협력이 선행되어야 한다. 그리고 초기 설립 후 자립성을 확보하기 이전까지는 일정 부분의 정부의 지원이 필수적이다. 따라서 각 기관의 협업 및 역할을 명확히 하고, 효과적인 논의 및 의사결정이 필요하다.

연구기관에서는 플랫폼 설립의 근거를 마련하고, 법·제도, 부처별 조정 사항 및 협력 사항 등을 제시해야 한다. 그리고 플랫폼 구축 및 회사 설립을 위한 구체적인 실행방안을 마련해야 한다. 또한 설립 이후에도 지속적인 사업 확대와 성장이 될 수 있도록 활성화 방안 연구를 추진해야 한다. 이를 위해 국제물류 관련 DB 축적·분석을 통해 글로벌 물류 시장정보를 적기에 제공하고, 화주·선사 등 거래관계자와의 연계 방안 연구도 필요하다. 또한 블록체인 기술 적용 방안, 스타트업 기업 육성 및 국제물류주선업 플랫폼 도입 운영 방안 등 사업 선진화와 고도화를 위해 연구도 진행되어야 한다.

국제물류 전담기관의 역할로는 정부보조 관리기관과의 논의를 통

해 인력양성사업, 해외 물류시장 개척지원 사업, 우수물류기업 인증, 우수 선화주 인증 등의 보조사업의 참여 활성화를 위한 방안 마련이 필요하다.⁵⁸⁾ 그리고 경기 변동에 따른 안정적 운영과 사업 확대·다각화, 해외시장 진출 시 지원 방안을 마련하기 위해 자금 지원을 관리하는 기관과의 협력이 중요하다.⁵⁹⁾ 또한 내부 인적 자원 역량 강화를 위해 정부에서 수행하고 있는 인력양성 교육 프로그램을 활용할 수 있도록 인력양성 수행 기관과의 협력체계 구축이 필요하다.⁶⁰⁾

〈그림 6-2〉 국제물류주산업 플랫폼 구축을 위한 거버넌스 구상도



자료: 기존 연구, 전문가 의견 등을 바탕으로 KMI 작성

정부 부처 측면에서 해양수산부와 국토교통부는 연구기관의 플랫폼 설립 근거와 실행방안 등을 검토하여 설립 및 지원 근거(법·제도)를 수립해야 한다. 이를 위해 행정기관위원회의 자문위원회인 국가물류정책위원회의 국제물류분과위원회에 상정하여 심의·조정 과정

58) 한국교통연구원, 한국해양진흥공사, 대한상공회의소 등

59) 항만공사, 한국수출입은행, 한국해양진흥공사, 한국무역보험공사 등

60) 한국국제물류협회, 한국통합물류협회, 한국선주협회, 한국항만물류협회, 한국생산성본부 등

을 거쳐 영향력을 확보하는 과정이 필요하다.⁶¹⁾⁶²⁾⁶³⁾ 이러한 과정에서 국제물류주선업 플랫폼 설립 근거를 명확히 하고, 지원 정책의 범위와 구체적인 지원 내용을 결정해야 한다. 그리고 분과위원회의 심의·조정 후 타 부처 법·제도 등의 상충 사항 판단, 지원자금 연계 가능성 등을 판단하기 위해 산업통상자원부, 중소벤처기업부 등과의 논의·조정 과정을 거쳐야 한다.

2. 국제물류주선업 해외진출 촉진 지원 및 사업 모델 개발

국내의 국제물류주선업체는 약 4,600개사로 국내 시장을 고려해 볼 때 업체 수가 과다하다. 실제로 실태조사 시 업체 과다로 인해 경쟁이 치열하여 수익 및 이익 감소 이어지는 문제점이 제기되었다. 이러한 문제를 해결하기 위해서는 업계 체질 개선과 더불어 업체의 해외진출 확대가 필요할 것이다. 이러한 해외진출을 통해 국제물류주선업의 경쟁력이 강화되고, 종합물류회사로의 성장도 가능해질 것이다. 그러나 중소·중견 국제물류주선업이 초기에 자력으로 해외에 진출하는 것은 자금력, 해외 경험, 현지 정보, 진출 리스크 등 종합적으로 고려해 볼 때 어려움이 따른다. 따라서 화주, 대형 물류회사 등과 공동 진출을 위한 다양한 사업 모델 구상이 필요하다.

61) 행정기관위원회는 소관 사무에 대한 자문, 조정, 협의, 심의 또는 의결 등을 위한 복수의 구성원으로 이루어진 합의제 기관이다. 행정기관위원회는 행정위원회와 자문위원회로 구분되고, 행정위원회는 법적 구속력을 갖는 결정을 할 수 있고, 집행의사 결정이 가능하다. 반면 자문위원회는 행정기관 의사결정에 실질적인 영향력은 있을 수 있어도 법적 구속력은 없다.

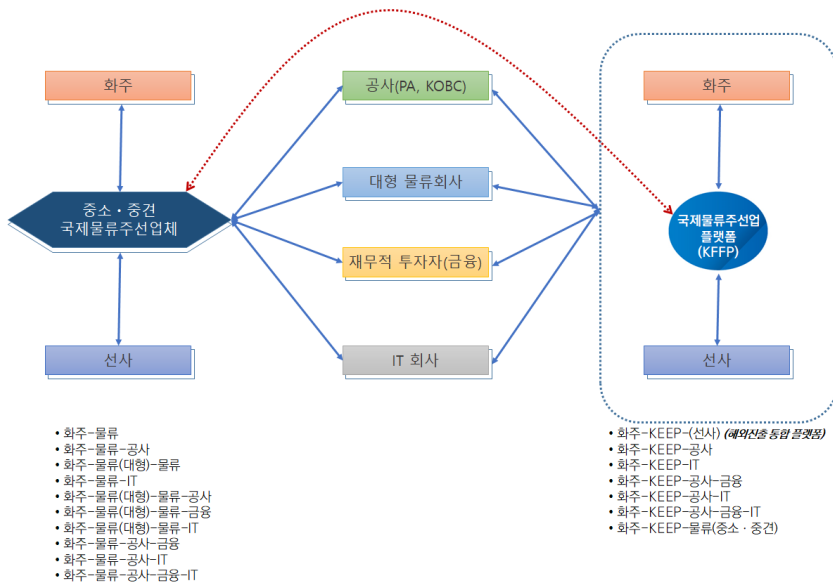
62) 해양수산부, 국토교통부의 행정위원회에는 물류 관련 위원회가 없는 관계로 국가물류정책위원회에 상정한다. 「물류정책기본법」 제17조에 따라 국가물류정책위원회는 국가물류체계의 효율화, 물류산업의 육성·발전, 국제물류의 촉진·지원 등의 중요 정책 사항에 대해 심의·조정한다.

63) 「물류정책기본법」 제18조에 따라 국가물류정책위원회의 업무를 효율적으로 추진하기 위해 물류정책분과위원회, 물류시설분과위원회, 국제물류분과위원회를 운영하고 있고, 본 사항은 국제물류분과위원회에 해당된다.

현재 해외진출 시 화주-물류기업 동반진출이 일반적인 사례이다. 그러나 항만공사, 한국해양진흥공사 등과 같은 공사와 대형 물류회사, 재무적 투자자, IT 회사 등과의 공동 진출도 가능할 것이다. 그리고 단일 기업 간 동반진출이 아닌 2개 이상의 관계자와의 컨소시엄 형태의 동반진출도 고려할 수 있다.

그리고 향후 국제물류주선업 플랫폼의 국내 기반이 안정화되면 해외진출로 사업 범위를 확장할 수 있다. 해외진출 시에는 기존 거래 고객인 다수의 화주 및 선사가 대상이 되고, 동반 진출을 통해 자금·리스크 분담, 국내외 네트워크와의 연계 강화 등 우리 기업 해외 경쟁력 강화에 기여할 수 있다. 또한 우리 중소·중견 국제물류주선업과 국제물류주선업 플랫폼 협업도 가능할 것이다.

〈그림 6-3〉 해외진출 사업 모델 구상 개략도



자료: KMI 작성

3. 국제물류주선업 DB 체계 구축

본 연구의 한계점에서도 제시한 것과 같이 국제물류주선업의 관련 자료를 수집하고 축적하지 못한 상황이다. 이러한 한계로 인해 국제물류주선업의 실태를 파악하고, 지원 정책을 책정하는 데에 어려움이 따른다.

따라서 국제물류주선업의 DB 체계를 구축하고, 정보 수집 및 축적을 실시할 필요가 있다. 이러한 작업은 전담기관이 국제물류투자분석·지원센터(KMI)와 KIFFA 등이 공동으로 수행하는 것이 효과적일 것이다.

현재 KIFFA는 매년 회원사 명부를 수집하여 정보를 제공하고 있다. 그러나 회원사의 대표자, 주소, 전화번호, E-mail, Web site 등 기본 정보만을 제공하고 있다. 물류신문사는 『물류산업총람』을 통해 종합물류기업에 대한 재무정보와 사업 부문별 매출 실적 등을 제공하고 있다.

국제물류주선업의 DB 체계 개선방안으로 정보 수집 주체는 국제물류투자분석·지원센터와 KIFFA, 물류신문사 등이 공동으로 수행한다. 조사 대상은 국제물류주선업 전수조사는 불가능하기 때문에 초기에는 회원사를 대상으로 하고, 향후 조사 범위를 확대한다.

정보 수집 주요 내용은 기본적인 회원 명부와 국제물류주선업의 업계 규모, 경영실적 등이 있다. 조사 시에는 정기 실태조사 및 사업보고서(전자공시시스템), 기업정보 제공 회사 데이터 확보 등을 통해 관련 DB를 확보한다. 회원 명부에서는 임직원 고용인원과 주요 화주, 주요 거래 국가 등의 사항을 추가한다. 신규로 조사할 국제물류주선업 규모는 업계 물량, 매출, 고용인원, 국가별 물량 등을 조사한

다. 국제물류주선업체 경영실적에서는 재무제표 상의 매출액, 영업이익, 당기순이익, 부채, 자본 등이 기본적인 실적과 더불어 성장성, 활동성, 수익성, 재무 레버리지, 유동성 등 경영실적 DB도 조사하여 정보를 제공한다. 또한 기존의 사업별 매출 실적 및 비중에서 사업별 물량 실적 및 비중 등을 추가한다.

이를 통해 국제물류주선업에 특화된 DB를 구축하고, 정책 관계자, 화주, 선사 등 이해관계자의 요구에 적합한 정보 제공이 가능해질 것으로 평가된다.

〈그림 6-4〉 국제물류주선업 DB 체계 개선 방안

AS-IS		TO BE
한국국제물류협회 DB		KMI·한국국제물류협회·물류신문사 등 공동 DB 구축
• 회원 명부 - 대표자, 주소, 전화번호, E-mail, Web site		• 국제물류주선업 회원 명부 - 대표자, 주소, 전화번호, E-mail, Web site, 고용인원, 주요 화주, 주요 거래 국가 • 국제물류주선업 규모 - 업계 물량, 매출, 고용인원 • 국제물류주선업체 경영실적 - (경영실적) 매출액, 영업이익, 당기순익, 부채, 자본, 처리 물량 - (경영성과) 성장성, 활동성, 수익성, 재무 레버리지, 유동성 - (사업 부문별 실적) 사업별 매출 실적 및 비중, 사업별 물량 실적 및 비중
물류신문사 DB	→	
• 종합물류기업^{주)} 경영실적 - 매출액, 영업이익, 당기순익, 부채, 자본 - 사업별 매출 실적 및 비중(상위 31개사)		

주: 물류신문사에서는 종합물류기업을 선박, 항공기 운항을 제외한 3PL, 운송, 보관, 보관, 하역, 택배 등으로 규정함

자료: 한국국제물류협회(2017), 물류신문사 편(2019)을 바탕으로 KMI 작성

4. 국제물류주선업 등록 관련 제도 개선 검토

우리나라 국제물류주선업의 업계 수준을 평가하기 위해 본 연구에서의 국내외 조사 자료를 중심으로 유럽, 일본과의 비교·분석을 실시하였다. 비교 대상은 사업체 수, 업계 매출액, 종사자 수 등이다.

분석 결과 우리나라의 사업체 수는 유럽의 16%, 일본의 885% 수준이고, 업계 매출액은 유럽의 2%, 일본의 56% 수준이다. 종사자 수는 유럽 대비 4%, 일본 대비 37% 수준이다. 이를 통해 우리나라의 사업체당 종사자 수를 분석 결과 유럽 대비 25%, 일본 대비 4% 수준이고, 사업체당 매출액은 유럽 대비 12%, 일본의 6% 수준에 머무르고 있다. 상대적으로긴 하나 우리나라 물류 규모 대비 업체 수는 많으나 업체당 종사자 수는 평균 4명 정도로 소규모이고, 이로 인해 업체당 매출액은 평균 5억 9천만 원 정도로 유럽, 일본에 비해 상당히 낮은 수준인 것을 알 수 있다.

〈표 6-1〉 유럽, 일본, 한국 국제물류주선업 현황 비교

구분	유럽 ¹⁾	일본 ²⁾	한국 ³⁾	유럽 대비 한국	일본 대비 한국
사업체 수(개사)	70,000	1,272	11,258	16.1%	885.1%
업계 매출액(억 원)	3,396,000	11,700	6,600	1.9%	56.4%
종사자수(천명)	1,140	124	46	4.0%	37.1%
사업체당 종사자 수(명)	16.29	97.48	4.09	25.1%	4.2%
사업체당 매출액(백만 원)	4,851	9,198	586	12.1%	6.4%

주: 1) EU-28 기준, 유럽표준산업분류 H(운송 및 창고), 기타 운송 지원활동(52.29) 통계치 활용

2) 유럽, 한국은 2017년 기준이나 일본은 2017년 자료가 입수에 어려워 2018년 기준 활용, 일본은 외항이용운사업, 항공이용운송사업으로 한정

3) 한국은 국제물류주선업의 별도 통계가 없어 '화물운송 중개, 대리 및 관련 서비스업'을 대상으로 설정함

자료: 각 기관 자료를 바탕으로 KMI 작성

이러한 결과의 원인으로 다양하나 업계의 소규모 경영 방식 고수, 사업체 수 과다로 인한 경쟁 치열 등으로 인해 고객에 대한 서비스 질 저하의 문제가 발생하고 있다.

이러한 문제를 해결하기 위해 산업적으로는 업체 자체적으로 역량 강화 및 사업 확대를 위한 노력을 해야 하고, 건전한 산업 생태계 조성을 위한 산업 내 통합이 이루어질 수 있는 인센티브 도입 등의 방안 마련이 필요하다. 정책적인 측면에서는 현재의 등록제도 개선, 또는 사업 영역, 특성, 책임 범위 등을 고려한 등록제, 허가제 구분 시행 등의 방안 마련이 필요할 것이다.

5. 국제물류주선업 지원 관련 정책 연구 강화

본 연구는 목적에 입각하여 향후 국제물류주선업 경쟁력 제고를 위한 로드맵을 제시하였고, 단기 및 중·장기 과제를 도출하였다. 국제물류주선업 경쟁력 제고라는 목표를 효과적으로 달성하기 위해서는 실행의 기초가 되는 연구를 충실히 진행하여야 한다. 따라서 향후 지원 정책 책정을 위한 연구 방향을 다음과 같이 제시하고자 한다.

첫째, 국제물류주선업 플랫폼 구축 관련 연구가 추진되어야 한다. 본 연구를 발전시켜 플랫폼 구축의 필요성과 당위성을 입증하고, 플랫폼 구축 시 회사구조, 운영시스템, 업무 조정 등 구체적인 실행 계획을 수립해야 한다. 이를 근거로 「물류정책기본법」 등의 법률 개정안을 도출하고, 플랫폼 도입 제도 신설 방안을 마련해야 한다. 그리고 플랫폼 구축 이후 활용되는 실적 평가 방법과 모니터링 체계 구축 연구도 진행되어야 한다.

둘째, 해운항만물류 전문인력 양성사업의 실무 교육 개편 관련 연

구가 필요하다. 국제물류주선업의 역량 저하 주요 요인 중 하나인 인적 자원의 경쟁력 강화를 위한 실무교육 체계 개편 방안 연구가 진행되어야 한다. 이와 더불어 글로벌 시장의 공급사슬 경쟁력 강화를 위해 우리 물류 전문인력의 해외진출 촉진을 위한 교육 개편 방안 연구도 병행되어야 한다.

셋째, 국제물류 통계 연구가 진행되어야 한다. 이를 국제물류 DB 축적체계 구축을 위한 방안 연구가 필요하고, 주요 산업의 글로벌 가치사슬 변화에 따른 공급사슬 구조 변화에 대한 연구도 필요하다. 그리고 글로벌 공급사슬 경쟁력을 평가할 수 있는 지표를 마련하고, 글로벌 물류 기업과 우리 기업의 비교·분석을 통해 국제물류주선업을 비롯한 물류기업의 약점을 도출하고, 극복할 수 있는 전략을 책정할 필요가 있다.

넷째, 지원 자금 활성화를 위한 연구가 진행되어야 한다. 우선 기존 지원 자금제도의 현황과 한계점을 평가하고, 국제물류주선업이 제도 내의 적용될 수 있는 방안을 마련해야 한다. 다음으로 해양수산부, 국토교통부 차원에서 신규 지원 자금사업을 신설할 경우 전반적인 운영 체계 구축과 법률 개정안 마련 연구가 필요하다.

다섯째, 국제물류주선업의 해외진출 활성화를 위한 비즈니스 모델 개발 연구가 추진되어야 한다. 이를 위해 국·내외 국제물류기업의 해외진출 사례 연구를 진행하고, 적용 가능한 사례를 수집·평가해야 한다. 이를 통해 사업 모델별 이해관계자와의 협력 체계 구축, 자금 조달, 단계별 진출전략 등 구체적인 실행 방안을 구상해야 한다.

여섯째 국제물류주선업 등록 관련 제도 개선 방안 연구가 필요하다. 현재 국제물류주선업 등록제도의 한계점을 평가하고, 등록제에 따른 업계의 영향을 분석한다. 그리고 해외의 등록제도 현황, 법률

규정, 지원 제도 등을 조사·평가한다. 이를 통해 현재의 등록제도 개선 방안을 도출하고, 법률 개정안 제시한다. 또한 등록제도 개성을 통해 기대효과도 제시할 필요가 있다.

〈표 6-2〉 국제물류주산업 지원 관련 연구 추진 방향

연구 주제	주요 내용
국제물류주산업 플랫폼 구축 연구	• 플랫폼 구축 필요성/당위성 제시 • 플랫폼 구축 시 회사구조, 운영시스템, 업무 조정, 선진화·고도화 방안 • 법 개정(안), 제도 신설 방안 • 사업 계획서 책정(대상 기업 선발 기준, 인센티브, 내규 등) • 플랫폼 구축 기대 효과 및 실적 평가, 모니터링 체계 등
해운항만물류 전문인력 실무 교육 개편 연구	• 실무교육 프로그램 실태조사(국내) • 해외 실무 교육프로그램 사례 분석 • 업계 수요 조사 후 실무 교육 프로그램, 실행 체계 개편 방안 • 물류 전문인력 해외진출 촉진을 위한 교육 개편 방안
국제물류 통계 분석 연구	• 국제물류 관련 자료 수집 및 DB 축적체계 구축 • 주요 산업 글로벌 공급사슬(GVC 포함) 구조 분석 • 글로벌 공급사슬 경쟁력 평가 체계(정성, 정량, 지수화 등)
지원 자금 활성화 방안 연구	• 기존 지원 자금 제도 평가 및 국제물류주산업 적용 방안 • 지원 자금 신설 필요성/당위성 제시 • 지원 자금 신설 시 운영 체계 구축 방안 • 법 개정(안), 제도 신설 방안 등
국제물류주산업 해외진출 BM 연구	• 국·내외 국제물류기업 해외진출 사례 조사 • BM 적용 가능성 검토 및 BM별 구체적 실행 방안 제시
국제물류주산업 등록 관련 제도 개선 방안 연구	• 국제물류주산업 등록제도 한계점 및 영향 분석 • 등록제도 사례조사(해외) 및 적용 가능성 • 등록제도 개선 방안(법률 개정 방안 포함), 기대효과(정성·정량)

자료: KMI 작성

참고문헌

〈국내 문헌〉

김은수·최나영환·조지성·김병주·김동환·길광수, 『수출기업의 글로벌 공급사슬 협력 수준 분석과 물류정책 방안 연구』, 한국해양수산개발원, 2019.

김인현, 「운송주선인의 다양한 법적 지위에 따른 법률관계」, 『안암법학』, 제26호, 2008.

김호환·신용존, 「국제물류주선업의 해외진출 전략에 관한 연구」, 『한국항만경제학회지』, 제31권 제2호, 2015.

대한상공회의소, 『제3자물류컨설팅 지원 사업 안내서』, 2019.

_____, 『민관합동 물류지원센터 사업 공고』, 2018.

물류신문사 편, 『물류산업총람』, 물류신문사, 2019.

박병인, 「국내 화주의 국제물류주선기업 선정요인」, 『한국항만경제학회지』, 제31권 제4호, 2015.

방희석·엄운대·김승철, 『프레이트 포워딩 관리론』, 박영사, 2009.

신수용·김은수·김병주·김엄지, 『물류기업 해외진출 지원사업 평가 및 실효성 제고 방안』, 한국해양수산개발원, 2017.

신창훈·정동훈·최진이·조경우·양한나, 「국제물류주선 사업자의 정부정책 우선 순위 분석」, 『한국항해항만학회지』, 제37권 제6호, 2013.

이성우·김근섭·송주미, 『한국 국제물류산업 선진화 방안 연구』, 한국해양수산개발원, 2010.

이신규, 「우리나라 국제물류주선업의 글로벌화 방안」, 『무역연구』, 제8권 제1호, 2012.

한국국제물류협회, 『국제복합운송실무』, 2009.

_____, 『KIFFA Member's Directory』, 2017.

한국무역보험공사, 『무역보험 제도안내 02』, 2016.

한국수출입은행, 『한국수출입은행 금융지원안내』, 2019.

- 한국은행, 『2018년 기업경영분석』, 2019.
- 한국해양수산개발원, 『화주-물류기업 해외동반진출 지원사업 사업 안내서』, 2019.
- _____, 『해외물류시장 개척지원 사업 공고문』, 2020.
- 해양수산부, 『우수 선화주기업 인증 가이드북』, 2020.

〈국외 문헌〉

- Eurostat, “NACE Rev.2 Statistical classification of economic activities in the European Community,” *Office for Official Publications of the European Communities*, 2008.
- World Bank, *Connecting to Compete 2018: Trade Logistics in the Global Economy*, 2018.
- 高橋祐樹, 若菜高博, 「日系フォワーダーの抱える課題と改革方策」, 『NRI パブリックマネジメントレビュー』, 153, 2016.
- 上羽博人, 「利用運送事業者(フレイト・フォワーダー)とターミナル業務」, 『松山大学論集』, 30(5-2), 2018.

〈인터넷 자료〉

- 국가법령정보센터, <https://www.law.go.kr/LSW/lsInfoP.do?efYd=20200324&lsiSeq=215751#0000> (검색일: 2020. 6. 20)
- 농수산유통공사, <http://www.at.or.kr/>
- 대한무역투자진흥공사, <https://www.kotra.or.kr/>
- 미국 국제물류주선협회, <https://www.tianet.org/about-the-industry/> (검색일: 2020. 9. 28)

미국 국회도서관, <https://www.loc.gov/item/uscode1946-004049013/> (검색일: 2020. 9. 28)

미국연방규정집, https://www.ecfr.gov/cgi-bin/text-idx?SID=75a31628ca283faa82d23f64b7d83821&mc=true&node=se46.9.515_111&rgn=div8 ; https://www.ecfr.gov/cgi-bin/text-idx?SID=de8b92b48d4afe6618d4ed1094630d2d&mc=true&node=se46.9.515_121&rgn=div8 ; https://www.ecfr.gov/cgi-bin/text-idx?SID=de8b92b48d4afe6618d4ed1094630d2d&mc=true&node=se46.9.515_124&rgn=div8 (모든 자료 검색일: 2020. 9. 28)

부산항만공사, <https://www.busanpa.com/>

연방해사위원회, <https://www.fmc.gov/about-the-fmc/> (검색일: 2020. 9. 28)

우수물류기업인증센터, <https://celc.koti.re.kr/> (검색일: 2020. 9. 28)

유럽연합위원회, <https://ec.europa.eu/inea/mission-objectives> ; <https://ec.europa.eu/inea/connecting-europe-facility/cef-energy> ; <https://ec.europa.eu/inea/connecting-europe-facility/cef-telecom> ; <https://ec.europa.eu/inea/connecting-europe-facility/cef-transport> ; <https://ec.europa.eu/programmes/horizon2020/what-horizon-2020> (모든 자료 검색일: 2020. 9. 25)

중소벤처기업진흥공단, <https://kr.gobizkorea.com/>

통계청, <http://kostat.go.kr/> (검색일: 2020. 9. 25)

_____, <http://kostat.go.kr/wsearch/search.jsp>

한경경제용어사전, <https://dic.hankyung.com/> (검색일: 2020. 10. 7)

한국생산성본부, <https://www.kpc.or.kr/>

한국통합 물류협회, <https://koila.or.kr/>

한국해양진흥공사, <https://www.kobc.or.kr/kor/CMS/Contents/Contents.do?mCode=MN060> (검색일: 2020. 10. 7)

Cornell Law School, <https://www.law.cornell.edu/cfr/text/46/515.11> (검색일: 2020. 9. 28)

- e-Gov法令, https://elaws.e-gov.go.jp/search/elawsSearch/elaws_search/lsg0500/detail?lawId=401AC0000000082 (검색일: 2020. 8. 25)
- Eurostat, https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Transport_statistics_introduced#Transport_statistics (검색일: 2020. 9. 25)
- ihime, <https://www.ihime.co.kr>
- Japan International Freight Forwarders Association, <https://www.jiffa.or.jp> (검색일: 2020. 7. 14, 2020. 8. 25)
- Legal Information Institute, <https://www.law.cornell.edu/>
- Transport Intelligence, <http://www.gscintell.com/Markets/Details/223f0b83-1f67-40f8-8a3b-60c335f382c4> (검색일: 2020. 9. 25)
- World Bank, <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/29971> (검색일: 2020. 10. 15)
- 国土交通省, <https://www.mlit.go.jp/common/000218072.pdf> (검색일: 2020. 7. 15); <https://www.mlit.go.jp/common/001354690.pdf> (검색일: 2020. 8. 25)
- 行政書士法人シグマ, <https://sigma-office.jp/kamotsu-riyou/> (검색일: 2020. 7. 15)

〈법령 및 판례 자료〉

- 「물류정책기본법」(2020. 3. 24, 법률 제17091호)
- 「물류정책기본법 시행령」(2020. 3. 3, 대통령령 제30509호)
- 「상법」(2020. 6. 9, 법률 제17362호)
- 「해운법」(2020. 2. 18, 법률 제17065호)
- 「Ocean Shipping Reform Act of 1998」
- 貨物利用運送事業法(2019년 법률 제 82호)

기본연구보고서 발간목록

2020년

01	해양수산업의 지역 간 연관구조 분석	장정인
02	해양수산 분야 기술 대외의존도 분석연구 - 스마트항만을 중심으로 -	전형모
03	지역 해양수산 오픈 플랫폼 구축방안 연구	최지연
04	갯벌 거버넌스 개선방안에 관한 연구	육근형
05	해양환경정책의 능동적 추진을 위한 재원체계 개선 방안 연구	박수진
06	항만 대기환경 관리 표준 및 평가모형 연구	안용성
07	해양수산분야 사회문제해결형 R&D 기반 구축 연구	좌미라
08	해양 유입 하천쓰레기 관리체계 개선방안	이윤정
09	수산식품 품질·안전관리 제도 개선방안 연구	이현동
10	국제법 변화에 대응한 어선원 안전 및 권리 제고방안 연구	한덕훈
11	스마트 양식 클러스터 추진 방안 수립 연구	이상철
12	해양포유류 보호에 관한 수산업 대응 방안 연구	정명화
13	수산물 수급통계 개선 방안 연구	김수현
14	IMO 온실가스 규제 대응 정책방향 연구	박한선
15	퇴직전문가 활용을 통한 해운업 경쟁력 강화방안 연구	안영균
16	글로벌 선사들의 물류통합화 전략에 대한 국적선사의 대응방안	전형진
17	내항여객운송항로 정책 발전방안 연구	김태일
18	블록체인 기술기반 식품콜드체인 체계 구축 연구	조지성
19	항만자동화 도입 관련 노무 갈등 해소 방안 연구	김찬호
20	스마트항만과 스마트도시 연계 발전 방안 연구	이연경
21	항만의 회복탄력성 측정 모형 구축에 관한 연구	김성기
22	IMO 규제기반 해사산업의 글로벌 지속발전방안 연구 -新해사산업의경제적파급효과분석연구(4차년도)-	박한선
23	국내 항만연계 산업의 가치사슬 및 공급사슬 연계성 강화방안 - 자동차 산업을 중심으로	신수용

2019년

01	한반도 평화 체제 수립 대비 접경수역 연구	최지현
02	수산부문 전망모형 「KMI-FOSiM」 구축 연구(2차년도)	이현동
03	4차 산업혁명 시대의 스마트 어촌 구축방안 연구	박상우
04	해양수산분야 예견적 위험분석 기반구축 연구	최석우
05	재해대응 및 환경보전을 위한 연안토지 매수 이행방안 연구	윤성순
06	선박 대기오염물질 배출저감 기술의 평가·인증체계 구축 및 활용방안 연구	안용성
07	해양레저관광서비스 산업 육성방안 연구	최일선
08	주요국의 나고야의정서 이행체계 강화에 대응한 해양유전자원정책 개선 연구	박수진
09	하천·해양 수질의 연계·통합 관리 체계 연구	장원근
10	총허용어획량(TAC) 기반 수산자원관리 강화 방안 연구	이정삼
11	우리나라 수산업·어촌의 공익적 기능에 관한 연구	류정곤
12	우리나라 원양산업의 사회적 책임 실천 강화를 위한 정책연구	정명화
13	수산업 노동시장 구조 분석과 노동정책 변화에 따른 대응 연구	한광석
14	우리나라 정기선 해운정책 개선 방안 연구	김태일
15	국내외 해운금융 비교를 통한 국내 해운금융 역량강화 방안 연구	전형진
16	해상 사이버 보안체계 강화방안 연구	박한선
17	해운 기업 비즈니스 모델과 경쟁우위 분석 연구	윤희성
18	국내 항만산업이 지역경제에 미치는 영향 분석	하태영
19	동북아 공동배출규제해역 지정 필요성 및 추진방안 연구	이기열
20	수출기업의 글로벌 공급사슬협력 수준 분석과 물류정책 방안 연구 - 화주~물류기업 협력을 중심으로 -	김은수
21	신선식품 수출입 증대를 위한 우리나라 항만물류 개선 방안	신수용
22	환동해권 물류 및 지역개발 비즈니스 모델 제안과 협력방안	박한선
23	IMO 규제기반 해사산업의 글로벌 지속발전방안 연구 - 우리나라 新해사산업의 경쟁력 분석에 관한 연구 -	최나영환

수시연구보고서 발간목록

2020년

01	포스트 코로나 19 해양수산 분야 정책방안	박광서
02	생분해성 어구 사용 활성화 방안 연구	심성현
03	해양법 전문인력 양성 방안 연구	박영길
04	무인도서 해양주권 강화와 이용 활성화를 위한 제도 개선방안	정지호
05	지역 해양수산 재정분권 대응방향	황재희
06	데이터 3법 개정에 따른 항만·물류 데이터 활용도 제고 방안	이기열
07	양식 활어 유통 효율화 방안 연구	마창모
08	해양레저관광사업 추진을 위한 제도정비 방안	홍장원
09	해양바이오기업의 규제 정비 방안 연구	최석문
10	비상체제 시 선원의 안전을 위한 선박-항만-항공 이동경로 구축방안	이혜진

2019년

01	일본의 수산물 수입 구조 분석과 對일본 수출 전략 연구	임경희
02	선박부착생물에 대한 선제적 대응을 위한 정책방향 연구	박수진
03	수산물 위생안전을 위한 저온유통체계 구축방안 연구	장홍석
04	전국 사업체조사 마이크로데이터를 활용한 어촌지역 고용통계 (2016, 2017)	한광석

일반연구보고서 발간목록

2020년

01	지역 해양관광 경쟁력 지수 체계화 연구	최일선
02	AIS 기반 글로벌 선박 배기가스 배출량 분석 연구	강무홍
03	김 중기 수급전망모형 「Gim-MFoS」 구축 연구	허수진

04	중앙 북극 공해 비규제어업방지협정 이행방안 연구	김민수
05	동해 평화관광구역 조성 방안 연구	윤인주
06	디지털 공급사슬 물류정보통합 구축전략 연구(II) - 일반 수출입 컨테이너 정보교환방식 중심 -	이연경
07	스트레스 테스트를 통한 우리나라 해운·조선 기업의 안정성 분석	박성화
08	인공지능기반 해상운임예측 연구	황수진
09	국제물류주산업 실태분석 및 경쟁력 제고 방향 연구	최나영환
10	디지털화에 따른 개별 직업의 대체 가능성 추정 연구	박희대
11	시계열 분석을 통한 해운시장 분석 및 예측 연구	고병욱
12	해양수산분야 글로벌 경제효과 분석모형(KMI-GEM) 시범 구축 연구	임병호
13	해운항만물류 인력양성사업 관리운영 제도 개선 방안 연구	이자연

2019년

01	양식수산물의 경영비 조사체계 구축에 관한 연구	백은영
02	딥러닝 기반의 건화물선 시황예측 연구	윤희성
03	해운-조선산업 관계분석 연구 - 컨테이너 신조발주량 예측 -	최건우
04	디지털 공급사슬 물류정보통합 구축전략 연구(Ⅰ) - 디지털 공급사슬 생태계 정보통합지도 구축 중심 -	최상희
05	시민 건강증진을 위한 해안관리 방향	정지호
06	우리나라 주요 국제여객항 운영체계 개선방안 연구 : 운영, 시설, 제도를 중심으로	이경한
07	북한 서해 해양관광 활성화 방안	윤인주
08	EU의 수산물 소비 특성 및 수출 전략(프랑스, 스페인을 중심으로)	김지연
09	해양수산 위성계정 기초연구(Ⅰ)	장정인
10	우리나라 해운·물류기업의 중국 자유무역시범구 활용방안 연구	김형근
11	지역 해양수산 혁신성장체계 구축 연구	최지연
12	도미니카공화국 뱀장어 양식사업 타당성 조사	마창모
13	강원도 어촌 신활력 제고방안(2차년도) - 어촌 활성화 거버넌스 구축과 신활력 사업구상 -	박상우

일반연구 2020-09

국제물류주선업 실태분석 및 경쟁력 제고 방향 연구

2020년 12월 29일 인쇄

2020년 12월 31일 발행

발 행 인 | 장 영 태

발 행 처 | 한국해양수산개발원

49111 부산시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동)

연 락 처 | 051-797-4800 (FAX 051-797-4810)

등 록 | 1984년 8월 6일 제313-1984-1호

조판·인쇄 | 크리커뮤니케이션 (02-2273-1775)

판매 및 보급: 정부간행물판매센터 Tel : 02-394-0337

정가 6,000원