

# 국제물류주선업 관련 정부정책 우선순위 니즈분석

신창훈\* · 최진이\*\* · 조경우\*\* · 양한나\*\*\* · † 정동훈

\* 한국해양대학교 물류시스템공학과 교수, \*\*KMI-MKU 국제물류학연공동연구센터, \*\*\* † 한국해양대학교 물류시스템학과

**요약** : 국제물류주선업에 대한 정부지원정책 우선순위 도출을 위하여 국제물류주선업체를 대상으로 설문을 실시하였다. AHP기법을 이용하여 분석하고, 국제물류주선업 경쟁력 강화를 위한 시사점을 도출하였다.

**핵심용어** : 국제물류주선업, AHP, 국제물류주선업 지원정책, 국제물류지원센터, t-검정

1. 서론

경제시장의 개방화/자유화

- 국제물류주선업 시장 규모 확대
- 기업 간 경쟁 심화
- 경쟁 대상이 국내 기업뿐 아니라 글로벌 대형 기업으로 확대
- 우리나라 국제물류주선업의 경쟁력 향상을 위한 정부지원정책 요구됨

2. 이론적 고찰

국제물류주선업

타인의 수요에 따라 자기의 명의와 계산으로 타인의 물류시설·장비 등을 이용하여 수출입화물의 물류를 주선하는 사업

물류정책기본법 제2조 제11호

1. 서론

**문제점**

- 우리나라 국제물류주선업 경쟁력 강화를 위한 정부의 관리 및 지원정책 미비
- 지원정책에 대한 기업의 만족도 및 실효성에 관한 연구의 부족

**목적**

- 우리나라 국제물류주선업 현황 파악
- 현재 시행중인 지원정책에 대한 기업의 만족도 분석 및 실질적 시사점 제공

설문작성 | 설문조사 | AHP | T-test

회귀분석 | 회귀분석 | VHB | 1-t62f

2. 이론적 고찰

Freight Forwarder Market Size by Country [€m]

국 가	2006년	2007년	2008년
중 국	7,785	9,253	9,880
일 본	6,052	6,367	6,256
한 국	2,850	3,247	3,229
싱가포르	2,382	2,713	2,675
홍 콩	2,323	2,606	2,445
대 만	2,025	2,079	1,951
인 도	1,400	1,797	1,959
타 이	1,231	1,359	1,368
호 주	1,072	1,156	1,258
말레이시아	1,114	1,118	1,159
기 타	2,592	2,869	2,820

Source : Transport Intelligence(2009)

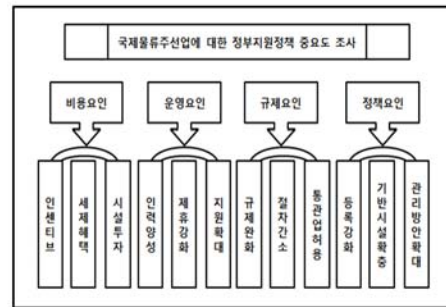
† 교신저자 : 연희원, jaydhoony@hhu.ac.kr  
 \* 종신회원, chshin@hhu.ac.kr  
 \*\* 연희원, jinilaw@nate.com  
 \*\* 연희원, ckw1001@hhu.ac.kr  
 \*\*\* 연희원, gs1064@hhu.ac.kr

Size of Domestic Freight Forwarder[one hundred million won, person]

연도	2006	2007	2008	2009	2010	2011
매출액	21,101	22,174	23,382	25,383	27,159	28,788
부가가치	9,556	11,869	13,221	13,949	15,088	15,993
고용	17,938	21,420	21,948	21,551	21,205	20,768
업체 수	1,291	1,325	1,353	1,336	1,309	1,282

Source : KIFFA of Internal Data(2012)

Hierarchical Structure Regarding Freight Forwarder



Registered Freight Forwarder's by City

행정구역	업체 수(개)	비율(%)	담당 부서
서울특별시	2,420	69.1	혁신물류과
부산광역시	438	12.5	교통운영과
대구광역시	31	0.9	교통관리과
인천광역시	243	6.9	해양항공정책과
광주광역시	6	0.2	교통정책과
대전광역시	8	0.2	운송주조과
울산광역시	20	0.6	교통정책과
경기도	236	6.7	혁신물류과
강원도	3	0.1	도로철도교통과
충청북도	8	0.2	교통물류과
충청남도	10	0.3	혁신물류과
전라북도	1	0.0	혁신교통물류과
전라남도	19	0.5	도로교통과
경상남도	39	1.1	혁신물류과
경상북도	13	0.4	민생경제교통과
제주도	8	0.2	교통항공과
합계	3,503	100.0	-

Source : City of Internal Data(2012. 4)

Freight Forwarders' Size by Classification Standards

구분	세부기준
대기업	중소기업을 제외한 모든 기업
중소기업	상시 근로자 수 : 300명 미만 자본금 : 30억 원 이하
중기업	매출액 100억 원 이상
소기업	상시 근로자 수 50명 미만

Source : Korea Ministry of Government Legislation(2011)

3. 연구방법

Freight Forwarder Factor and Details

상위요인	하위요인	세부내용
비용요인	인센티브	- 해외진출 시 보조금 등의 지원
	세제혜택	- 법인세, 소득세 감면 등의 금융지원
	시설투자	- 물류시설투자 관련 지원
운영요인	인력양성	- 국제물류주산업 관련 전문 인력 심화 교육과정 도입
	재능강화	- 기업들 간 M&A 제휴 강화
	지원확대	- 국제물류 활동 지원 및 대형 국방부 직할부대 및 기관의 필요성
규제요인	규제완화	- 국제물류주산업 관련 규제 완화
	철자간소	- 국제물류주산업 관련 행정철자 간소화
	통관업무용	- 통관업무 취급 허용
정책요인	등록강화	- 국제물류주산업 등록 요건 강화
	기반시설확충	- 국제물류주산업 활동에 기반이 되는 항만, 도로 등과 같은 기반시설 확충
	관리방안확대	- 시도별로 관리형태가 아닌 중앙정부 혹은 물류관련 정부기관에서 관리지원

4. 분석결과

구분	소기업	중기업	대기업
비용요인	0.417	0.487	0.379
운영요인	0.238	0.191	0.208
규제요인	0.197	0.128	0.114
정책요인	0.148	0.194	0.299

## Result of Analytic Hierarchy Process

구분	평가항목	소기업	중기업	대기업
비용 요인	인센티브	0.426	0.479	0.627
	세제혜택	0.384	0.326	0.161
	시설투자	0.190	0.195	0.212
운영 요인	인력양성	0.517	0.537	0.474
	재휴강화	0.219	0.212	0.248
	지원확대	0.264	0.251	0.278

- 국제물류주선업 전담기관의 필요성이 대두됨
- 지리적 네트워크 및 관련 정보의 제공, 그리고 국제물류주선업 종사자에 대한 교육 등의 역할이 기대됨
- 부족한 정보로 인해 활동영역이 제한적일 수 있는 소기업과 중기업에게 도약의 기회를 제공하고, 대기업에게는 그 위치를 더욱 견고히 다질 수 있는 기회를 제공하기 위한 전담기관의 확충이 요구됨

## Result of Analytic Hierarchy Process

구분	평가항목	소기업	중기업	대기업
규제 요인	규제완화	0.499	0.419	0.434
	절차간소	0.299	0.353	0.298
	통관업허용	0.203	0.227	0.268
정책 요인	등록강화	0.502	0.491	0.428
	기반시설확충	0.274	0.289	0.292
	관리방안확대	0.224	0.220	0.280

감사합니다

## 5. 결 론

- 상위요인의 분석결과, 비용요인의 우선순위가 가장 높은 것으로 나타났으며 운영요인, 규제요인, 정책요인의 순으로 나타났음
- 기업들은 국제물류주선업을 위한 다양한 지원정책 가운데 실질적 혜택을 체감할 수 있는 비용측면의 지원을 가장 우선시 하였음
- 따라서 국제물류주선업을 위한 지원정책으로 인센티브와 세제혜택 등과 같은 비용측면의 강화가 필요함