

부산·김해지역 중소제조업체의 수출물류비 현황분석 및 절감방안 연구

Export Logistics of Small-medium Sized Manufacturers in Busan · Kimhae Area

김정수*

목 차

- | | |
|------------------------------------|-----------------------------------|
| I. 서론 | IV. 부산·김해지역 중소제조업체의
수출물류비 절감방안 |
| II. 수출화물의 유통과정과 수출물류비 | V. 결론 |
| III. 부산·김해지역 중소제조업체의
수출물류비 현황분석 | |

Key Words: Small-medium Sized Manufacturers in Busan · Kimhae, Export Logistics costs

Abstract

In this study, for purpose of searching for measures to lower the logistics costs which is one of the most difficulties for the small-medium sized manufacturers in Pusan and Kimhae, those manufacturers were surveyed with questionnaire about the facts in the export logistics costs, difficulties related to the costs, and measures they thought for lowering the cost. Taking account of findings from the survey, the comprehensive measures of saving the export logistics costs were to be proposed.

In the surveyed manufacturers, the problems they thought over export logistics costs lied in short logistics information and transportation-related difficulties in cargo and distribution, insufficient standardization in packaging, and the shortage of material handling equipments in unloading. In transportation, frequent non-fulfillment of in-time shipment, cost increase including over consumption of transportation time due to traffic jam, and the biased heavy use of inland transportation were pointed out as problems. In customs clearance, logistics information, and marine insurance, addressed were complexity in custom clearance and bonded transportation procedures, and the shortage of software and hardware to construct logistics information system.

* 동아대학교 경영대학 국제무역학과 교수

** 본 논문은 2004년도 산학협동재단의 지원에 의하여 연구되었음.

I. 서 론

WTO체제의 출범으로 공정무역(fair trade)을 기치로 한 자유무역의 급속한 확산으로 세계경제는 경제적인 의미의 국경이 퇴색되는 가운데 무한경쟁의 가속화에 따른 개방과 경쟁이 그 정도를 더해가고 있다. 또한 EU, NAFTA 등과 같은 지역경제 통합화 경향인 지역주의(regionalism) 추세도 강화되고 있는 실정이다. 이러한 상황에서 세계각국은 무역을 통한 자국의 이익을 극대화하기 위해 치열한 경쟁을 전개하고 있다.

더욱이 우리나라는 부존자원이 빈약하여 상당한 양의 원자재를 해외로부터 조달해야 할 뿐만 아니라 내수시장의 한계로 무역에 의존하지 않고는 국가경제를 효율적으로 운영할 수 없는 실정이다. 따라서 수출의 획기적인 증대 없이는 국가경제의 활로를 찾을 수 없으므로 이를 위한 기업의 경쟁력의 제고가 무엇보다도 중요하다. 그런데 기업의 경쟁력의 결정요인 중 그 중요성이 크게 부각되고 있는 것이 물류비부문이다. 동북아 물류중심국가의 지향이라는 국가경제정책의 목표 역시 이를 말해주고 있다.

2005년 대한상공회의소와 산업자원부가 공동으로 전국 556개 제조 및 유통업체를 대상으로 조사한 「2004년 기업물류비 실태조사 보고서」에 따르면, 지난 해 국내기업 매출액에서 물류비가 차지하는 비중은 9.9%로 지난 2001의 11.1%에 비해 1.2%가 낮아졌다. 그러나 아직까지 일본의 5.0%에 비해 2배에 가까운 고비용 물류구조로 인해 우리 기업의 경쟁력 제고에 걸림돌이 되고 있다.

그러나 그동안 우리 기업의 노력으로 1997년부터 인하되기 시작한 기업물류비는 최근 수년간 대형 제조기업을 중심으로 기업물류에 대한 혁신의지가 현실화되면서 한 자리수대에 진입하였지만, 아직도 일본이나 미국(7.5%)에 비해 약1.3~2.0배에 해당되어 개선의 여지가 있다. 이러한 물류 부문의 경쟁력이 뒤진 이유로 i)물류 인프라의 절대 부족, ii)전문 물류기업의 낮은 이용실태, iii) 물류전문인력의 부족 등을 지적하고 있다.¹⁾ 따라서 본 논문에서는 부산·김해지역 중소제조업체들의 수출상의 애로중 하나인 수출물류비 절감을 위하여 이들 업체들에 의한 설문조사를 통해 수출물류비 현황과 이들 업체들이 수출물류비상 어떠한 어려움에 처해 있는지, 또한 이들 업체들이 제시하는 수출물류비 절감방안들이 무엇인지를 파악하고 이들을 고려한 종합적인 수출물류비 절감방안을 제시하고자 한다.

1) 대한상공회의소 보도자료, 2004 기업물류비 실태조사, 2004.

Ⅱ. 수출화물의 유통과정과 수출물류비

1. 물류비의 의의와 분류

수출화물의 유통과정을 이해하기 위해 먼저 물류 및 물류비와 국제물류의 개념부터 살펴보기로 한다. 물류(physical distribution), 또는 물적 유통 로지스틱스(logistics)란 원자재 구입, 제품생산 및 소비자에 대한 판매에 이르기까지 물자흐름과 정보흐름을 원활히 하는데 관련되는 제반 경제활동을 의미한다고 하면서, 이들 활동에는 고객 서비스, 수요예측, 물류정보, 재고관리, 화물취급, 주문처리, 부품 및 서비스 지원, 공장과 창고 위치 선정, 원료조달, 포장, 반품처리, 부산물 처리, 화물수송, 그리고 보관 등을 포함한다고 미국의 물류관리협의회(National Council of Logistics Management)가 정의하고 있다.²⁾

그리고 물류비 (logistics costs)란 물류활동에 소요되는 비용으로 구체적으로 수송, 보관, 하역, 포장 및 정보 등의 여러 활동에 소요되는 비용이라고 정의할 수 있다. 이러한 물류비를 분류하면, 먼저 물류활동의 범위에 따라 개별기업이 물류활동을 수행하는데 소요되는 비용인 기업물류비와 이와 같은 기업물류비를 비롯하여 국내에서 일어난 모든 물류활동에 소요되는 비용인 국가물류비로 구분할 수 있다. 또한 물류비를 기능별로 분류하면 물자유통비, 물류정보비, 물류일반관리비로 구분할 수 있으며, 물자유통비에는 포장비, 운송비, 보관비, 하역비 및 유통가공비가 포함된다. 물류정보비는 물류에 관련된 정보를 수집, 전달, 처리하기 위하여 소요되는 비용을 말하며, 조달, 보관, 재고, 운송, 수주, 고객서비스 등에 관련되는 정보를 수집, 전달, 처리하기 위하여 소요되는 일련의 정보의 처리 및 관리비용을 말한다. 그리고 물류일반관리비는 물자유통과 정보유통을 포함한 전반적인 물류활동을 계획, 조정, 통제하기 위하여 소요되는 비용을 말한다.

한편, 국제물류(international logistics)는 국내물류보다 확대된 영역으로 원료조달, 생산가공, 제조 판매활동 등이 생산지와 소비지가 동일국가 영역이 아닌 국경을 초월하여 이루어지고 재화의 이동과 관련하여 수출입 수속 및 통관절차, 운송방법의 다양화로 인하여 물류관리비가 국내물류보다 훨씬 복잡하며, 운송영역이 넓고 대량화물을 운송하여야 하기 때문에 환경적 제약을 많이 받게 된다.³⁾ 미국의 물류관리협회에서는 국제물류를 완성된 제품을 생산 완료에서부터 시작하여 외국에 있는 소비자에게 가장 효율적

2) Ronald Ballou, Business Logistics Management, Second Edition, Prentice Hall, New Jersey, 1985, p.4.

3) 진형인 외, 국제물류의 이해, 박영사. 2002, p.52.

으로 이전시키기 위하여 직·간접적으로 관련되는 여러 활동⁴⁾이라고 정의하고 있으며, 일본의 산업구조심의회에서는 재화가 공급자에게서 외국의 소비자에게 이르는 물리적인 흐름으로 주요한 요인은 운송, 보관, 하역, 포장, 그리고 유통가공 등의 물자유통활동과 물류에 관계되는 정보활동이라고 정의하고 있다.⁵⁾

2. 수출화물의 유통과정

수출기업의 물류를 보면, 조달물류에서 생산·포장·보관 및 하역·운송 등 社内物流를 거쳐 보세장치장의 보관 및 하역·통관·선적 및 수송의 단계를 거쳐 해외수입업자에게로 이전되게 된다.

우리나라 수출화물의 운송이 「Door-to-Door」 체제로 전환되어 감에 따라 수출품이 대부분 컨테이너화되고 있다. 이러한 수출 컨테이너 화물의 일반적인 선적절차는 컨테이너 한개에 만재할 수 있는 FCL(Full Container Load)화물과 컨테이너 한개에 차지 못하는 소량화물인 LCL(Less Container Load)화물에 따라 그 유통단계가 달라지게 된다. 즉, FCL화물은 수출업자인 화주의 공장에서 직접 컨테이너에 적입된 뒤 항만 내 또는 항만 인근에 있는 CY(Container Yard) 로 보내 운송되며, 소량화물인 LCL화물은 화주의 공장 및 창고에서 CY내에 있는 CFS(Container Fright Station)로 운송된 후 여기서 다시 목적지 별로 한개의 컨테이너 안에 다른 하주의 화물과 혼적(consolidation)되어 부두로 운송된다. 이렇게 컨테이너 화물로 집결된 화물은 컨테이너선에 의해 수입업자의 목적항까지 운송된 후 그 곳에서 다시 여러 수송수단에 의해 목적지까지 전달된다.

한편, 수출화물은 운송후 선적지 보세구역에 반입되고 세관에 수출신고를 한 다음에 필요한 수출검사를 거쳐 수출면허를 받게 된다. 여기서 보세구역은 자가 보세장치장, 영업용 보세장치장, 컨테이너 전용장치장, 국유부두 장치장, 세관 구내창고 등이며, 수출신고는 관세사, 통관법인, 관세법인 또는 하주가 직접 할 수 있다.

3. 수출물류비의 의의와 내용

수출물류비란 보관, 하역, 포장, 운송 및 정보 등 원재료의 조달에서 제품이 최종적으로 고객에게 도달할 때까지의 전체 물류활동과정에서 발생하는 비용을 총괄하여 의미하게 된다. 그러나 수출물류비는 화물의 종류, 보관형태, 무역거래조건, 통관방식 및 하역방식 등에 따라 차이가 있으므로 일률적으로 물류비를 규정할 수 없다. 따라서 여기

4) Ronald Ballon, op.cit., p.4.

5) 阿保榮司 「物流基礎」, 稅務經理協會, 1983, p.11.

서는 연구의 편의상 수출물류비를 운송비, 보관비, 하역비, 통관비, 수출포장비, 물류정보비 및 기타로 구분하기로 한다.

그리고 세부적으로 운송비에는 국내운송비, 국제운송비, 해상적하보험료, 물류관련 세금으로 구분하며, 보관비는 사내 보관비와 사외 보관비로, 하역비 역시 사내 하역비와 사외 하역비로 구분하기로 한다. 또한 국내운송비에는 트럭운송비, 철도운송비, 연안해송비 및 보세운송비와 항공운송비가 포함되게 된다. 물류관련 세금으로는 컨테이너세, 화물출항료, 및 통과 경비료 등이 있으며, 사외 보관비로는 보관료, 경비료 및 입출고료 등을 들 수 있다.

여기서 운송비란 운송과 관련하여 발생하는 비용이므로 운송의 구체적 내용을 살펴보면 다음과 같다. 운송이란 상품이 생산된 장소와 그 상품이 수요하여지는 장소간에는 거리가 존재하게 되는데 이러한 거리의 문제를 해결하기 위한 장소적 이동이라고 할 수 있다. 수출화물의 운송의 경우는 自社창고나 공장에서 선적항까지 (항공운송의 경우는 비행장까지)의 국내운송부분과 선적항에서 수출지 양륙항까지의 국제운송부분, 그리고 수출지 양륙항에서 최종 바이어에게 인도되기까지의 해외현지 운송부분 등으로 구분된다.

그런데 국내운송에 있어서는 수출화물의 컨테이너 육상운송은 화물 자동차와 철도에 의해 이루어지고 있는데 컨테이너 화물의 대부분은 화물자동차에 의존하고 있다. 한편, 국제운송은 해상운송과 항공운송에 의해 이루어지는데, 선박에 의한 해상운송은 대량화물을 동시에 장거리 운송을 가능하게 함으로써 현재에도 국제운송의 주된 수단이 되고 있다. 그러나 항공운송은 아직도 국제운송의 적은 부분을 차지하고 있으며 소량의 고가품이면서 신속한 운송이 필요한 경우에 이용된다. 특히 수출화물의 운송이 국제복합운송일 경우에는 단일운송계약에 의해 둘 이상의 서로 다른 운송수단에 의해 송화인의 문전에서 수하인의 문전까지 국제간을 일괄해서 운송되는 형태이다.

그리고 보관이란 화물을 물리적으로 보존하고 관리하는 저장과 같은 의미이지만 오늘날에는 보관이 단순한 생산제품 혹은 원재료의 저장이라는 고정적이고 수동적인 의미에 더하여 수송과 배송간의 유틸리티 역할을 수행하고, 생산과 판매와의 조정 또는 완충기능을 수행하며, 집산, 분류, 검사 등의 역할도 수행하는 것을 말한다.⁶⁾ 수출화물의 보관은 주로 공장창고 뿐만 아니라 보세구역에서 이루어지는데, 보세구역으로는 지정보세구역, 보세창치장 및 보세창고가 있으며, 여기에서 선적시기를 조정하는 등 수출물류에 있어 중요한 역할을 한다. 최근에는 보관이 종래의 창고기능에서 벗어나 입출하의 흐름을 조정하는 기능 외에도 화물의 검사, 유통가공, 분류 및 포장작업 등의 기능을 수행하는 곳을 지칭하는 물류센터를 의미하기도 한다.

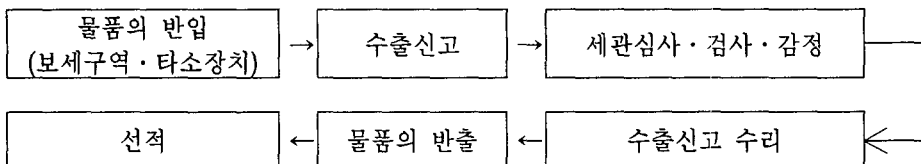
6) 김웅진 외, 물적유통론, 형설출판사, 1994, pp.403~408.

하역(handling)이란 각종 운반수단에 화물을 싣고 내리는 것, 보관을 위한 입출고, 창고 내에서의 쌓기와 내리기 또는 그에 부수되는 구분 및 품목 갖추기 등의 모든 작업을 말한다. 이러한 하역은 물품의 보관과 운송을 연결시켜 주는 기능을 하며, 하역 자체의 가치보다는 운송, 보관능력의 효율향상을 지원하는 역할을 한다. 협의의 하역은 社内荷役만을 의미하나 광의의 하역은 수출기업이 수출품의 선적을 위한 항만하역(port loading & discharging)까지도 포함하게 된다. 항만하역이란 항만에서 항만운송면허 사업자가 하주나 선박 운항업자로부터 위탁을 받아 선박에 의해 운송된 화물을 인수받아 하주에게 인도하는 행위로, 수출의 경우 선적항에 입항한 때로부터 선박에 선적이 끝난 시점까지이며, 수입의 경우는 선박이 입항하여 선창의 뚜껑을 연 때로부터 양육된 화물이 보세구역에 들어 갈 때까지의 모든 작업을 말한다.

물품을 수출 또는 수입할 경우에는 세관이라는 관문을 통과하여야 하며, 이를 통관(customs clearance)라 한다. 수출화물은 선적 전에 보세구역(bonded area)에 반입하고 세관에 수출신고를 한 후 서류심사, 필요한 물품검사 감정분석을 거쳐 수출신고필증을 받아 물품을 보세구역으로부터 반출하여 선박에 적재하는 일련의 절차를 수출통관절차라 한다. 이러한 수출통관의 절차로 먼저 보세구역에 물품을 반입하여 물품반입신고를 하고 반입물품을 지정보세구역 혹은 보세장치장에 장치하게 되며 장치확인을 설명인 등이 물품반입신고서의 장치확인란에 날인한 후 동 반입신고서를 수출업자에게 교부한다.

그리고 화주나 관세사, 통관법인 또는 관세사 법인의 명의로 세관에 수출신고를 하여야 한다. 이 때 수출신고자는 수출신고서에 수출화물의 반출입신고서, 수출승인서, 신용장, 검사서, 포장명세서 등의 서류를 첨부하여야 한다. 세관에서의 수출심사는 접수된 서류의 수출승인사항과 수출신고사항의 일치여부, 대외무역법령 및 기타 법령에 의한 조건의 구비여부, 수출물품에 대한 품목분류 번호의 정확성 기타 수출물품 통관을 위해 필요한 사항에 대해 심사하게 된다. 수출물품의 검사·감정·심사 등을 마치고 물품과 신고서류상의 요건이 부합되면 수출신고의 수리와 함께 수출신고자에게 수출신고필증을 교부한다(<그림 1>참조).⁷⁾

<그림 1> 수출통관 절차



7) 강원진, 무역실무, 박영사, 2000, pp.492~497.

포장(packing)이란 물류의 첫단계로서 상품의 운송, 보관, 거래, 사용 등에 있어 적절한 재료나 용기 등을 이용하여 그 가치와 상태를 보호·유지하기 위한 기술 및 상태를 의미한다.

수출기업의 경우 대량의 상품이 원거리 이동을 장시간에 걸쳐 이루어지므로 포장의 불충분으로 인해 파손이나 식별의 곤란 또는 불인도 등의 문제가 발생되지 않도록 각별히 유의해야 한다. 특히 대량수송의 효율성을 제고하기 위해서는 파레트 및 컨테이너화가 이루어져야 한다.

물류정보란 물류활동의 주요 구성요소인 운송, 보관, 하역, 포장 등의 제 기능을 유기적으로 결합하여 전체적인 물류관리를 효율적으로 수행하게 하는 정보시스템을 의미한다. 특히 수출기업의 경우 무역계약을 체결하기 위해서나 무역계약의 이행을 위해 취급 서류나 절차 등이 매우 복잡하고 많은 주의를 요하기 때문에 물류정보관리가 대단히 중요하다. 따라서 수출기업이 효과적인 물류정보시스템을 구축하기 위해서는 우선 자사의 물류기능들을 파악하여 전산화하고 수출→생산(입고)→출하→통관→선적→대금결제에 이르는 단계별 진행 업무를 정보시스템을 통하여 일괄작업을 가능하게 하는 정보시스템을 구축하여야 한다. 수출정보물류시스템의 기본은 수출품 컨테이너의 적재효율 향상 및 현장작업개선활동 노력과 함께 수출업무의 계획, 실시, 평가절차의 시스템화와 수출업무 단계별 진행정보를 온라인화 하여야 한다.⁸⁾

Ⅲ. 부산·김해지역 중소기업체의 수출물류비 현황분석

1. 부산지역 중소기업체의 현황⁹⁾

1997년말 금융·외환위기 이후 비수도권 지역경제의 어려움이 가중되는 가운데 부산 경제는 지역내총생산(GRDP), 경제활동인구 및 수출규모 등에서 국내비중이 감소되면서 그 위상이 크게 떨어지고 있다. 이는 1997년 이후 2003년중 부산지역의 기업환경이 전반적으로 악화되고 있으며 전국에 비해서도 상대적으로 열악한 데에 기인하고 있다. 이러한 악화원인으로는 내수(소비 및 투자) 위축에 따른 지역기업들의 시장여건 악화, 계속되는 기업의 역외 이전에 따른 집적효과¹⁰⁾의 약화, 지역 SOC 투자수준의 미흡 및

8) 김웅진 외, 전계서, p.501.

9) 부산과 김해지역 중소기업체의 현황을 각각 분석하여야 하지만 김해지역의 경우 통계자료 구득이 불가능하여 부산지역의 경우만을 분석하였음.

10) 집적효과란 기업이나 관련 시설 및 인구 등이 일정지역에 집중됨으로써 생산이나 소비 등

경제활동인구의 유출 등을 들 수 있다.

2002년말 부산지역의 중소기업 사업체 및 종사자 수는 각각 25.7만개, 86.7만명으로 부산지역 전체기업의 99.9%와 91.1%를 차지하고 있다. 이를 외환위기 직후인 1997년말과 비교해 보면 사업체 및 종사자 수가 각각 6.3%, 18.8% 늘어나 같은 기간중 전체기업의 증가율을 상회하였으며, 이에 따라 부산지역 전체 사업체 및 종사자중 중소기업이 차지하는 비중은 1997년말에 비해 각각 0.8%와 11.0% 상승하였다.

2002년말 현재 부산지역의 중소기업 사업체 및 종사자 수를 산업별로 보면, 제조업은 사업체 수 2.9만개, 종사자 수 19.9만명으로 각각 전체의 11.3%와 23.0%에 해당되며, 서비스업의 경우는 전체의 88.6%와 76.7%로 높은 비중을 차지하고 있어 부산지역은 서비스업이 주종을 이루고 있음을 알 수 있다. 그리고 주요 7대도시(부산, 서울, 대구, 인천, 광주, 대전, 울산)의 2002년말 중소제조기업 사업체 및 종사자 수 현황을 비교해 보면, 사업체 및 종사자 규모는 부산지역이 7대도시중 서울 다음으로 많은 수준이지만, 전체 사업체중 중소기업이 차지하는 비중은 부산지역이 대구, 인천, 광주와 함께 가장 높았으며, 전체 종사자중 중소기업이 차지하는 비중은 부산지역이 대구 (92.7%)에 이어 2위를 기록하였다. 한편, 부산지역 중소기업의 사업체당 종사자 수(3.37명)의 경우 서울(3.69명), 광주(3.38명)이 5위를 기록하여 여타 도시에 비해 영세성을 면치 못하고 있다.

한편, 2002년중 부산지역 중소제조업체의 생산액 및 부가가치는 각각 16조 7,286억원과 6조 8,650억원으로 부산지역 전체 제조업체의 증가율(27.7%)을 상회하고 있으나 부가가치는 같은 기간 중 19.6% P 늘어나는데 그쳐 부산지역 전체 제조업체의 증가율(24.4%)을 하회하였다. 이에 따라 2002년중 부산지역 전체 제조업체에서 중소제조업체가 차지하는 비중은 생산액이 1997년에 비해 1.5% P 상승한 반면, 부가가치는 같은 기간 중 3.0% P 하락하였다.

<표 1> 부산지역 중소기업의 수출액 추이

(백만달러, %p)

	2001(A)	2002	2003(B)	B-A
전 체	4,567	4,836	4,844	278(6.1)
중소기업	3,341 <5.2>	3,432 <5.0>	3,678 <4.5>	338(10.1) -0.7
비 중	73.2	71.0	75.9	2.7

주 : 1) ()내는 '01년 대비 '03년 증감률(%)

2) < >내는 전국비중(%)

자료 : 중소기업현황(중소기업협동조합중앙회)

경제행위의 효율성이 증대되는 효과를 뜻한다.

2003년중 부산지역 중소기업의 수출액은 36.78억달러로 부산지역 전체기업 수출액의 약 3/4인 75.9%를 차지하고 있으며, 이를 2001년과 비교해 보면, 수출액은 10.1% 늘어나 전체기업의 수출액 증가율 6.1%를 상회하였다. 이는 2003년중 부산지역 전체 수출액중 중소기업 비중이 2001년의 73.2%에 비해 2.7% P 높아져 중소기업의 수출기여도가 상승하였음을 의미한다(<표1> 참조).

이를 7대 도시와 비교해 보면, 중소기업 수출액 규모는 부산지역이 서울(202.17억달러), 인천, 울산에 이어 네 번째로 많은 수준이며, 지역별 전체 수출액 중 중소기업이 차지하는 비중은 대구(81.9%)에 이어 2위를 기록하였다(75.9%).

2. 부산·김해지역 중·소제조업체에 대한 설문조사

[1] 조사방법

(1) 조사대상

조사대상의 선정기준은 주로 부산·김해 지역에 위치한 중소제조업체이며 무작위로 200개사를 선정하였다.

(2) 조사방법

우편 및 연구원에 의한 설문조사와 연구책임자의 실사에 의한 조사를 병행하였다.

(3) 조사기간

설문지 발송 및 회수는 2005년 3월 2일에서 2005년 4월 30일까지였으며, 정리 및 분석기간은 2005년 5월 2일부터 동년 5월 21일까지였다.

(4) 설문지 회수율

설문지를 200업체에 의뢰하였으나 유효응답기업은 130개사에 달하여 회수율은 65%이다.

(5) 응답업체의 구성내용

응답업체를 구성하고 있는 회사들을 분류하면 다음 <표 2>, <표 3>와 같다.

<표 2> 지역별 업체수

지 역	업체수(비중)
김해지역	45 (34.6%)
부산지역	80 (61.5%)
기타지역	5 (3.8%)
합 계	130 (100%)

<표 3> 응답업체의 업종별 구성

업종	유효 응답 업체 수	전체 응답업체 대비(%)
기계·금속 조립	62	47.7
농산품	3	2.3
수산품	8	6.2
섬유·의류	12	9.2
신발	3	2.3
완구		
잡화	6	4.6
전자·전기	3	2.3
비철금속	28	21.5
화학	3	2.3
식료품	2	1.5
합계	130	100%

[2] 조사내용

조사내용으로는 (1) 화물유통, (2) 포장, (3) 보관, (4) 하역, (5) 운송, (6) 통관·물류정보·해상보험 등으로 구분하였다.

(1) 화물유통 부문

화물유통부문에서 社内の 경우 가장 큰 애로를 겪고 있는 부문으로 물류정보를 들고 있으며 그 다음이 보관과 하역을 지적하고 있다. 한편, 社外的 경우에는 운송이 가장 큰 애로사항으로 지적하고 있다. 이는 대한상공회의소가 조사한 내용과도 일치하는 점이다. 그리고 운송 다음으로는 보관과 통관을 거의 같은 비중으로 문제가 되고 있다고 밝히고 있다.

<표 4> 화물유통 애로부문

영역	사내 업체 수(비중)	사외 업체 수(비중)
포장	8 (6.2%)	
보관	42 (32.3%)	32 (24.6%)
하역	28 (21.5%)	
운송		56 (43.1%)
통관		28 (21.5%)
물류정보	52 (40.0%)	14 (10.8%)
해상보험		
합계	130 (100%)	130 (100%)

그리고 수출화물의 선적이 지연되는 주된 요인으로는 부두시설의 부족을 들고 있어 항만시설 부족으로 인한 체선·체화현상이 여전하여 적기선적에 큰 불편을 겪고 있는 것으로 나타났다. 그 다음으로는 운송업체의 장비부족과 통관의 지연 및 교통체증을 비슷한 수준의 애로사항으로 들고 있다. 이는 포장거래 등 소프트웨어 및 운송관련 장비의 표준화의 미흡 등으로 인한 선적지연과 수출통관에 대한 규제가 아직도 업체들이 생각하는 수준에 이르지 못하여 통관부문이 물류원활화에 병목현상을 야기시키고 있기 때문이다. 또한 계속해서 지적되고 있는 도로시설의 부족으로 인한 교통체증을 들고 있어 물류관련 SOC의 확충이 시급한 과제라는 것을 알 수 있다(<표 5>참조).

<표 5> 수출화물 선적지연의 요인

선적지연 요인	업체 수(비중)
보관시설의 부족	3 (2.3%)
통관의 지연	22 (16.9%)
부두시설의 부족	56 (43.1%)
교통체증	24 (18.5%)
운송업체의 장비부족	25 (19.2%)
합 계	130 (100%)

<표 6> 사외지출 물류요금 체계 개선 대상

개선대상	업체 수(비중)
보세장치장(창고) 보관료	24 (18.5%)
내륙운송료	25 (19.2%)
항만하역료(창고입출고료 포함)	39 (30.0%)
화물입출항료	12 (9.2%)
해상운임	13 (10.0%)
통관관련 수수료	7 (5.4%)
해상적하 보험료	
기타 (컨테이너세 등)	10 (7.7%)
합 계	130 (100%)

다음으로 다음 <표 6>에서 보는 바와 같이 社外지출 물류요금 중 체계가 가장 불합리하여 시급한 개선을 요하는 사항으로 항만하역료(참고 입출고료 포함)를 지적하였으며, 그 다음으로 보세장치장 보관료(CY/CFS 관련 요금 포함)와 내륙운송료 등이 매우 불합리하게 책정되어 있음을 들고 있고, 이 뒤를 이어 화물입출항료와 해상운임 등을

지적하고 있다.

(2) 포장부문

수출품의 포장 합리화를 저해하고 있는 가장 큰 요인으로 지적하고 있는 것은 다음 <표 7>에서 보는 바와 같이 포장의 표준화 및 규격화가 미흡하다는 점이다. 이는 포장의 표준화·규격화의 미흡으로 인해 물류의 기본인 포장의 표준화가 이루어지지 않아 일괄운송체계의 정착이 지연되고 있음을 뜻한다. 포장의 표준화·규격화 다음으로 포장의 자동화 부진과 포장비용의 과다를, 그리고 포장방법의 낙후를 들고 있다. 이는 포장에서의 근대화가 이루어지지 않고 재래방식의 포장을 고수하고 있음을 의미하게 된다.

<표 7> 포장 합리화의 저해요인

포장 합리화의 저해요인	업체 수(비중)
포장의 표준화·규격화 미흡	57 (43.8%)
포장의 자동화 부진	25 (19.2%)
포장방법의 낙후	17 (13.1%)
포장전문인력의 부족	6 (4.6%)
포장비용의 과다	25 (19.2%)
합 계	130 (100%)

<표 8> 포장불량의 발생구간

내용			있다면 발생구간	업체 수(비중)
포장불량으로 인한 클레임 경험 유무	있음	59%	보관 내륙운송 (항만,창고)하역 해상(항공)운송	43 (33.1%)
	없음	41%		20 (15.4%)
				58 (44.6%)
				9 (6.9%)
합 계			합계	130 (100%)

그리고 포장불량으로 인한 클레임을 경험한 적이 있는가에 대해 있다고 응답한 업체가 전체의 59%를 차지하고 있으며, 이러한 클레임을 경험한 적이 있다면 주로 어느 구간에서 발생하였는가에 대한 응답으로 가장 비중이 높은 구간은 항만 및 창고 하역시라고 응답하고 있어 하역작업의 주체인 항운노조원의 업무개선이 시급한 과제라고 할 수 있다(<표 8> 참조).

(3) 보관부문

현재 수출화물의 사내보관 업무상 가장 불편하여 개선을 요하는 사항으로 창고시설(스페이스)의 부족해소와 합리적인 재고관리시스템의 개발을, 그리고 다음으로 창고시설 확보를 위한 금융, 세제 등 정부의 지원과 창고자동화 설비의 도입을 지적하고 있다(<표 9>참조).

<표 9> 수출화물의 사내보관 업무상 개선사항

개선사항	업체 수(비중)
창고 자동화 설비의 도입	22 (16.9%)
창고시설(스페이스)의 부족	45 (34.6%)
합리적 재고관리 시스템 개발	37 (28.5%)
창고시설 확보를 위한 금융·세제 등 정부의 지원	26 (20.0%)
합 계	130 (100%)

그리고 사외보관료 중 가장 시급히 효율체계상의 개선을 요하는 것으로는 영업용 보세장치장(창고)의 보관료 뿐만 아니라 CFS charge와 내국창고 보관료 등을 지적하고 있다. 특히 작업내용은 동일함에도 불구하고 보관료 및 창고료의 요금 차이가 심하며, 민영화 이후에도 보관료가 창고별로 천차만별이라고 밝히고 있다. 또한 효율체계가 복잡하다는 점과 서비스 내용에 비해 요금이 비싸다고 생각하고 있다(<표 10>참조).

<표 10> 사외 보관료 중 개선사항

개선사항	업체 수(비중)
영업용 보세장치장(창고) 보관료	38 (29.2%)
CY 장치료	7 (5.4%)
CFS charge	28 (21.5%)
국유부두 보관료	25 (19.2%)
내국창고 보관료	28 (21.5%)
없음	2 (1.5%)
합 계	130 (100%)

<표 11> 국유부두창고의 이용율이 낮은 이유

이유	업체 수 (비중)
부두출입의 불편	36 (27.7%)
관리주체의 불친절	36 (27.7%)
화물정보 파악의 어려움	18 (13.8%)
요금할인제도가 없음	32 (24.6%)
잘 모름	8 (6.2%)
합계	130 (100%)

그리고 국유부두의 창고가 영업용 창고보다 보관료가 저렴함에도 불구하고 이용율이 낮은 이유를 <표 11>를 통해 알아보면, 관리주체의 불친절과 부두출입의 불편 및 요금 할인제도가 없다는 점을 거의 같은 비중으로 지적하고 있다.

한편, 영업용 보세장치장(창고)의 이용시에 가장 불편한 사항으로 들고 있는 것은 보관료가 비싸다는 사실을 대다수의 업체들이 지적하고 있다(<표 12>참조).

<표 12> 영업용 보세장치장(창고) 이용시 불편사항

불편사항	업체 수(비중)
보관료가 비쌌	94 (72.32%)
창고하역의 전문인력 부족	3 (2.3%)
창고입고 절차의 복잡	12 (9.2%)
보관진행사항에 대한 정보	9 (6.9%)
창고시설의 부족	
창고업자의 낮은 서비스수준	12 (9.2%)
합 계	130 (100%)

(4) 하역부문

社內 하역작업시 가장 큰 문제점이 무엇인가에 대해 하역기기의 부족 등 하역자동화의 불충분을 지적하였으며, 그 다음으로 하역 전담원의 부족 및 전문지식의 결여를 들고 있다(<표 13>참조).

<표 13> 사내 하역시 문제점

문제점	업체 수 (비중)
하역기기의 부족 등 하역자동화의 불충분	74 (56.9%)
제품의 잦은 파손	5 (3.8%)
하역전담원의 부족 및 전문지식의 결여	51 (39.2%)
합 계	130 (100%)

여기서 하역기기의 부족 등 하역자동화의 불충분은 앞서 언급한 포장자동화의 부진과 함께 사내 하역자동화가 큰 과제로 대두되고 있음을 의미하게 된다.

그리고 항만하역(보세창고 입출고 포함)작업을 어렵게 하는 가장 큰 요인으로는 하역회사 및 항운노조원의 비능률적인 업무처리를 들고 있으며, 그 다음으로 하역기기·설비의 부족뿐 만아니라 체선·체화현상 및 부두관리협회(공사)의 경직적 운영을 지적하고 있다. 특히 항운노조의 노무 독점공급권 소유에 의한 하역생산성 저하가 큰 문제로 대두되고 있다(<표 14>참조).

<표 14> 항만 하역작업을 어렵게 하는 요인

요인	업체 수 (비중)
하역기기 · 설비의 부족	35 (26.9%)
체선 · 체화현상	18 (13.8%)
하역회사 및 항운노조원의 비능률적인 업무처리	59 (45.4%)
부두관리협회(공사)의 경직적 운영	18 (13.8%)
합 계	130 (100%)

한편, 항만이나 영업용 및 자가 장치장에서의 하역시 항운노조원들에 의해 불편을 경험한 적이 있느냐라는 질문에 “있다”라고 112개사가 응답하여 80%를 차지하고 있다. 이는 대부분의 업체가 항운노조원들에게서 불편을 당하였음을 의미하고 있다. 그리고 어떠한 사항에 대해 불편을 당하였는지에 대해서는 하역회사(또는 장치장 설영주)에 의한 일원적 작업지시나 명령체계가 이루어지지 않아 작업의 원활화 저해와 노조의 장치장 작업권 주장으로 불필요한 경비발생을 주원인으로 지적하고 있다(<표 15>참조).

<표 15> 항운노조원들에 의한 불편경험

			있다면 어떤 사항	업체 수(비중)
항운 노조원들에 의한 불편경험	있음	80%	하역회사에 의한 일원적 작업지시나 명령체계가 이루어지지 않아 작업의 원활화 저해	50 (38.5%)
			장치장에서의 상하차 입출고 작업의 지연	17 (13.1%)
	없음	20%	노조의 장치장 작업권 주장으로 불필요한 경비발생	42 (32.3%)
			화물손상의 빈발 및 무책임성	21 (16.2%)
합 계		100%	합계	130 (100%)

그러면 이와 같이 항운노조원들로부터 받고 있는 불편과 불이익의 해결책은 무엇이라고 생각하느냐에 대해 항운노조가 독점적으로 소유하고 있는 노무공급권을 해제 또는 분산해야한다고 가장 많이 지적하였으며, 다음으로 부두 밖 보세장치장의 입출고 하역작업원의 일원화 및 입출고 전담 노조원의 장치장예의 상용화를 들고 있다(<표 16> 참조).

<표 16> 항운노조원들로부터 받고 있는 불편과 불이익의 해결책

해결책	업체 수 (비중)
부두 밖 보세장치장의 입출고 하역작업원의 일원화 및 입출고 전담 노조원의 장치장예의 상용화	44 (33.8%)
항운노조원의 하역작업 범위를 부두내로 제한	21 (16.2%)
항만내 하주 자가부두의 하역작업에 항운노조원 배제	10 (7.7%)
항운노조원의 하역회사에의 상용화	4 (3.1%)
항운노조가 독점적으로 소유하고 있는 노무공급권을 해제 또는 분산	49 (37.7%)
기 타	2 (1.5%)
합 계	130 (100%)

(5) 운송부문

현재 수출화물의 해상운송에 있어 가장 고충을 느끼고 있는 부문은 <표 17>에서 보는 바와 같이 적기선적과 높은 해상운임을 대부분의 업체에서 지적하고 있다.

<표 17> 수출화물의 해상운송상 애로사항

애로사항	업체 수 (비중)
적기선적	55 (42.3%)
높은 해상운임	43 (33.1%)
선복부족	13 (10.0%)
선사의 낮은 서비스 수준	13 (10.0%)
클레임의 해결지연	6 (4.6%)
합 계	130 (100%)

<표 18> 해상운송과 관련한 개선 요망사항

개선요망사항	업체 수 (비중)
운임신고제도의 개선	64 (49.2%)
선사나 해운동맹의 일방적 운임인상에 맞설 수 있는 하주들의 단결력 강화	20 (15.4%)
운임/선적정보의 신속한 제공	44 (33.8%)
기 타	2 (1.5%)
합 계	130 (100%)

그리고 수출화물의 해상운송과 관련하여 개선해야 할 사항에 대해서는 운임신고제도의 개선(운임 인상시 사전예고기간의 연장 등)과 운임·선적 정보의 신속한 제공을 주로 지적하고 있다(<표 18>참조).

또한 부산항을 이용하고 있거나, 하고자 하는 경우에 가장 애로를 느끼는 부분으로는 부두, 하역시설 및 창고시설의 부족을 가장 많이 지적하고 있고, 다음으로 컨테이너세의 징수로 비용부담의 가중과 배후도로망의 미비를 들고 있다. 부산항만 컨테이너세를 부과하고 있다는 것이 업체들에게 비용부담을 가중시키고 있어 인천항이나 울산항에 인접한 업체들은 이들 항을 이용하고 있음을 알 수 있다(<표 19>참조).

<표 19> 부산항 이용시의 애로사항

애로사항	업체 수 (비중)
배후도로망의 미비	26 (20.0%)
부두, 하역시설 및 창고시설의 부족	59 (45.4%)
통관담당인력의 잦은 출장	8 (6.2%)
컨테이너세의 징수로 인한 비용부담 가중	34 (26.1%)
기 타	3 (2.3%)
합 계	130 (100%)

그리고 내륙운송상의 문제로 인해 선적에 차질이 있었던 경험이 있는가에 대한 응답으로는 있다와 없다가 유사한 비율로 나왔다(<표 20>참조).

<표 20> 내륙운송상의 문제로 인한 선적차질

선적차질 경험 유무	업체 수 (비중)
있다	69 (53.1%)
없다	61 (46.9%)
합 계	130 (100%)

<표 21> 컨테이너 내륙운송상의 애로사항

애로사항	업체 수 (비중)
차량(트랙터,샤시)의 확보	22 (16.9%)
기사의 부족	2 (1.5%)
지나친 과적단속	19 (14.6%)
도로정체로 운송시간 과다소요	69 (53.1%)
컨테이너 도어 반입시간의 미준수	15 (11.5%)
비싼 운임	3 (2.3%)
합 계	130 (100%)

컨테이너 내륙운송상의 가장 큰 애로사항에 대해서는 다음 <표 21>에서 보는 바와 같이 도로정체로 운송시간 과다소요를 가장 많이 지적하고 있으며, 그 다음으로는 차량(트랙터, 샤시의 부족)의 확보, 지나친 과적단속 및 컨테이너 도어 반입시간의 미준수 등을 들고 있다.

1993년 6월 도로법의 개정 시행으로 과적차량의 단속이 강화된 것과 관련하여 가장 큰 애로사항으로 들고 있는 것은 화물의 분할운송으로 운임, 창고료 등의 비용추가 발생이며, 그 다음으로 운송업체의 웃돈 요구와 운송업체의 운행거부로 선적 및 납기의 차질 발생이다. 특이한 것은 아직도 운송업체의 웃돈 요구가 관행적으로 일어나고 있어 업체들의 부담을 가중시키고 있다는 사실이다(<표 22>참조).

<표 22> 과적차량 단속 관련 애로사항

애로사항	업체 수 (비중)
운송업체의 운행거부로 선적 및 납기에 차질발생	25 (20.0%)
운송업체의 웃돈 요구	30 (23.1%)
화물의 분할운송으로 운임,창고료 등의 비용추가	58 (44.6%)
컨테이너 화물적입의 불충분으로 인해 운행시의 요동으로 화물손상	14 (10.8%)
기 타	2 (1.5%)
합 계	130 (100%)

그리고 컨테이너 내륙운송과 관련하여 개선이 요망되는 사항으로는 <표 23>에서 보는 바와 같이 내륙운송 수단의 다양화를 가장 많이 지적하고, 그 다음으로 고속도로 통행료의 야간면제 또는 할인, 화물차의 전용차선제 도입 및 과속단속 완화를 들고 있다.

<표 23> 컨테이너 내륙운송 관련한 개선 요망사항

개선 요망사항	업체 수 (비중)
과적단속 완화	26 (20.0%)
화물차의 전용차선제 도입	30 (23.1%)
고속도로 통행료의 야간면제 또는 할인	30 (23.1%)
내륙운송 수단의 다양화	42 (32.3%)
경인지역 외의 지역에 선사인정 CY혹은 CD의 설치로 운송료 부담완화	2 (1.5%)
합 계	130 (100%)

즉, 내륙운송의 주축인 도로운송에 대한 지나친 의존에서 벗어나 철송이나 연안해송 등으로 다양화하여야 하며, 화물차의 전용 차선제 실시를 통한 물류원활화와 함께 고속도로 통행료의 야간면제 및 할인 등이 실시할 수 있는 유용한 수단으로 간주된다.

현행 각종 운송료 체계 중 불합리하여 가장 시급히 개선을 요하는 것으로는 컨테이너 육상운송료를 들고 있는 이유는 ① 행정구역과 요율표상의 구분이 일치하지 않으며, ② 중량 할증료 적용상의 모순과 ③ 냉동컨테이너의 경우 M.G. Set 부착을 이유로 한 할증료 청구 등이다. 그리고 기타 트럭 운임을 지적하고 있는 것은 ① 평일과 주말의 요금체계 상이, ② 일반 트럭에의 공동/복합 운송시 별도 요율이 없어 전량분에 대한 요금지급, ③ 요율표를 무시하고 회사마다 나름대로 책정하는 것 등이다(<표 24>참조).

<표 24> 운송료 체계 중 개선 요망사항

개선 요망사항	업체 수 (비중)
컨테이너 육상운송료	32 (24.6%)
기타 트럭운임	32 (24.6%)
해상운임(외항)	15 (11.5%)
해상운임(내항)	
철도운임	3 (2.3%)
간이보세운송요금	28 (21.5%)
항공화물운임 및 부대수수료	19 (14.6%)
기타	1 (0.8%)
합 계	130 (100%)

(6) 통관, 물류정보 및 해상보험 부문

신속하고 원활한 통관을 저해하고 있는 원인에 대한 응답으로는 통관 및 보세운송 절차의 복잡함과 통관정보의 부족을 주로 지적하고 있다(<표 25>참조). 이는 정부의 다양한 통관관련 규제완화에도 불구하고 여전히 절차의 복잡함과 아울러 통관정보의 부

족함을 의미하고 있다.

<표 25> 원활한 통관 저해원인

저해 원인	업체 수 (비중)
통관당국의 불친절 및 고자세	10 (7.7%)
통관 및 보세운송절차의 복잡	50 (38.5%)
통관정보의 부족	46 (35.4%)
통관비용의 과다	10 (7.7%)
통관담당자의 실무지식 부족	4 (3.1%)
포워드 이용시 통관을 관세사에게 별도의뢰	10 (7.7%)
합 계	130 (100%)

그리고 통관의 원활화를 기하기 위한 보완사항이 무엇인가라는 질문에는 앞의 경우와 관련하여 수출통관절차 및 서류의 단순화 · 간소화와 통관업무의 전산화 · 자동화를 지적하고 있어 이에 대한 정부의 적극적인 조치가 필요하다고 볼 수 있다(<표 26>참조).

<표 26> 통관의 원활화를 위한 보완사항

보완사항	업체 수 (비중)
수출통관절차 및 서류의 단순화 · 간소화	44 (33.8%)
통관업무의 전산화 · 자동화	50 (38.5%)
통관당국의 서비스 개선	15 (11.5%)
관의 개입 억제, 하주의 자율성 확대	21 (16.2%)
합 계	130 (100%)

한편, 社內에서 물류정보를 이용하는데 있어서 가장 큰 애로사항이 무엇인가라는 질의에 대해서는 다음 <표 27>에서 보는 바와 같이 대체로 물류정보시스템 구축을 위한 소프트웨어(software) 및 하드웨어(hardware)의 부족과 관련 서적 및 전문지의 부족을 지적하고 있다.

<표 27> 사내에서 물류정보 이용상의 애로사항

애로사항	업체 수 (비중)
관련서적, 전문지의 부족	40 (30.8%)
물류정보시스템 구축을 위한 하드웨어(hardware)의 부족	43 (33.1%)
물류정보시스템 구축을 위한 소프트웨어(software)의 부족	45 (34.6%)
기 타	2 (1.5%)
합 계	130 (100%)

또한 해상적하보험 이용상 가장 불편한 사항으로 보험료가 비싸다가 가장 많고, 다음으로 약관내용이 하주(보험계약자)에게 불리하다는 점과 클레임 해결의 지연을 들고 있다.(<표 28>참조).

<표 28> 해상적하보험 이용상 가장 불편한 사항

불편사항	업체 수 (비중)
보험료가 비싸다	50 (38.5%)
클레임 해결의 지연	33 (25.4%)
보험금 지급의 지연	14 (10.8%)
약관 내용이 하주(보험계약자)에게 불리	33 (25.4%)
합 계	130 (100%)

끝으로 해상적하보험과 관련하여 시급히 개선을 요하는 사항이 무엇인가라는 물음에 대해서는 다음 <표 29>에서 보는 바와 같이 응답업체의 50.8%가 보험율의 인하를 지적하고 있으며, 그 다음으로 33.8%가 할인 및 할증을 적용의 현실화를 제시하고 있다. 아울러 손해보험사의 서비스 개선도 요구하고 있음을 알 수 있다.

<표 29> 해상적하보험과 관련한 개선 요망사항

개선 요망사항	업체 수 (비중)
보험료율의 인하	66 (50.8%)
할인/할증을 적용의 현실화	44 (33.8%)
보험료율의 완전한 자율화	
손해보험사의 서비스 개선	20 (15.4%)
합 계	130 (100%)

3. 수출물류비의 현황

부산·김해지역 중소기업체의 수출물류비 현황은 다음 <표 30>와 같다. 이 표에서 보면 어떤 상품의 제조생산비는 전체의 57.9%를 차지하며, 물류비 관련이 26.5%이며, 나머지 15.6%가 기타에 해당된다. 그리고 물류비관련 26.5% 중에서는 국제운송비가 전체의 12.2%로서 가장 높은 비중을 차지하고 있으며 그 다음이 국내운송비와 수출포장비로서 전체의 각각 3.1%를 차지하고 있어 수출업자에게 큰 부담이 되고 있음을 알 수 있다. 그리고 물류정보비는 1.4%, 통관비 및 물류관련 세금과 통관비는 각각 1.3%를 차지하고 있다. 이는 앞서 설문지의 조사내용과 유사하다고 볼 수 있다.

그런데 여기서 수출업자에게 부담이 되는 것 중에서 인하가 어려운 것으로는 국제적으로 결정되는 국제운송비이며, 그 외의 것들은 방법 여하에 따라 인하가 가능하다고 볼 수 있다. 특히 국내운송비와 수출포장비 등은 인하될 수 있는 방법이 있을 수 있어 연구의 대상이 되고 있다.

<표 30> 부산·김해지역 중소제조업체의 수출물류비 현황

비용내역	구분	백분율(%)	대상	비고
제조생산비		57.9	-	원제품/재료의 조달물류비 포함
운송비	국내운송비	3.1	- 트럭운송비 - 철도운송비 - 연안해송비 - 보세운송비	자사 및 외부 운송수단의 이용에 소모된 제비용 포함
	국제운송비	12.2	- 해상운송비 - 항공운송비	해상/항공운송 부대운임 (서류발급비 등)도 포함
	해상적하 보험료	0.8	-	보세창고화재보험료, 운송보험료도 포함
	물류관련 세금	1.3	- 컨테이너세 - 화물출항료 - 통과경비료	→ 부산시 → 해운항만청 → 부산항부두관리협회
보관비	사내보관비	0.9	-	영업용 내국창고이용료 포함
	사외보관비	1.8	- 보관료 - 경비료 - 입출고료	국유/영업용 보세장치장, 창고 CY/CRS에서의 발생비용
하역비	사내하역비	1.0	-	사내창고, 공장에서의 상하차비, 적재비용
	사외하역비	1.8	-	항만하역료 및 기타 항만운송 부대비용
통관비		1.3	-	통관관련 수수료, 수출검사료, 검역료 등 제 비용
수출포장비		3.1	-	날포장, 속포장, 겹포장비
물류정보비		1.4	-	물류정보시스템 운영비, 통신비, 물류정보입수비 등
기 타		15.6	-	이윤 및 일반관리비
합 계		100%	-	-

IV. 부산·김해지역 중소기업체의 수출물류비 절감방안

여기서는 부산·김해지역 중소기업체들이 수출물류비를 절감하기 위하여 업체들이 제시하는 방안과 업체들이 당국에 요구하는 내용들을 보면 다음과 같다.

1. 중소기업체들이 제시하는 수출물류비 절감방안

[1] 화물유통부문

화물유통부문에서 중소기업체들이 생각하는 해결방안들을 들어보면 다음과 같다. 화물유통부문 중 사내의 경우 물류정보에 대해서는 신속 정확한 물류정보망의 확충을 원하고 있으며, 사외의 운송에 대해서는 내륙운송이 주된 방법이나 철도운송 및 연안운송 등을 활성화하여 내륙운송에서의 시간과 비용측면에서의 손실을 어느 정도 보충하여야 한다고 생각하고 있다. 그리고 이로 인한 수송수단간의 연계가 잘 이루어질 수 있는 장치가 필요함을 지적하고 있다.

한편, 수출화물의 선적지연에 대한 원인으로 부두시설의 부족을 제시하고 있어 이에 대해서는 부두시설의 확충으로 화물유통의 시간절감과 적기선적에 따른 보관료를 절감하는 방안을 마련하여야 한다는 입장을 밝히고 있다. 또한 창고 입출고료를 포함한 항만하역료의 불합리한 요금체계에 대해서는 항만하역 뿐만 아니라 운송 및 보관 등의 물류관련 전반적인 요금체계를 분석하여 외국사례와의 비교를 통해 합리적인 요금체계를 마련할 것을 지적하고 있다.

[2] 포장부문

포장부문에 대한 해결방안으로 포장의 규격화 및 표준화와 자동화를 제시하였으며, 또한 표준 파레트의 공용이용을 제안하고 있다.

[3] 보관부문

보관부문에 대한 방안으로는 통관절차를 간소화하고 부두출입을 편리하게 하며, 적기수송으로 보관시간을 최대한 단축시키는 방안이 강구되어야 하며, 아울러 국유부두창고의 확대와 함께 보관료 인상 억제 또는 인하를 유도하기를 원하고 있다. 또한 부두내 장치장 협소로 영업용 장치장 입고에 따른 시간과 비용이 추가되므로 부두내 장치장이 충분히 확보될 수 있는 방안 역시 강구되어야 한다.

[4] 하역부문

하역부문에 대해서는 하역장비의 보충과 기계화 및 현대화에 따른 하역자동화를 실현하여야 하며, 하역 노조인원의 과다로 인한 하역비 인상으로 이어지는 일이 일어날 수 있으므로 인원감축이 필요하다는 것이다.

[5] 운송부문

운송부문에 대해 중소기업체들은 내륙운송의 다양화에 의해 육상운송 외에 철도운송이나 연안운송을 활성화하는 방안, 적재함 규격에 맞는 파래트를 사용함으로써 운송의 효율성을 높이는 방안, 동종업체의 공동집배송에 의한 시간과 비용을 절약하는 방안, 선적 정보를 신속하게 제공함으로써 업체들의 향후 일정에 많은 도움이 되어 시간과 비용을 절약하게 하는 방안 및 컨테이너 육상운송료 등의 요금체계를 개선할 것을 요구하고 있다.

[6] 통관·물류정보·해상보험 부문

통관·물류정보·해상보험 부문에 대한 해결방안으로 제시하고 있는 것들을 보면, 통관 및 보세운송절차의 간소화와 신속화를 위해 물류정보망과 연계정보시스템을 구축하여 자동화가 가능하도록 한다. 아울러 가능한 한 빠른 시일 내에 소프트웨어 및 하드웨어의 물류정보시스템을 구축하여 물류정보의 신속한 입수와 파악으로 통관상의 지연으로 인한 시간과 비용의 낭비를 줄인다. 그리고 고율의 해상적하 보험료를 인하하기 위해 관계당국에 요구함은 물론 할증 및 할인율의 적용을 현실화함으로써 보험료의 인하효과를 달성하게 한다. 아울러 보험관련 클레임 해결의 지연을 방지하기 위한 클레임절차의 법제화를 통한 신속한 처리를 가능하게 하며, 물류정보지의 정기구독을 통한 물류에 관한 전문지식을 함양하고 다양한 정보를 입수하도록 한다.

2. 중소기업체들의 당국에 대한 요구사항

부산·김해지역 중소기업체들이 수출물류비 절감을 위해 관련 당국에 요구하는 내용을 보면 대체로 다음과 같다.

첫째, 화물유통부문에서는 부두시설의 확충과 보강에 의한 현대화 및 자동화, 컨테이너 전용 배후도로 건설에 의한 교통체증으로부터 시간과 비용의 절약, 도로·철도·항만 등의 연계수송망 구축에 따른 화물유통의 합리화, 물류관련 모든 요금체계진단에 의한 합리적인 개선, 물류표준화 사업에 대한 지원 확대로 물류효율화 운영기반의 구축, 부두운영의 회사제의 보완 및 업무용 차량의 유류비 지원 등을 요구하고 있다.

둘째, 보관부문에서는 통관 부대절차의 간소화로 보관시간을 단축할 수 있도록 통관

부대절차의 합리적인 개선, 부두내 장치장 확대, 보관요금의 인하와 할인요율의 적용, 표준파레트 이용자에 대한 보관료 할인 및 항만시설 사용료의 감면확대 등을 지적하고 있다.

셋째, 하역부문에서는 항운노조의 독점에 따른 하역기계화의 지연을 지향하여 하역장비의 기계화, 현대화, 자동화 및 능률성 제고와 이에 따른 하역비 인하, 항운노조의 공급 분산에 의한 하역의 효율화 등을 요구하고 있다.

넷째, 운송부문에서는 화물차 등 컨테이너 차량에 대한 운송비 지원, 도로비 할인 및 유틸리티 인하, 부두내 장치장 확보로 운송기간 단축, 물류거점 중심으로 수송수단간 연계시설 확충, 화물운송사업 및 항만 운송사업에의 진입규제 완화, 배후도로망 조기 구축 등을 건의하고 있다.

다섯째, 통관·물류정보·해상보험 부문에서는 종합 물류정보망을 구축하여 화주들에게 유익한 정보를 제공하고 아울러 물류정보에 대한 신속한 업데이트를 실시하며, 공공 통합 물류센터를 설립·운영하여 물류효율화를 실행한다. 물론 이들에 대한 정부의 지원이 확대되어야 한다.

3. 종합적인 합리적 절감방안¹¹⁾

(1) 물류인프라시설의 확충

사회간접자본 투자의 위축으로 인한 도로시설의 부족은 교통혼잡비용과 물류비용을 증가시키는 주된 요인이 되므로 이를 극복하기 위해 사회간접자본의 투자가 지속적으로 이루어져야 한다. 특히 항만의 경우 수출입화물의 꾸준한 증가에도 불구하고 항만시설의 확충은 대단히 미흡한 실정이므로 체선, 체화에 의한 손실을 피할 수 없다. 기본적으로 항만시설의 확충과 함께 일반 수출입화물의 처리를 위한 부두의 확충도 동시에 이루어져야 한다. 특히 부산·경남지역의 수출업체를 위해서도 부산 신항의 조속한 개장이 절실히 요구된다. 이러한 사회간접자본의 확충을 위해서는 정부재정의 한계를 극복하려면 민자유치의 활성화가 필요하며 이를 위해서는 무상사용 기간의 연장 등 투자자에 대한 충분한 인센티브를 부여해야 한다.

그리고 무역업계의 수출물류비 절감노력이 객관적인 기준에 의해 체계적으로 전개될 수 있도록 한국무역협회 등의 민간주도로 수출물류의 특성에 맞는 '수출물류비 산정지침'을 제정하도록 하여야 한다. 또한 주요 수출기업을 대상으로 수출물류비를 항시 점검·파악할 수 있는 시스템도 구축되어야 한다.

11) 정부측 절감방안의 경우 산업자원부에서 2005년 연말에 정부안이 수립되기로 되어 있어 본인의 입장에서 종합적인 방안을 제시하기로 한다.

(2) 연안컨테이너선 전용부두의 조기 확보

장기적으로 연안컨테이너선의 전용부두를 확보하기 위해 부산 신항을 비롯한 현재 조성중인 신항만에 연안컨테이너선 전용 선석을 확보하는 것 역시 중요하다. 이러한 연안컨테이너 전용선석의 지정과 관련하여 컨테이너 모선과 피더선(연안선)이 동일한 터미널에서 효율적으로 환적작업을 수행할 수 있는 터미널 운영방식을 도입하도록 하여야 한다. 또한 최근 고급화·다양화되고 있는 수출입 하주들의 운송수요를 충족시키고 운송소요시간 측면에서 도로운송과 대등한 수준의 경쟁력을 확보하기 위해서는 연안컨테이너선의 고속화가 요구된다. 아울러 연안운송의 운임경쟁력을 높이기 위해서는 연안운송의 단위당 운송단가를 현재보다 20~30%정도 절감할 수 있어야 하며, 이를 위해 연안해운업체에 대한 정책적 지원을 강화하여야 한다.

(3) 화물운송제도의 개선

설문조사의 결과 중소기업들이 물류부문에서 가장 애로를 느끼는 부분은 社외의 경우 운송을 지적하고 적기선적을 위한 도로교통의 체증해소를 제시하고 있다. 따라서 도로교통의 체증을 해소하기 위해서는 연안운송 및 철송 등 운송수단의 다양화는 물론 야간수송시스템의 활성화가 필요하며, 이를 위해 관련 유통단계인 통관, 항만 등의 야간운영제도가 뒷받침되어야 하고 이것이 가능한 경우에 선적화물의 야간운행을 원칙으로 하고 야간운행차량에 대한 고속도로통행료의 할인제도도 도입되어야 한다.

(4) 수출물류비 인상 억제 및 관리·감독의 철저

On-Dock 시스템을 활성화하기 위해서는 화주에게 징수하는 THC(Terminal Handling Charge)를 ODCY 경유화물과 구분하여 별도의 요금을 적용함으로써 화주에게 실익이 돌아갈 수 있도록 하여야 한다. 화주입장에서 THC를 폐지하고 운임으로 흡수하도록 하여 경쟁체제로 운영하는 것이 최선책이나 주요국의 대부분이 THC를 도입하고 있는 만큼 차선책으로 선사들의 THC산출근거와 내역을 공개토록 하여 THC에 대한 투명성을 확보하여야 한다.

근래 수출업체의 직접적인 물류비 상승에 가장 큰 요인으로 작용한 것은 컨테이너세 신설, 항만운송료의 인상, THC, CFS charge 등 각종 물류요금의 인상 때문인 것으로 나타났으므로 이러한 물류요금의 인상 및 신설이 자제되도록 정부의 적극적인 관리·감독이 필요하다.

항만하역요금(특히 일반하역요금)의 경우 하역작업의 기계화가 상당히 진전된 상태이지만, 효율체계는 여전히 인력중심으로 구성되어 있을 뿐만 아니라 각종 할증요율의 신설이 계속되어 상당히 복잡하므로 이의 단순화 등 합리적인 요금체계가 시급히 정립되어야 한다.

보세장치장하역료의 경우 역시 관세법 규정에 의해 항만하역요율 체계를 그대로 따르고 있으나 실제 항만 하역작업과 창고 출입고 작업은 그 성질이나 조건이 상이하므로 별도의 요율체계가 마련되어야 한다. 또한 화물입출항료의 경우도 매건별로 납부하게 되어 있는 방식을 시정하여 분기별 또는 반기별로 납부토록 개선하여 이로 인한 시간, 비용 및 인건비 등을 절감하도록 하여야 한다.

(5) 항만 노무공급체계의 개선

항만하역업에 대한 노무공급을 항운노조가 독점 공급하는 체제하에서는 하역의 생산성 향상은 기대할 수 없으므로 일용노무공급제도를 상용화하여 항만하역업체에 귀속시키고, 하역기계화를 촉진시킴과 아울러 항운노조원의 수를 감축시켜야 한다. 그리고 이에 따른 하역노임체계의 합리적 개편도 추진되어야 한다.

(6) 요율체계의 합리적 개선

해상운임, 하역요금, 보세창고 보관료, 관세사 수수료 등 수출업체들이 지불해야 하는 각종 물류요금이 과거 인허가제에서 대부분 자율가격제로 변경되었으나 수출물류시장의 물동량에 따라 운임수준이 결정될 수 있는 가격결정 메카니즘이 제대로 정착되지 못해 시장기능에 의해 합리적으로 결정되지 못하고 있는 실정이다.

또한 운임·요율체계가 복잡 다기화되어 있어 중소기업체들이 해당 요금의 세부 내역 및 근거를 제대로 파악하지 못하는 측면이 있다. 따라서 설문에서도 지적된 바와 같이 수출물류요율체계에 대한 전반적인 검토에 의해 합리적인 요율체계를 정립함과 동시에 간단명료하게 하여 선주와 하주간에 혼선이 빚어지지 않도록 하여야 한다.

(7) 물류정보네트워크의 구축

중소제조수출업체에서 필요로 하는 모든 물류정보를 실시간으로 제공하고, 보다 효율적으로 검색할 수 있는 물류정보네트워크가 구축될 수 있도록 수출기반조성사업의 일환으로 수출입 물류 관련 전문사이트의 구축·운영에 대한 정책적 지원이 있어야 한다.¹²⁾ 특히 하주, 내항선사, 항만당국 등 연안 컨테이너 운송관계자간의 컨테이너 물류 정보 공유체계가 구축되어야 연안운송이 활성화되므로 연안운송과 외항운송간의 물류 정보가 종합물류정보망을 통해 실시간으로 연결되고 공유될 수 있도록 하여야 한다.

(8) 수출입운임할인센터(RADIS) 이용의 활성화 촉진

현재 운영중인 RADIS¹³⁾에 더 많은 중소하주가 참여하도록 중소기업청, 대한상공회

12) 산업자원부, 한국무역협회, 21세기를 위한 중장기 무역정책비전, 2002, p. 371.

13) RADIS(rate discount service)는 중소하주의 고물류비 문제를 해결하기 위하여 한국무역협회

의소, 제조업종별 사업자단체(협회 등)등의 협조를 받아 중소기업 등에게 대해 홍보 활동을 강화한다. 그리하여 우수한 조건의 복합운송주선업체들이 참여할 수 있도록 각종 물류관련 정책자금(예 : 유통합리화 사업자금 등) 지원대상 선정시 RADIS 협력업체를 우대하는 방안을 강구하도록 하여야 한다. 그리고 해운선사의 우대운임 적용에 초점을 둔 현재의 RADIS 운용체제를 다원화하여 국내운송업체, 보세창고업체, 항공운송업체에 대해서도 운송·보관화물의 집단화를 통해 낮은 물류요금을 적용받을 수 있도록 하는 방안을 강구하여야 한다.

(9) 수요자 중심의 수출물류제도

수출입 물류정책이 지난 수십년간 해운업, 항공업, 화물자동차운송업 등 물류공급자 중심으로 전개되었을 뿐 수출입물류 수요자인 수출업체를 위한 물류정책이 사실상 부재하였다고 볼 수 있다. 따라서 수출입물류정책에서 물류공급자의 부당한 임금인상, 서비스차별 등의 불합리하고 불공정한 행위를 억제할 수 있는 장치를 마련할 필요가 있다. 예컨대 1998년 해운법상 해상운임 결정시 선·하주단체간 정보교환 및 협의를 의무화하는 제도가 도입되었으나, 선사의 일방적인 운임인상시 통제수단 및 정부 중재기능이 부재하여 실효성이 거의 없었다. 한편, 국제적으로도 하주의 요구와 권리가 한층 더 강화되고 있는 추세이므로 우리나라도 선사의 일방적인 운임인상시 통제수단 및 정부의 중재기능을 입법화하여 하주의 의견도 반영될 수 있는 장치가 필요하다.

그리고 수출업체의 수출물류비 절감활동에 대한 지원을 강화하고 물류공급자 중심의 현행 수출입 물류시장에서 하주(수출업체)의 권익을 보호하기 위한 「가칭 수출입물류 효율화법」을 제정하여야 한다. 동 법은 현행 물류공급자 중심의 수출입물류제도를 개선하여 물류공급자와 수요자간 관계의 건전한 발전을 도모하고 수출입물류 효율화를 위한 양당사자의 공동노력을 촉진하기 위한 것이다. 이 법에서 수출입 물류 관련 운임·요금의 사전 협의체계의 도입 및 주요 물류사업자와 하주간의 협의체계 구축·운영 등을 규정하여야 한다.

(10) 부적절한 행정규제 완화와 경쟁 제한적인 제도 운영의 개선

경제규모의 확대에 따른 내륙운송 수요가 급증하고 있으나 공급이 이에 뒤따르지 못해 물동량 수송에 지장을 초래하고 있다. 또한 대부분의 운송업체들이 지입제 중심의 영세업체이므로 이들의 난립으로 인한 책임감 있는 수송이 되지 못할 뿐만 아니라 지난해의 대규모 시위로 인해 물류대란이 빚어지기도 하였다. 그리고 화물운송업에 대해

산하 한국하주협회가 설립하였으며, 이는 국내 수출입하주의 권익옹호와 선사동맹의 일방적인 담합행위에 효과적으로 대응하기 위하여 1972년 한국무역협회 내에 설립된 법정 하주단체이다(해운법 제29조).

주요업종인 노선, 일반구역, 용달업종이 엄격한 면허제로 규제를 받고 있고, 경쟁요인이 없어 각 사업주는 지입제 운영을 선호하고 있으며 신규증차기준이 행정구역단위로 책정되어 있으므로 전국적인 화물수요 증가에 따른 증차가 불가능하다.

한편, 화물운송사업의 업종구분이 다원화되어 물동량을 체계적으로 연계수송할 수 있는 제도 및 시설이 미미하여 현재 노선, 전국화물, 일반화물, 특수용달화물 등 필요 이상으로 다원화하여 업종간 불필요한 견제와 공차운행이 증가하고 있다. 따라서 화물운송사업에 대한 현재의 면허제에서 등록제로 전환하고 5개업종으로 구분된 것을 노선, 구역, 용달업종으로 단순화함과 동시에 구역화물의 전문화가 이루어져야 한다.

아울러 국내컨테이너 기지의 부족으로 상당량의 물동량이 산재되어 있는 사설 컨테이너 장치장에서 비효율적으로 수출화물이 처리되고 있어 화물의 이송과 이중조작에 따른 불필요한 비용상승과 교통체증이 가중되고 있다. 수출화물의 신속한 통관을 위해 부두내 세관 검사시설을 설치하고 세관·검역직원이 상주할 수 있는 사무실도 설치하여 체선·체화의 원인을 해소하여야 한다. 따라서 수입신고 의무기간도 현재의 30일에서 10일로 단축하여야 할 것이다.

아울러 수출품의 통관을 신속하게 처리하기 위해 수출검사에 관한 법적 제도적 개선이 이루어져야 한다. 수출화물의 이동과정에서 가장 중요한 통관절차가 화물의 흐름의 원활화 보다 과세 및 밀수방지 등의 규제 위주로 운영되고 있어 컨테이너 화물도 밀수방지 목적상 모두 창고에 입고시켜 통관을 대기하도록 하고 있어 Door-to-Door 등 일관수송 및 물류원활화의 저해요인으로 작용하고 있다. 따라서 수출물류의 원활화를 위해서는 수출검사 생략 대상 품목 및 검사면제 대상업체의 확대, 유망 중소기업체에 대한 통관상 혜택 부여 및 샘플에 의한 검사제의 확대 등 간접적인 검사제도가 적극 도입되어야 한다.¹⁴⁾

(11) 물류표준화·자동화에 대한 지원확대

社內물류비를 절감하기 위해서는 물류표준화와 포장의 자동화 및 하역의 기계화가 이루어져야 하며, 이에 대한 정부의 적극적인 지원이 있어야 한다. 우리나라의 경우 화물취급표지(care mask) 및 포장 치수가 ISO의 규격과 일치하지 않아 국제규격과의 일관성 유지가 결여되어 있어 포장의 표준화에 대한 관련 규정의 정비가 시급히 요구되고 있다. 또한 파레트의 규격도 우리나라와 ISO는 각각 6종류로 분류하고 있으나 규격이 일치하는 것은 두 종류에 불과하다. 따라서 일괄 파레트화의 정착을 위해서 통일규격의 파레트화를 정부가 추진하여 표준파레트 사용기업에 대해서는 하역, 보관, 운송요금 등에 대한 차등제를 실시하여야 한다.

14) 이종학, 지역기업의 수출물류관리 실태와 합리화 방안에 관한 연구, 영남대, 1994.

포장의 자동화는 수출업체에 직접적이고 가시적인 물류비 절감효과를 가져올 수 있으므로 포장의 자동화 설비에 대한 정부의 금융·세제상의 지원이 필요하다. 하역의 기계화 역시 노동생산성의 제고와 화물파손율의 감소를 통한 社內물류비 절감의 주요원인이 되므로 이 부문의 도입도 생산설비의 도입과 동일한 조건의 지원이 있어야 한다.

V. 결 론

향후 기업의 경쟁력을 제고하기 위해서는 물류비의 절감이 필수불가결한 요인이 될 것이다. 특히 우리나라는 국내기업 매출액에서 물류비가 차지하는 비중이 미국이나 일본에 비해 월등히 높은 편이어서 이에 대한 획기적인 개선 없이는 기업의 경쟁력 강화는 생각할 수 없으며, 이로 인해 수출도 점차 그 활력을 상실하게 될 것이다. 무엇보다도 여러 면에서 영세한 지방 중소수출제조업체의 경우에는 더욱 심각한 상태로 받아들여질 수밖에 없는 것이 수출물류비 문제이다. 부산·김해지역 중소제조업체중 9개사를 분석한 자료에서도 물류관련 비용이 전체의 26.5%를 차지하고 있고, 이는 제조생산비의 약 절반을 차고 있고, 향후 이의 절감 없이는 수출의 증가는 기대하기 어려울 것이다.

설문조사결과 이들 업체들이 수출물류비와 관련하여 문제시하고 있는 것을 들어보면, 화물유통부문에서는 물류정보의 부족, 운송상의 문제점, 부두시설의 부족 및 항만하역료의 체계상의 문제점들이며, 포장부문의 경우는 포장의 표준화·규격화 미흡, 항만 및 창고에서의 하역의 경우 포장불량, 창고시설의 부족, 영업용 보세장치장 보관료의 문제, 부두출입의 불편, 국유부두창고 관리주체의 불친절 및 영업용 보세장치장 보관료의 고가 등의 문제를 지적하고 있다. 하역부문의 경우에는 하역기기의 부족 등 하역자동화의 불충분, 하역회사 및 항운노조원의 비능률적인 업무처리 그리고 항운노조원에 대한 하역회사에 의한 일원적 작업지시나 명령체계의 불이행으로 인한 작업의 원활화 저해 등을 제시하고 있다.

한편, 운송부문의 경우에는 적기선적의 잦은 불이행, 운임신고제도의 비합리적인 운영, 부두·하역시설 및 창고시설의 부족, 도로정체로 인한 운송시간 과다소요, 과적차량 엄격단속에 따른 화물의 분할운송으로 운임·창고료 등의 비용 추가, 내륙운송 수단의 편중화, 그리고 컨테이너 육상 운송료 및 기타 트럭 운임의 비합리적인 요율체계 등을 들고 있다. 통관·물류정보·해상보험부문에서는 통관 및 보세운송절차의 복잡, 통고나 업무에 대한 전산화·자동화의 미비, 물류정보시스템 구축을 위한 소프트웨어 및 하드웨어의 부족, 고가의 해상적하보험료 등을 지적하고 있다.

이들 문제에 대한 해결책으로는 물류인프라시설의 지속적인 확충, 연안컨테이너선 전

용부두의 신설항만에의 조기확보, 수출입물류 수요자의 입장을 고려한 화물운송제도의 개선, 수출물류비 관련 요금의 인상억제 및 관계당국의 관리·감독의 철저, 항만노무공급체계의 개선, 수출업체들이 지불해야할 각종 물류요금의 효율체계의 합리적 개선, 물류정보의 실시간 제공으로 인한 효율적인 검색 가능한 물류정보네트워크의 구축, 현재 운영중인 수출입운임할인센터(RADIS) 이용의 활성화, 수출입물류 수요자 중심의 수출물류제도 확립, 부적절한 수출물류관련 행정규제·완화와 경쟁 제한적 제도운영의 개선 그리고 물류표준화 및 자동화에 대한 중소기업체에 대한 지원 확대 등의 종합적이고 합리적인 점검과 대책이 수립·실시되어야 한다.

참 고 문 헌

- 강원진, 무역실무, 박영사, 2000.
권오경 외, 우리나라 물류비의 결정요인과 추이, 교통개발연구원, 1995.
김용진 외, 물적유통론, 형설출판사, 1994.
박광래, 물류비용의 경제적 효과에 관한 연구, 단국대 박사학위논문, 2004.
박태원, 동아시아 주요국의 수출컨테이너 화물 물류비 비교 분석, 월간 해양수산, 한국해양수산개발원, 2004.
이우원, 수출입 물류비 절감을 위한 수출입 운임할인제도, 농수산물 무역정보, 2002.
진형인 외, 국제물류의 이해, 박영사, 2002.
대한상공회의소·산업자원부, 2004년 기업물류비 실태조사보고서, 2005.
대한상공회의소 보도자료, 2004기업물류비 실태조사, 2005.
산업자원부·한국무역협회, 21세기를 위한 중장기 무역정책 비전, 2002.
한국무역협회·한국하주협의회, 수출기업 물류 애로현황 및 물류비 지출실태 조사보고, 1993.
한국무역협회, 수출기업의 물류합리화 방안, 1991.
한국은행 부산본부, 부산지역 중소기업 금융지원현황과 개선과제, 2004.
阿保榮司, 物流基礎, 稅務經理協會, 1983.
John J. Coyle, , The Management of Business Logistics, West Publishing Company, 1988.
John Gattorna, The Gower Handbook of Logistics and Distribution Management, Gower Publishing Company, 1990.
Ronald Ballou, Business Logistics Management, Second Edition, Prentice Hall, New Jersey, 1985.
Philip B. Schary, Logistics Decisions, The Dryden Press, 1983.

