

동북아물류허브화를 위한 종합물류업의 발전적 과제

A Study on the Developing Subject of Integrated Logistics Industry for the Northeast Asia
Logistics Hub

김종득(Jong-Deuk Kim)

조선대학교 경상대학 무역학과 조빙객원교수, 경영학박사

목 차

- | | |
|--------------------------|----------|
| I. 서론 | V. 결론 |
| II. 물류기업의 진화와 국내물류기업의문제점 | 참고문헌 |
| III. 종합물류업 인증제도의 이해 | Abstract |
| IV. 종합물류업의 발전적과제 | |

Abstract

In this year(2006), the Korean government has announced the integrated logistics promotion act, to improve the international competitiveness of Korean logistics companies and to develop the north-east asia logistics hubs.

Therefore, in this study, emphasized to goes forward better and presents integrated logistics industry expansive assignment through domestic logistics companies' problem and integrated logistics industry investigation of certification system as plan for successful fixing of integrated logistics industry for Northeast Asia logistics hub while strengthen international competitiveness of domestic professional logistics companies.

So that the South Korea becomes Northeast Asia logistics hub country, to expand lacking logistics infra at good time is important, also, reform backward logistics system of consignor companies and advance actively to the Northeast Asia logistics market is very important to improve the professional logistics companies' upbringing to lead the Northeast Asia logistics market.

Key Words : Integrated Logistics Industry, 3PL(Third Party Logistics), Logistics Service

I. 서론

정보통신의 발달과 국경장벽의 완화에 따라 세계경제에서 동북아시아의 경제규모 및 교역량의 비중이 급격히 증대되고 있어 동북아시아의 물류네트워크를 선점하기 위한 선진국 및 동북아3국의 경쟁이 치열하게 전개되고 있다.

이는 우리나라에게 물류의 중요성을 한층 부각시키고 있으며, 글로벌 물류시대에 걸맞게 동북아 물류 중심지화를 지향하는 정책사업을 역동적으로 추진시키고 있지만 우리나라 물류산업의 경쟁력은 선진국 또는 선진기업에 비해 매우 취약한 상황이다.

특히, 최근 기업들은 무역 자유화와 기업활동의 글로벌화에 따라 물류에 대한 높은 관심을 보이면서 아직은 미미한 수준이지만 국내 기업들의 물류업무 아웃소싱이 점차 확대되어 가고 있다. 특히 고객기업들은 통합 SCM을 제공할 수 있는 능력을 통한 부가가치물류를 지향할 수 있는 전문물류기업을 원하고 있어 물류전문기업 육성 필요성을 강조하고 있다.

이에 따라 참여정부의 동북아시아 전략의 하나로써 물류기업의 국제경쟁력 강화를 위해 종합물류업 육성방안을 제시하였다. 또한 이를 정책적으로 지원하기 위한 종합물류업 인증제도가 2004년말 국회를 통과하여 2006년 6월 12일에는 10개 기업에 대한 종합물류기업을 인증하였다. 그러나 물류관련 개별기업별 또는 심지어 특정 업종에 따라 정부와 업계, 업계와 업계간의 의견충돌이 지속되고 있는 진통을 겪고 있어 정부와 업계간의 지속적인 관심과 지원이 요구되고 있다.

따라서 본 연구에서는 국내 전문물류기업들의 국제경쟁력을 강화하는 한편 더 나아가 동북아 물류 허브화를 위한 종합물류업의 성공적인 정착을 위한 방안으로서 국내 물류기업위 문제점과 종합물류업의 인증제도의 고찰을 통한 종합물류업의 발전적 과제를 제시하는데 중점을 두었다.

II. 물류기업의 진화와 국내 물류기업의 문제점

1. 물류기업의 진화과정

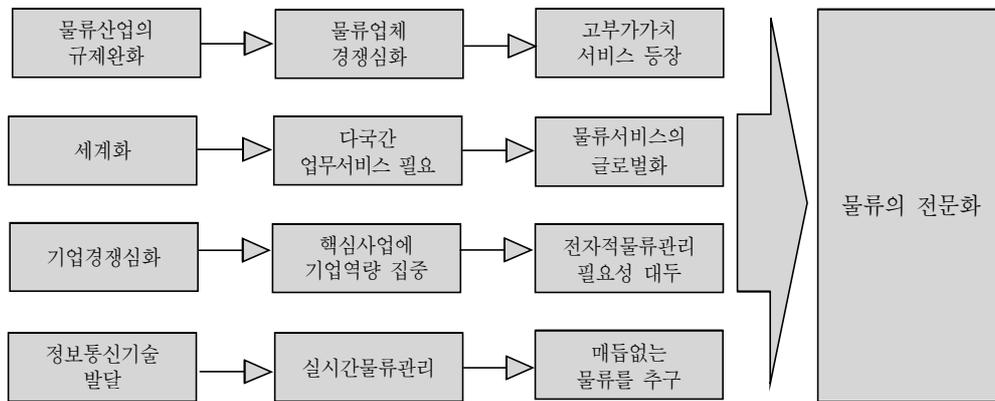
최근 물류산업은 운송, 하역, 보관 등 전통적인 물류서비스의 범주에서 벗어나 물류전략 수립에서부터 조달, 생산, 보관, 운송, 회수에 이르는 고객지향적인 통합된 물류서비스를 지향하는 3자물류 시장이 선진국을 중심으로 확대되고 있다.

이러한 3자물류의 출현은 [그림 1]과 같이 물류산업에 대한 규제완화 이후 업체수가 증가함에 따라 기업간 경쟁심화 및 수익성 악화 현상이 발생하였고 물류기업 스스로 제3자 수익원을 통해 활로를 모

색하는 과정에서 3자물류가 태동되었다¹⁾. 동시에 제조업, 유통업 화주들이 리스트럭처링과 리엔지니어링을 통해 비효율적인 부분과 경영자원을 줄이고 핵심역량에 집중하고자 하는 경향과 정보통신기술의 발달 등으로 물류산업내 경쟁의 치열과 결부되면서 미국, 유럽, 일본을 중심으로 물류전문화의 형태로 서 전문물류기업이 성장되었다.

한편, 일본학계에서는 물류기업의 발전과정을 <표 1>과 같이 단순운송업자(Transporter)에서 네트워크 관리자(4PL)까지 7단계에 걸쳐 진행된다고 하였으며, 물류기업의 단계가 높아질수록 제공하는 서비스의 범위가 다양해지는 동시에 물류기업의 부가가치 창출수준 또한 높아지는 것으로 파악하고 있다²⁾.

[그림 1] 물류 전문화의 과정



자료 : 삼성경제연구소, 『물류산업의 현황과 과제』, 2003. 9., p.16.

그리고 본 연구에서 고찰하고자 하는 종합물류업은 물류기업의 진화단계 중 서비스의 범위 및 부가 가치의 창출수준이 가장 높은 5단계 이상의 물류기업의 형태를 말한다³⁾.

<표 1> 물류기업의 진화 프로세스

단계	명 칭	내 용
1	제1자물류	운송사업자(Transporter) : 운송수단 및 운전자를 갖추고 단순수송기능을 수행하는 사업자
2	제2자물류 /	일반적 포워더(General Forwarder) : 화주와 직접 운송계약을 맺고 실질적인 수송은 전문운송사업자를 이용하는 사업자

1) 서상범 외, 『물류산업 경쟁력 강화를 위한 종합물류업 활성화 방안』, 교통개발연구원, 2004.12., p.41 ~ 45.
 2) 정승주·서상범, “종합물류기업 인증제도의 이해와 추진 현황”, 『한국유통정보학회·한국물류학회 공동 2006년도 하계 학술발표대회 논문집』, 한국유통정보학회·한국물류학회, 2006. 6., pp.14 ~ 15.
 3) 현재 미국, 일본, 유럽 등 선진국은 5단계 이상, 우리나라는 1, 2, 4단계의 위주의 물류기업형태로 활동 중이며, 일부 기업들이 5, 6, 단계 수준의 물류기업으로 변신을 시도하고 있다.

3	물류아웃 소싱	혼재사업자(Transshipment Company) : 혼재수송능력을 기반으로 여러 화주로부터 위탁받은 화물을 동시에 수송할 수 있는 능력을 보유
4		복합운송주선업(Fleet Manger) : 화주와 직접 계약을 맺은 사업자로서 직접 운송수행기능은 없으나, 다양한 수송사를 연결하여 수송과정 전체를 관리·운영하는 사업자
5	제3자물류	시스템통합관리자(System service/integrator) : 화주의 물류체제를 일괄 청부받아 통합 관리하는 사업자
6	제4자물류	물류서비스제공자(Logistics Service Provider) : 일정의 물류자산을 보유하면서 SCM 전반에 걸쳐 통제 및 관리
7		네트워크관리자(Network Manager) : 물류자산은 없으나 컨설팅과 정보시스템을 핵심 역량으로 SCM업무를 대행

자료 : 서상범 외, 『물류산업 경쟁력 강화를 위한 종합물류업 활성화 방안』, 교통개발연구원, 2004.12., p.29~31를 참조하여 표로 정리함.

2. 국내물류기업의 문제점

세계화와 더불어 국가경쟁력 강화차원에서의 물류의 중요성이 더해가고 있다. 특히 최근에는 물류인프라의 대형화·허브화와 더불어 통합된 물류서비스를 지향하는 3PL시장이 급성장하고 있으나 국내 물류기업들은 Supply Chain전 영역에 걸친 물류서비스를 제공하지 못한다는 한계성을 지니고 있다.

현재 우리나라의 물류분야의 아웃소싱 수준은 지속적으로 증가하고 있으나, 주로 자회사 등을 이용하는 제2자물류에 집중되어 있는 현실이다. 이렇듯 고객기업들의 물류기업에 대한 아웃소싱의 활성화의 미미로 전문물류기업으로의 성장하는데 저해요인이 되고 있는 실정이다. 이에 따라 제조업은 생산과 판매에 주력하고, 물류는 물류전문기업이 담당함으로써 Win-Win 할 수 있는 시너지효과 유도와 더불어 물류업체는 업종전문화와 규모의 경제로 이윤극대화를 달성하고 신성장 동력산업으로 발전시켜야 하는 과제를 안고 있는 바, 이의 핵심은 경쟁력을 갖춘 물류전문기업, 즉 종합물류업의 육성과 활성화이다.

1) 물류시장의 구조적 취약성

세계화된 기업은 막대한 자본과 경영자원이 필요한 국제물류관리의 전부 또는 일부를 전문물류업체와 전략적 제휴를 통하여 아웃소싱(outsourcing)함으로써 물류관리의 효율성 증대와 경쟁력의 강화를 도모하고 있어 이를 바탕으로 1980년대 후반부터 물류전문업체가 급속히 성장하고 있다.

하지만 우리나라 물류기업들이 선진국에 비해 성장하지 못하고 있는 이유는 물류전문기업이 성장할 수 있는 제3자 물류시장이 협소하기 때문이다. 현재 미국, 유럽 등 주요 선진국에서는 자사물류활동을

가능한 한 축소하고, 물류전문기업에 위탁하는 제3자물류⁴⁾가 활성화되고 있다. 현재 일본을 제외한 유럽과 미국의 물류시장은 기존 기능별 내부경쟁체제에서 탈피하여 물류관련 사업주체간 제휴, 합병 등을 통하여 대규모 물류네트워크를 구축하고 이를 통해 전방위 경쟁체제로 변모하고 있다⁵⁾. 그럼에도 불구하고 아직까지도 국내에서는 기업들이 외부 물류전문업체를 이용하기보다는 자사 또는 자회사를 이용하여 물류업무를 직접 수행함에 따라 물류효율성을 저하시킴으로써 물류전문기업이 성장할 수 있는 제3자물류시장이 아닌 자가 또는 제2자물류 위주의 시장구조를 지니고 있다⁶⁾.

최근에는 기업들의 물류수요의 고도화, 물류비 관리 강화, 물류효율화에 대한 중요성 부각, 핵심 역량 위주의 경영전략으로 자가물류에서 물류 아웃소싱에 대한 관심이 크게 증대되고 물류산업 내부적으로 상당한 구조변화가 진행되고는 있지만 단순기능별 물류아웃소싱 및 일부 대기업들이 물류관련 기업들의 분사 및 물류자회사를 통한 아웃소싱이 주류를 이루고 있다⁷⁾. 특히, 일부에서는 기존 물류전문기업에 위탁하던 수출입물류까지 사업영역을 확대하면서 제3자물류시장 확대 제약은 물론 제2자물류가 더욱 고착화되는 결과를 초래하였다. 반면 영세한 중소기업들은 물류전문인력, 자금의 부족으로 체계적인 물류관리가 전무한 실정이며, 특히 운송부문에 있어서도 물량규모가 작아 물류전문기업의 영업대상에서 조차 배제되어 자가물류를 수행함으로 인해 물류비상승 등 여러 가지 문제를 내재하고 있다. 이에 따라 운송하역·보관·통관 등 다단계 수송절차를 일괄 처리할 수 있는 국제경쟁력있는 종합물류전문기업을 육성하여 시간과 비용을 절감하여야 하는 과제를 지니고 있다.

(2) 물류업체의 영세적 구조로 인한 종합물류서비스 제공 미흡

선진국의 글로벌 물류업체들은 운송, 보관, 재고관리, 수출입 등 SCM 전반에 걸친 종합물류서비스를 제공하고 있으며, 더 나아가 지역과 영역에 있어서도 아시아유럽·미주에 걸쳐 다양한 산업의 화주기업을 대상으로 포괄적이면서도 차원 높은 서비스를 제공하고 있다.

반면에 우리나라 물류업체 대부분은 운송을 위주로 보관, 하역, 포장 등의 물류서비스를 개별적으로 제공하는 수준에 그치고 있으며, 복합운송과 종합물류서비스 제공에는 이르지 못하고 있는 실정이다. 대표적인 물류전문업체의 하나로 freight forwarder가 있으나 우리나라의 forwarder는 규모가 영세하여 종합물류서비스 제공능력은 거의 없이 다만 외국 forwarder와 계약을 맺고 국내 수출화물의 선적까지의 업무를 대행해주는 것이 대표적인 영업 형태이다. 따라서 종합적인 물류서비스를 제공하지 못하고 부분적인 서비스만을 제공하는 운송주선업 형태에 머물고 있어 우리나라의 국제물류경쟁력을 높이지 못

4) 제3자물류(Third Party Logistics : TPL)란 외부의 특정 전문물류업체에게 물류업무를 아웃소싱(Outsourcing)하는 것으로 수송, 저장 및 출하, 재고관리, 주문처리, 물류정보시스템 및 기타 유통관련기능 등을 포함하며, 이는 고객서비스 향상, 물류관련 비용의 절감 및 물류활동에 대한 운영효율의 향상 등을 목적으로 한다.

5) 하명산·오영학, “제3자물류가 물류성과에 미치는 영향에 관한 연구”, 「국제상학」제18권 제1호, 한국국제상학회, 2003.4., p.24.

6) 제3자 물류 이용비율은 유럽은 90%이상을 미국은 약 80% 정도를 이용하고 있지만 한국은 약 25%정도에 머물고 있는 실정이다.

7) 예를 들면 삼성로지텍(삼성), 범한물류(LG), CJ GLS(CJ 그룹)등의 물류자회사를 들 수 있다.

하고 있다. 이와 함께 제3자물류를 자처하면서 활동하고 있는 국내물류기업들도 특정기업 중심의 물류 서비스를 제공하는 수준에 그치고 있다.

한편, 우리나라의 물류기업중 상위 7개 기업들의 평균매출은 2002년 4,717억원으로 외국 7개 물류기업의 2003년 4조 6,378억원의 1/10 수준인 것으로 나타나 물류기업의 영세적 구조가 열위에 있음을 알 수 있다(<표 2> 참조).

특히, 현재 우리나라는 IMF 이후 적은 자본으로 시장진입이 용이한 화물자동차운송업체를 중심으로 운송물류업체가 급격히 증가하였다. 이는 시장규모의 증가보다 업체수의 증가세가 더욱 급격하여 시장 내에서의 경쟁을 심화시켰고, 이로 인해 물류업체의 영세적 구조를 더욱 심화시키는 결과를 가져왔다⁸⁾.

즉, IMF 외환위기 이후 1997년 7월 등록제 시행에 따른 화물자동차운송업 규제완화 등으로 영세 화물차량이 대폭 증가하여⁹⁾ 차량 5대미만의 영세운수업체가 전체의 97.5%를 차지하고 있으며, 이중 93.5%가 지입제로 운영되어 오고 있는 실정이다¹⁰⁾.

<표 2> 국내 물류기업과 글로벌 물류기업의 비교

(단위 : 억원)

국내물류기업	매출액(2002)	글로벌 물류기업	매출액(2003)
대한통운	11,000	EXEL	108,996
한진	6,154	Ryder System	52,740
범한종합물류	4,000	Geodis	39,848
현대택배	3,876	C.H.Robinson	38,676
한국물류	3,455	Schneider	30,472
CJ GLS	3,400	Expeditors	26,956
한솔 CSN	2,925	USFreightways	26,956
7개사 평균	4,717	7개사 평균	46,378

자료 : 동북아시아대위원회. 『동북아물류중심 실현을 위한 물류전문기업 육성방안』, 2004.10., p.4.

3) 부가가치 창출 미흡

과거에는 물류를 단순히 비용의 개념으로 인식하던 것을 오늘날에는 부가가치 창출 수단으로 인식하고 있어 물류산업은 산업 전 영역에서 창출되는 부가가치를 효율적으로 흡수할 수 있는 장점을 지닌 산업이라 하겠다. 오늘날에는 물류인프라의 대형화·허브화에 따라 글로벌 물류기업을 중심으로 지연생산(Delayed Configuration)¹¹⁾등의 서비스를 비롯하여 다양한 물류서비스를 제공하면서 부가가치물류

8) 우리나라 물류산업 구조는 주로 운송업위주로 편성되어 있으며, 그것도 대부분 개인소유 형태가 많아서 영세한 물류기업이 대다수를 차지하고 있는 실정이다.

9) 영업용 화물차량은 1998년 188,000대에서 2002년에는 338,000대로 대폭 증가하였다.

10) 한국물류협회, “동북아 물류중심 실현을 위한 선결과제 및 제도적 지원방안 - 종합물류기업 육성방안”, 「2004년 제10차 물류정책토론회 자료집」, 2004.3., p.100.

11) 지연생산(Delayed Configuration)이란 시장상황에 따라 제품 최종생산 시기의 조절을 가능하게 하는 기능으로서, 그 대

(VAL ; Value Added Logistics)가 발전하고 있다. 하지만 우리나라 물류기업은 운송, 보관 등 단순물류 위주의 서비스만을 제공하는데 그치고 있어 조립·가공 등 부가가치 물류를 창출이 미흡한 실정이다. 즉, 우리나라의 전통적인 물류서비스는 물류업체 입장에서 보면 물류업체간 경쟁이 치열하기 때문에 기업 손익이 악화되어서 매출액 대비 손익부분이 매우 취약한 구조를 갖고 있다.

특히, 국내 선두 물류기업이라고 할 수 있는 대한통운, 한진, 현대택배, CJ GLS 등의 물류기업들이 제공하는 물류서비스는 20여 가지 밖에 되지 않지만 미국의 Landstar¹²⁾, Ryder System¹³⁾, Expeditors, Menlo 등을 비롯한 물류기업들이 제공하는 서비스는 40가지 이상 제공하고 있다.¹⁴⁾ 특히, 선진물류기업들의 공통점중의 하나는 서비스 범위가 매우 넓고 다양하다는 것으로서 단순한 수송기능에서 부가가치를 향상시킬 수 있는 다양한 물류기능들을 제공할 뿐 아니라 화주기업의 물류업무에도 직접적으로 관여하는 컨설팅 기능까지 제공하고 있다¹⁵⁾.

4) 물류전문기업의 서비스에 대한 낮은 지식과 정보

물류 아웃소싱 목적은 부가가치가 낮은 물류업무를 외부전문업체에 위탁시켜 물류비를 절감하는 한편 기업들은 전략적으로 중요한 분야나 핵심역량에 자원을 집중시켜 경쟁력을 높이기 위해서이다. 하지만 국내기업들은 물류전문기업의 서비스자체에 대한 지식과 낮은 정보 습득 수준으로 물류전문기업에 대한 신뢰성이 그리 높지 않다.

실제적으로 한국무역협회가 조사한 무역업체의 3PL 이용실태 파악을 위한 설문조사 결과에 따르면¹⁶⁾ 국내 화주 중 40%의 기업이 제3자물류를 이용하지 않는 이유로 '제3자물류서비스 자체에 대한 지식과 정보가 부족하기 때문'이라고 응답하였다. 다음으로 실질적인 물류비 절감이 이루어지지 않을 것으로 판단'하기 때문이라는 응답이 16.2%를 차지하였다. 그 밖에 '물류활동에 대한 직접적인 통제권의 상실우려', '기업내부 정보의 사외유출 가능성', '제3자물류업체의 전문성에 대한 검증의 어려움' 때문이라는 응답이 각각 2.3%, 4.6%, 7%를 차지하였다. 이러한 결과는 화주기업의 인식자체도 문제이지만 물류기업에 대한 신뢰도 거의 없다는 의미로 해석될 수 있다.

위와 같이 우리나라 기업들의 물류에 대한 인식의 미성숙과 물류전문기업의 서비스에 대한 낮은 지식과 정보로 인해 화주는 물류부문에 대한 위탁비율을 가능한 줄이고, 위탁하는 경우에도 단순업무영역에 한정하여 소규모로 위탁하는 현상이 심화되고 있는 실정이다.

표적 사례는 HP사의 프린터 생산 및 배송이다. 즉, HP사는 프린터 본체 생산만 담당하고 물류기업은 유럽, 아시아 등 물류센터로의 운송, 국가별 최종소비자의 요구에 맞춘 매뉴얼, 전원공급장치설비 등 최종작업을 마친 후 배송한다. 이러한 지연방식생산은 재고량 감소 및 적기 공급으로 물류비를 절감 효과가 있다.

- 12) Landstar는 미국 최대의 물류 운송 서비스 기업으로 약 1천개에 달하는 대행업체와 약 8천개의 파워 유닛, 그리고 1만개의 계약 운송업체를 보유한 대표적인 기업이다([http : //www.landstar.com](http://www.landstar.com)).
- 13) 미국 마이애미에서 트럭 렌트회사로 출범한 Ryder System사는 미국에서 가장 큰 제3자물류업인 Ryder Integrated Logistics(PIL)을 자회사로 두고 있으며, wndy 물류서비스는 집배송관리, 운송관리, 국제서비스 분야이다([http : //www.Ryder System](http://www.Ryder System)).
- 14) 동북아시아대위원회. 『동북아물류중심 실현을 위한 물류전문기업 육성방안』, 2004.10.,p.4.
- 15) 한동주, 『종합물류업의 성공요인에 관한 연구』, 중앙대학교 대학원 박사학위논문, 2005. 12., p.43.
- 16) 한국무역협회 하주사무국, 『무역업체의 3PL 이용실태 파악을 위한 설문조사 결과보고』, 2002.

<표 3> 선진국과 국내의 물류기업의 비교

구분	선진국기업	국내기업
규모	평균 종업원수 - 5000명 이상	평균 종업원수 - 10~400명 수준
사업개시	1990년대 이전	1990년대 이후
서비스범위	종합물류서비스	개별 및 복합물류서비스
물류시장 범위 및 규모	전세계 다국적기업	국내시장 중심
물류네트워크	글로벌 물류망	국내 물류망
전문성	물류기획, 관리중심	물류운영 중심
발전단계	3PL, 4PL, 성숙기	2PL, 부분적 3PL
물류환경	아웃소싱 중심	자가물류 중심
경제환경	규제완화	규제

자료 : 남기찬 외, “우리나라 물류전문기업 육성 모델”, 『해운물류연구』 제38호, 한국해운물류학회, 2003, pp.167 ~ 185.

이상에서 살펴본 바와 같이 우리나라 물류기업들은 위의 <표 3>과 같이 선진국들의 물류기업에 비하면 아직 초보적인 수준의 물류서비스를 제공하고 있으며, 여러 요인들에 의해 물류전문기업 육성을 저해하고 있다. 이러한 점에서 현재 시행하고 있는 종합물류업 육성은 시기적으로 늦은 감은 있으나 당연히 추진해야할 과제이다.

Ⅲ. 종합물류업 인증제도의 이해

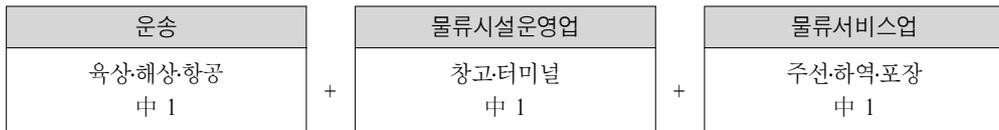
1. 종합물류업의 개념

종합물류업이란 물류사업을 종합적·복합적으로 영위하면서 물류활동의 전부 또는 일부를 다른 기업으로부터 일정기간 유상으로 위탁받아 대행하는 사업으로 정의할 수 있다. 이러한 정의는 제3자물류기업과 거의 유사하지만 아웃소싱 비율이 가장 높은 운송과 물류시설운영(창고관리)을 기본으로 하여 영위업종을 최소 3개 이상으로 규정하여 보다 전문적이고 종합적인 물류기업으로 정의하고 있다(<표 4> 참조).

교통개발연구원의 정의(17)에 따르면 종합물류업은 새로운 형태의 업종이라기 보다는 기존 물류업계에서 수행하고 있는 서비스중 가장 포괄적인 범위의 물류서비스를 제공하는 하나의 서비스 상품의 개

념이라 할 수 있다. 즉, 종합물류서비스는 다양한 종류의 서비스를 통합적으로 제공할 수 있는 역량을 갖추고, 화주의 요구에 대응하여 one-stop service를 제공하는 사업의 개념으로 정의될 수 있다.

〈표 4〉 종합물류업 기본형태



자료 : 건설교통부

이는 기존에 활용해 오던 제3자 물류서비스의 정의와 일부 중복될 수 있으나, 제3자 물류서비스 중 가장 종합적인 범위의 서비스를 의미하므로 제3자 물류의 전문적인 서비스 개념에 제4자 물류서비스¹⁸⁾의 개념을 결합한 것으로 정의할 수 있다. 그러므로 종합물류기업이란 화주로부터 단순기능이 아닌 복수의 주요물류기능을 장기간의 일괄 위수탁계약하에 위탁받아 물류기능을 수행하는 자산/비자산형의 물류업체로 정의될 수 있다.

관련 제도상에서는 종합물류업체를 화물유통촉진법과 동법 시행령이 정하는 물류사업을 종합적으로 영위하는 자로 자신이 영위하는 물류사업을 관장하는 중앙행정기관의 장이 정한 기준·절차방법에 따라 인증을 받은 자로 정의하기도 한다.

2. 종합물류업 인증의 기본방향과 기준¹⁹⁾

정부가 추진 시행하고 있는 종합물류업의 도입 취지는 먼저 현재 선진국은 3자 물류시장이 전체 물류시장의 50~60%를 차지하는데 반해 우리나라 3자 물류시장의 비중은 30%가 채 안되어 물류전문기업의 입지가 매우 좁은 실정의 인식을 그 출발점으로 하고 있다. 이에 정부는 제3자물류시장을 확대해 물류전문기업이 활동할 수 있는 국내 물류시장의 규모를 키우기 위한 방안으로서의 종합물류업 도입을 추진하고 있다. 그리고 종합물류업 도입으로 물류시장의 규모가 커지게 되면 2단계로 국제적 물류기업과 경쟁할 수 있는 대형기업을 육성할 수 있는 여건을 만들자는 목적을 지니고 있다. 다음으로 화주의 Supply Chain에 대한 종합적 이해를 바탕으로 가장 효율적인 솔루션을 개발하여 적용할 수 있는 가치 창출형기업 육성의 목적을 지니고 있다²⁰⁾.

17) 서상범 외, 전제서, p.31~32.

18) 제4자물류(4PL, We Logistics)는 물류전문기업이 정보통신업체 컨설팅업체 등과 가상조직을 형성하여 이를 토대로 화주기업의 공급망 전체를 관리하는 것을 의미하며, 물류정보기술의 개발과 고객서비스 수주관리 등을 포함하는 공급사슬 모든 영역의 물류서비스를 제공하는 것이 제4자 물류의 목표이다(삼성경제연구소, 『물류산업의 현황과 과제』, 2003.9.,p.20.).

19) 건설교통부, 『종합물류기업 인증제 운영방안(안)』, 물류전문가 의견수렴회 회의자료, 2005.7.

1) 종합물류업 인증의 기본방향

정부는 관계부처와 협의 및 전문가의 공청회를 거쳐서 종합물류업의 인증제도를 마련하고 있다. 종합물류업 인증제도의 개요는 대통령이 정하는 물류사업을 종합적·복합적으로 영위하는 자 중에서 인증기준을 충족한 경우 종합물류업자로 인증하는 것으로서 향후 글로벌 종합서비스기업으로 성장 가능한 우량물류기업을 정부가 인증, 인센티브를 제공함으로써 물류기업들이 전략적 발전을 가속화하는데 그 목적을 두고 있다.

종합물류업 인증의 기본방향으로는,

첫째, 제3자물류 유도를 위해 순수 2자 물류(물류자회사)는 배제하고, 단순규모보다 종합적인 서비스 제공 여부에 중점을 둔다.

둘째, 종합물류기업의 다양한 특성을 반영하여 자산형(수송·보관)과 서비스형(주선, 컨설팅서비스 등)으로 구분하여 유형별 기준을 마련한다.

셋째, 전략적 제휴 기업군에 대해 인증을 부여하여 경쟁력있는 중소기업체 참여 방안을 마련한다. 등이다.

이를 위한 인증평가체제의 기본방향은²¹⁾,

첫째, 폐쇄적 인증제도보다는 투명하고 공개적인 인증제도를 통해 물류기업을 단순히 선별하기보다는 투자, M&A, 전략적제휴 등을 통해 전략적 발전을 유도하는데 제도운영의 초점을 맞춘다.

둘째, 평가체제의 전반적 구조를 공통화함으로써 대형화, 종합화, 전문화라는 종합물류업 육성제도의 근본 취지를 평가체제를 반영하도록 한다.

셋째, 인증기준은 물류업의 대표업종에 따라 화물운송, 물류시설운영, 물류서비스 등 세가지 업종을 고려하여 차별화된 기준을 마련한다.

넷째, 특히, 경쟁력있는 중소기업체가 불리한 평가를 받지 않도록 인증시스템을 설계, 대형기업이 활동하는 시장과 전문중소물류기업이 활동하는 시장을 동시에 발전시키기 위한 전략적 방안을 강구한다. 등이다.

2) 인증평가기준

종합물류기업으로 인증을 받으려면 하나의 물류기업의 경우 제 3자 물류비중이 20% 이상 되어야 하고 화물운송, 물류시설, 물류시설 운영업에 속한 사업 중 최소 하나씩을 3개 이상 영위해야 한다. 한편, 중소형 기업에 대해서는 전략적 제휴방법을 통해 기업규모를 증대시킨 후 인증을 받도록 하고 있는 바, 전략적 제휴기업군의 경우 위의 조건에다 5개 이내의 물류기업이 전략적 제휴를 맺고 공동 브

20) 이와 같이 정부는 종합물류업을 육성함에 있어서 크게 국내 물류기업의 국제경쟁력 강화라는 측면과 화주기업의 물류비용 절감이라는 두 가지 효과를 통해 국가적인 차원에서 산업 전반의 비용구조를 개선하고, 물류산업을 통해 보다 많은 부가가치를 발생시킬 수 있는 기반을 마련하는데 그 필요성을 강조하고 있다.

21) 정승주·서상범, 전개발표논문, pp.14 ~ 15.

랜드 사용해야 하고 물류 정보망 및 물류시설의 공동 이용, 주력 기업을 중심으로 5% 이상 지분 교환 또는 지분 투자 등의 요건이 필요하다. 이와 같은 조건을 갖춘 기업들에 대해 정부는 대형화, 업무범위의 다양성, 발전가능성 등을 평가해 총점이 만점의 70% 이상일 경우 종합물류 기업으로 인증을 해 주고 있다.

(1) 대형화 기준

대형화 기준으로는 각 기업별 자본금, 자산, 매출액 등을 평가한다(<표 5> 참조).

<표 5> 종합물류기업 인증 공통평가기준 - 대형화기준

평가항목	평가지표		가중치	운송 중심	시설 중심	서비스 중심	평가기준 (만점기준, 이하 비율계산)	
대형화	투자자본금		1.0	5	5	3	- 운송/시설중심 : 100억 이상 - 서비스형 : 50억 이상	
	자산	운송수단	보유	1.0	10	5	2	- 운송/시설중심 : 차량기준 1,000대 이상 - 서비스형 : 차량기준 500대 이상 * 선박1000GT, 항공기 화물적재 1톤당 차량 1대 환산
			확보	0.8				
		시설	보유	1.0	5	10	2	
			확보	0.8				
	기타물류 자산	보유	1.0	5	5	2	- 운송/시설중심 : 100억원이상 - 서비스형 : 50억원이상	
		확보	0.8					
	매출	물류(건설팅)부문 매출액		1.0	4	4	2	- 1천억이상
		3자물류 매출액		1.0	3	3	2	- 5백억이상
		Total Outsourcing매출액		1.0	3	3	2	- 250억원이상
대형화 비중				35	35	15		

자료 : 건설교통부

자산평가는 운송수단(차량의 선박 및 항공기 등의 운송수단), 시설(배송센터, 일반창고, 야적장, CY 등), 기타자산(컨테이너, 팔레트, 상하역장비, 자동화장비 등)을 평가하며, 매출부문의 평가는 순수 물류 분야의 매출액과 제3자물류 매출액 및 Total Outsourcing매출액 등이다.

(2) 다양성 기준

다양성기준으로는 국내거점 수 등 네트워크현황, 매출구조(영위업종수), 대상고객의 현황(고객수, 최대고객 매출비용 등) 등을 평가한다(<표 6> 참조).

<표 6> 종합물류기업 인증 공통평가기준 - 다양성기준

평가항목		평가지표	가중치	운송 중심	시설 중심	서비스 중심	평가기준 (만점기준, 이하 비율계산)
다양성	네트워크	국내거점수	1.0	5	5	5	- 5개시도이상 10개거점 이상 만점 *산출식 : 총배점×[Min(5, 지역수)/5 + Min(10, 거점수)/10]/2
		해외거점수	1.0	5	5	5	- 2개국이상 5개거점 이상 만점 * 산출식 : 총배점×[Min(5, 지역수)/5 + Min(5, 거점수)/5]/2
	매출구조	영위업종수	1.0	5	5	5	- 중분류 기준 5개이상, 이하비율계산
	대상고객	고객수	1.0	5	5	5	- 10사 이상(* 1년이상 장기계약 기준)
		최대고객 매출비중	1.0	5	5	5	- 20%이하
	다양성 비중				25	25	25

자료 : 건설교통부

(3) 성장성 기준

성장성 기준으로는 제3자물류화(3자물류 비중 및 증가율, 일괄위탁매출 비중 및 증가율), 국제화(해외거점 및 해외투자 등), 정보화(정보시스템 자산액, 매출액대비 정보화투자율, 공용정보망 가입 여부), 안정성(부채비율, 장기위탁계약 비율, 매출대비 이익률 등), 전문인력(물류관리사 포함한 전문인력보유 수준, 교육시스템) 및 품질경영(물류부문 ISO인증 유무 및 보유기간 등) 등을 평가한다(<표 7> 참조).

<표 7> 종합물류기업 인증 공통평가기준 - 성장가능성기준

평가항목		평가지표	가중치	운송 중심	시설 중심	서비스 중심	평가기준 (만점기준, 이하 비율계산)
성장가능성	제3자물류화	3자물류 매출비중	1.0	4	4	4	- 50% 이상
		Tato Outsourcing 매출비중	1.0	4	4	4	- 50% 이상
		3자물류 매출비중 증가율	1.0	4	4	4	- 50%이상 100% - 50%이하 중 5%이상 증가

성장가능성		TotalOutsourcingso 매출비 증가율	1.0	3	3	3	- TotalOutsourcing 매출비중이 50% 이상인 경우 - 50%이하인 경우 증가율 5% 이상	
	국제화	해외투자규모	1.0	3	3	5	- 500만불이상	
		해외매출실적	1.0	3	3	5	- 500만불이상	
	정보화	정보시스템자산보유액	1.0	2	2	4	- 50억이상	
		매출액 대비 정보화(R&D포함)투자율	1.0	2	2	4	- 3%(금액준 30억)이상	
		공용정보망 가입여부	1.0	2	2	2	- 국가운영 공용정보망 가입여부	
	안정성	부채비율	1.0	2	2	4	- 100%이내, 단, 600%이상은 0%	
		장기위탁계약 비중	1.0	2	2	4	- 70%이상	
		매출액대비이익율	1.0	2	2	4	- 4%	
	인력 확보	전문인력보유수준	1.0	2	2	4	- 20명 이상	
		교육시스템	1.0	2	2	4	- 교육시스템, 교육실적 유무 판단 (평가위원회 심의)	
	품질 경영	블류(건설팅)부문 ISO 인증 여부	1.0	2	2	4	- ISO,SPICE,CMM,LS 등 인증유무 (블류부문 포함여부 확인)	
		ISO 인증보유기간	1.0	1	1	1	- 3년이상 가점	
	발전가능성 비중				40	40	40	

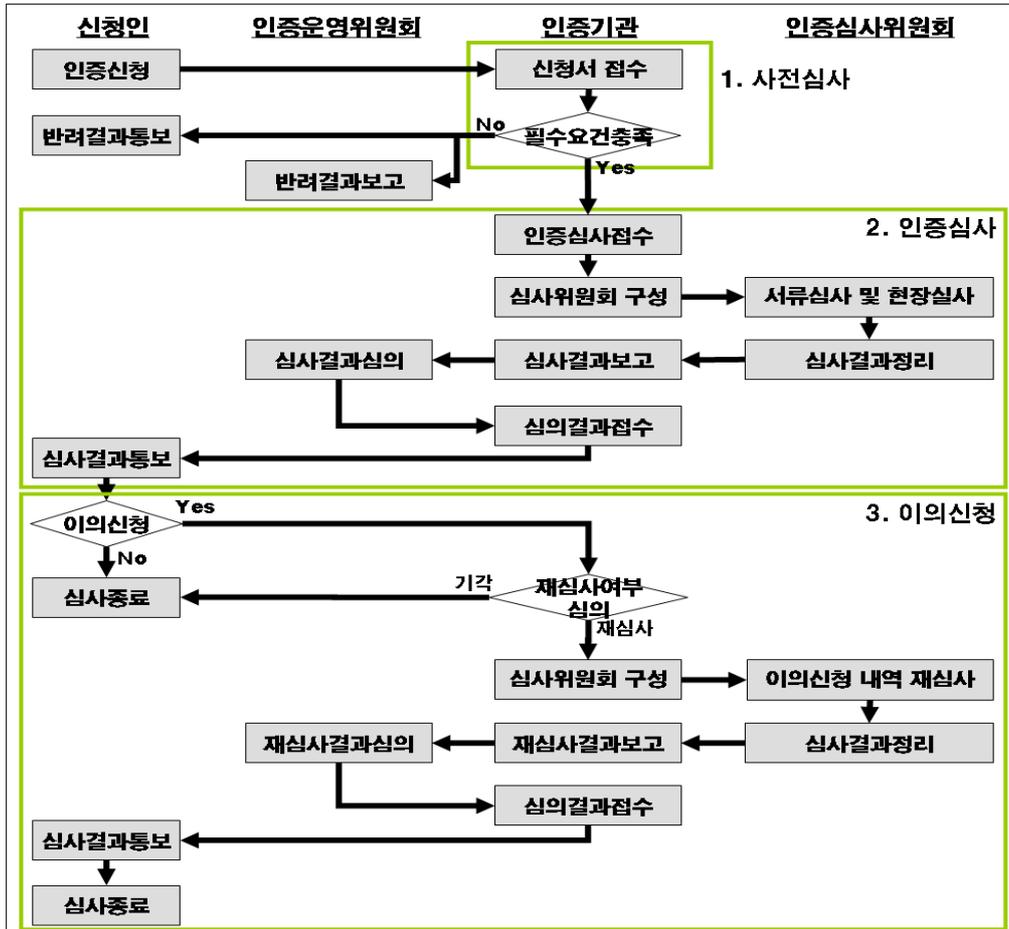
자료 : 건설교통부

3) 인증심사절차

인증심사절차는 제도에서 요구하는 필수요건을 검증하는 사전심사, 외부전문가로 구성된 인증심사단에 의해 수행되는 본인증심사, 이의신청 등 3단계로 구성되어있다.

특히, 인증심사과정에서 신뢰성을 보장하기 위해 4단계에 걸친 검증 프로세스를 구축하고 있는 바, 1 단계는 인증센터에서 인증신청접수 후 제출자료의 1차 검증, 2단계는 인증심사단에 의한 서류심사 및 현장심사가 이루어지며, 3단계는 인증센터에서 심사자료의 2차 검증하여 심사결과를 인증위원회에 상정하면 마지막 4단계로 인증운영위원회에서 합격여부를 결정하여 최종 승인이 이루어진다(그림 2] 참조).

[그림 2] 인증심사프로세스



자료 : 건설교통부

IV. 종합물류업의 발전적 과제

1. 종합물류업 육성의 필요성

종합물류업 육성의 필요성은 크게 물류기업의 국제경쟁력 강화를 통한 물류서비스 향상과 화주기업의 물류비용 절감이라는 효과를 통한 물류산업의 부가가치를 제고하는데 있다. 특히 우리나라를 비롯해 중국, 일본 등이 위치해 있는 동북아 지역에서는 지난 수년간 국가간 물류중심 선점을 위한 경쟁이

치열하게 벌어지고 있다²²⁾. 이에 정부에서도 동북아물류허브화를 위해 물류인프라 확충에 중점을 두고 있는 바, 이 중에서 기업물류비 절감을 통한 국내 제조업체의 글로벌 경쟁력을 배양하고, 동시에 국내 물류기업이 동북아를 비롯한 국제물류시장에 진출하여 글로벌 부가가치를 획득할 수 있는 기반을 구축하기 위해 종합물류업의 인증제도를 도입하였다.

1) 동북아 물류시장 교두보 마련

동북아지역의 경제규모와 교역량이 급격히 증대됨에 따라 동북아지역의 물류 네트워크를 선점하기 위한 글로벌 물류기업과 동북아 3개국의 경쟁이 치열하게 전개되고 있다. 이에 따라 우리나라의 경우 부산항, 광양항, 인천공항 등 주요 물류거점의 경쟁력을 강화하기 위한 물류 기반시설에 대한 투자를 실시하고 있지만 물류산업과 물류인력의 기반이 미약한 실정이다. 특히, 우리나라 물류기업의 대부분이 소규모이며 자가물류 또는 자회사물류 위주의 영세적 구조를 지니고 있다는 한계점으로 종합물류 서비스를 제공하는 전문종합물류기업의 성장기반이 취약한 상태다. 물론 선진국의 경우 정부 차원의 적극적인 육성정책 보다는 물류기업 스스로 기업환경의 변화에 적응하는 과정에서 자연스럽게 종합물류기업으로 변화하였으나, 물류분야에서 후발주자인 우리나라의 경우 동북아 물류시장의 급성장과 물류환경을 고려할 때, 자연적 성장만을 기다릴 수 없는 상황도 인식하여야 한다.

즉, 1990년대 말부터 진행된 규제완화와 유가상승의 영향으로 국내 물류시장은 현재 자생적 발전능력이 매우 취약한 상태이며, 물류아웃소싱에 부정적인 국내 화주기업을 제3자물류시장으로 이끌어내기 위한 적극적인 유인책이 필요하다는 것이다. 또한, 국내시장의 규모적 한계를 극복하고, 무한의 물류부가가치 발생이 기대되고 있는 중국 물류시장을 선점함으로써 급속히 확대되는 중국 내수시장 진출의 교두보를 마련해야 할 필요가 있다는 것이다²³⁾.

따라서 향후 국내는 물론 동북아시아에서 창출될 물류부가가치를 획득하기 위해서는 국내 물류기업이 종래의 영업형태에서 벗어나 국내물류와 국제물류의 통합할 수 있으며 지식기반의 종합물류서비스를 제공 등의 국제적인 경쟁력을 확보는 물론 글로벌 물류기업의 동북아진출에 대응할 수 있는 종합물류업의 육성이 필요한 것이다.

2) 국제경쟁력을 갖춘 전문물류기업이 필요

기업활동의 물류블럭화 추세는 WTO로 특징지어지는 투자무역의 자유화, IT 및 교통인프라 발전에 따라 생산-유통 등 기업활동의 세계화가 가속화될 것으로 예상된다. 이러한 현상은 중앙 집중형 유통체계를 통해 전체적인 재고를 최소화하며 공통적인 생산단위를 활용하고, 조립은 소비자의 요구사항이

22) 이는 전세계 대비 동북아지역의 총생산 비중이 지난 2000년 21%에서 오는 2020년에는 30%로 증가할 전망이다. 동북아지역의 생활수준이 향상됨에 따라 갈수록 높아지는 이 지역의 경제비중과 맞물려 있기 때문으로 풀이된다.

23) 정승주·서상범, 전개발표논문, p.14.

파악되는 최종시점까지 연기(Delayed configuration)하는 전략을 구사함으로써 범세계적인 공급사슬관리
의 중요성이 부각되고 있다. 또한, 동북아지역의 급성장에 따라 전문물류기업 육성을 통해 물류산업의
활성화와 물류기업의 경쟁력 강화라는 당면과제를 지니고 있다. 오늘날 전세계를 무대로 하는 다국적
기업은 원자재 및 부품의 조달, 조립 및 가공, 제품생산 및 판매 등 기업활동을 경제권역별로 거점을
구축하여 수행하는 글로벌 거점 경영체제를 구축하고 있어 물류체계 또한 세계 경제권역별로 물류거
점을 구축하여 활용하는 거점 물류체계로 변화하고 있다. 특히, 중국경제의 급성장에 따른 동북아지역
에서 창출될 물류부가가치를 획득하기 위해 국내 물류기업들은 중국 등 해외시장에서 선진 글로벌 물
류기업들에 대응할 수 있는 국제경쟁력을 갖춘 전문물류기업의 육성이 필요하다.

즉, 국내물류기업이 중장기적으로 글로벌 물류기업과 대등한 수준의 경쟁력을 가질 수 있기 위해서
는 보다 수익성 있는 사업구조로의 변환이 절실한 상황이며, 이를 위해서 규모적인 성장과 함께 서비
스 범위 면에서의 종합적 서비스를 제공할 수 있는 역량의 확보가 시급하다는 것이다. 동시에 기업활
동의 글로벌화로 인해 국내기업의 해외진출, 글로벌 기업의 동북아진출이 가속화되고 있어 글로벌 화
주의 서비스 수준을 만족시킬 수 있는 역량이 요구되기 때문이다²⁴⁾.

한편, 건설교통부와 해양수산부는 2006년 6월 12일에 1차적으로 종합물류업 인증 획득기업으로 단독
신청한 4개 기업과 전략적 제휴를 통해 신청한 6개 기업(군)을 선정·발표했으며(<표 8> 참조), 2차 인
증업체의 선정을 준비중이다.

<표 8> 2006년 제1차 종합물류기업 인증대상

기업명(제휴기업명)	제휴업체	인증부처
(주)현대택배	-	건교
(주)한진	-	건교·해수
(주)선광	-	건교·해수
(주)동방	-	건교·해수
대한통운(제휴)	대한통운(주), 대한통운국제물류(주)	건교·해수
유니온스타 로직스	태영상선(주), 우련통운(주), 우련육운(주), 한국통운(주), 태영산구국제물류(주)	건교·해수
천일정기화물자동차(제휴)	천일정기화물자동차(주), (주)천일모터프레이트	건교
한솔CSN(제휴)	한솔씨에스엔(주), 삼육트랙터(주)	건교
KCTC(제휴)	(주)케이씨티시, 고려종합국제운송(주)	건교·해수
LOEX(제휴)	동원산업(주), (주)동영월드프라자, 조양국제종합물류(주)	건교

자료 : 한국물류협회

24) 조만간 물류기업 경쟁력의 최우선 척도는 고객의 물류활동 전 과정을 위수탁 받아 얼마나 효과적으로 처리할 수
있는지와 관련된 종합서비스 수행능력에 좌우되게 될 것이다(정승주·서상범, 상계발표논문, p.13.).

종합물류업으로 인증받은 업체들은 화물터미널, 산업단지, 유통단지 등 물류시설 우선 입주권이 주어지고 물류시설 확충, 정보시스템 구축, 물류 기술개발, 자동화, 장비표준화, 해외시장 개척 등에 자금 용자와 부지지원 등 각종 인센티브를 부여받게 된다.

금번 인증결과를 보면 하역, 보관, 운송, 기업물류, 택배 등 물류업 전반에 걸쳐 다양한 서비스 구조를 가진 기업일수록 높은 점수를 획득하였으며, 부분적인 물류서비스를 제공하는 기업들도 전략적 제휴를 통해 서비스 영역을 확장하여 인증을 획득한 것으로 분석되었다. 특히 이번 인증에서는 6개의 전략적 제휴기업군이 인증을 받음으로써 전략적 제휴제도가 중소기업의 참여기회를 제공하는 효과 외에도 업무제휴를 통해 종합물류서비스 기반을 구축함으로써 경쟁력 강화에 실질적으로 기여하고 있음을 확인할 수 있었다²⁵⁾.

2. 종합물류업의 발전적 과제

정부는 동북아 물류허브화 및 물류체계의 선진화의 지속적 추진을 위하여 동북아 물류중심 로드맵을 작성하여 단계적으로 실행해오고 있다. 특히, 물류체계의 선진화의 핵심은 물류아웃소싱의 활성화로 요약되며, 종합물류업의 육성이 그 중심에 자리잡고 있다. 정부가 2006년 1월부터 시행하고 2006년 6월 12일에 1차 인증기업(군)을 선정·발표한 종합물류업 인증제는 물류기업들과 화주기업간 계약을 투명한 계약 문화 유도와 해외진출 활성화에도 촉진제 역할을 하고 물류관리사 등 전문 인력의 채용에도 관심을 기울이게 할 것으로 기대되고 있다. 따라서 이하에서는 종합물류업의 발전적 과제를 정부 차원의 제도적 지원과제와 종합물류업 인증기업(군)의 향후 과제로 구분하여 제시하고자 한다.

1) 정부의 제도적 지원과제

(1) 화주기업에 대한 세제지원의 조속 시행

종합물류업의 인증제도가 성공을 거두려면 대형 화주들의 물량을 제3자물류시장으로 끌어오는 것이 무엇보다 중요하다²⁶⁾. 지금까지 어느 산업분야를 막론하고 대형화주들은 유가인상이나 인건비 상승 및 세금부담 등의 기업경영상의 부담을 하도급 물류업체에 떠넘겨 왔던 사실을 직시하면 국내 물류시장을 좌지우지하고 있는 대형화주들이 제3자물류를 추진하려는 강한 의지와 이의 지원제도가 마련되어야 한다.

정부의 종합물류업 육성 방향의 핵심은 ‘공급자(물류기업) 위주가 아닌 수요자(화주기업) 중심의 지

25) 한국물류협회, 「격월간 물류」 통권 제17호, 2006. 7., pp.44 ~ 45.

26) 국내 물류산업 발전의 저해요인으로 하주기업의 경우 대기업은 2자물류를 선호하고, 중소기업은 물류효율화에 대한 인식이 부족하다는 것이다. 또한 물류기업의 경우 대기업은 모기업에 대한 의존으로 3PL 시장 확대에 무관심한 반면, 중소기업은 구조조정 가능성에 대한 두려움으로 변화에 거부감을 나타내고 있다는 점이다. 따라서 제3자물류 활성화를 위해서는 관련기업들의 이해관계 대립을 해소할 수 있는 정책이 제시되어야 한다.

원정책'의 강화를 통해 화주기업의 능동적인 물류시장 참여를 확대하게 하겠다는 점이다. 화주기업에 대한 세제지원 및 규제완화 등은 제3자물류시장 확대 및 참여를 위해 필수적이다.

2006년 6월 1차 종합물류업 인증기업(군)의 선정과 관련하여 화주에 대한 세제지원의 경우 세금 공제비율이 3~5%에서 3%로 축소되었으며, 지원 범위 또한 위탁의 범위를 전체위탁에서 일괄위탁, 전년 대비 일괄위탁 증가분으로 축소하는 등 화주기업 지원범위가 지속적으로 축소되고 있을 뿐만 아니라 그나마의 지원계획도 세수감소에 대한 우려로 유명무실화 될 가능성이 있어 종합물류업 제도의 효과를 과소평가하는 시각도 있다²⁷⁾.

물론 종합물류업과 거래하는 화주기업에 대한 지원이 물류업 전체의 위탁물류비로 전환된 것은 제3자물류 중심의 시장구조로의 개선이라는 측면에서 긍정적이지만 공제대상을 일괄위탁에서 전년대비 일괄위탁 증가분으로 전환하는 것은 공제대상 범위의 확정상의 곤란이나, 시장에 대한 제도시행의 효과 측면에서 비합리적이라는 지적이 있다²⁸⁾.

하지만, 위의 세제지원 내용도 아직 확정되지 않은 상태이기 때문에 화주기업의 물류아웃소싱을 활성화할 유인책인 세제지원제도는 제3자물류시장의 확대와 종합물류업의 성공적 정착을 위해서라도 조속히 확정, 시행되어야 할 것이다. 왜냐하면 화주기업은 물류비 절감 및 경쟁력 차원에서 물류기업을 아웃소싱하기 때문이며, 화주기업 대한 인센티브 제도는 향후 종합물류업 이용 증대에 기여할 것이기 때문이다.

(2) 종합물류업 인증기업에 대한 지원 강화

종합물류업의 지원은 인증된 물류전문기업(군)에 대한 실질적 지원을 의미한다. 하지만 부분적으로 논의되고 있는 통관업 자동 허용 이외에는 다른 지원방안에 대해 구체적인 논의가 전혀 진전되고 있지 않고 있다. 따라서 정부는 종합물류업이 궁극적으로 전문지식을 갖추고 고부가가치 물류서비스를 제공하는 명실상부한 글로벌 종합물류기업으로 집중 육성하기 위해서는 아래와 같이 종합물류업으로 인증된 기업(군)에 대한 세제지원을 구체화할 필요가 있다.

첫째, 종합물류업 인증 기업(군)이 IT를 기반으로 한 물류서비스 영역 확장 및 고부가가치 물류서비스를 제공하기 위한 첨단정보화구축 지원 일환으로 정보화투자액 등 R&D 비용을 임시투자세액 공제 대상에서 포함시킬 필요가 있다.

둘째, 물류시설용지를 공장용지와 동일하게 취급하여 종합토지세 분리과세, 산업단지내 물류시설에 대한 취득등록세 면제, 재산세, 종토세 50% 감면도 필수적이다.

셋째, 종합물류업 인증 기업(군)들이 전문인력을 양성하기 위한 물류관련 위탁교육비 등 연구인력개

27) 이와 관련하여 물류정책을 기획·집행하는 건설교통부와 해양수산부는 3PL 활성화와 물류체계의 효율화를 위해 세제 혜택을 주장하는 반면, 정책수단 집행부처인 재정경제부는 정부 재정수입의 안정화를 위해 세수 손실을 최소화하려고 하기 때문에 세제지원을 거부하고 있는 등 정책 부처간 이해가 상충하고 있는 실정이다.

28) 김태승·강승우, "종합물류업제도의 비판적 고찰 및 대안", 「한국유통정보학회·한국물류학회 공동 2006년도 하계학술발표대회 논문집」, 한국유통정보학회·한국물류학회, 2006. 6., p.30.

발비에 대한 세제지원 및 전문연구요원(병역특례) 지정업체 선정대상에 종합물류업 인증 기업(군)도 포함도 고려할 필요가 있다.

(3) 중소기업 지원방안 마련

종합물류업 인증제도는 경쟁력 있는 국내 물류기업의 세계적 도약을 위한 중요한 계기가 되고 있다. 또한 종합물류업 인증제의 시행을 계기로 국내 제조업체(화주기업)들의 물류아웃소싱이 급증함에 따라 향후 물류업계는 인증 기업(군)들을 중심으로 재편될 것으로 예상된다²⁹⁾. 실제로 국내 제3자물류업체 대부분이 영세한 소규모 업체로서 제3자물류업의 발전을 위해서는 전문화 및 대형화가 시급한 실정이다. 특히 한국무역협회 국제물류지원단의 조사결과 종합물류업 인증제도에 대해서는 96%가 취득계획이 있으며, 이중 70%가 전략적 제휴를 통해 인증을 취득할 계획이라고 밝히고 있다.

따라서 향후 글로벌 물류전문기업과의 경쟁하기 위한 전문물류업체의 대형화를 촉진하기 위해서는 산업별로 축적된 물류 경험과 경쟁력을 보유하고 있는 중소기업들간의 M&A시 인수기업측의 양도세, 부가세 등 관련 세제의 부담을 대폭 경감해 줄 필요가 있다.

한편, 중소기업에 있어서 종합물류업 인증제도가 폐쇄적이거나 진입장벽으로 작용해서는 안되며, 중소기업이면서도 전문화된 서비스를 제공하고 발전 가능성이 있는 기업에 대한 정책적인 배려가 필요하다.

(4) 물류전문인력 양성 지원

우리나라 물류산업은 물류비 절감의 차원을 넘어서 국가산업의 주요 전략으로 부상하고 있으나 우리나라 물류산업은 아직 선진화되어 있지 못하고 있지 않다. 선진물류의 달성을 위해서는 물류시설과 물류전문인력이 모두 필요하다. 특히 물류전문가의 확보는 장기적인 물류산업의 발전을 위한 필수적인 요소로서 물류에 대한 기본 소양을 갖추고 현장에서 일하는 실무자로부터 많은 경험과 이론을 습득하여 물류산업을 선도하는 물류전문가 등이 필요하다. 이에 2006년 6월 22일 건설교통부가 주관하고 (사)한국물류협회가 시행하는 현장실무형 양성교육의 시행에 따라 물류관리사와 물류종사자들에게 다양한 실무교육의 기회를 제공하고, 그동안 물류산업계에서 애로를 호소해온 실무능력을 갖춘 물류전문인력 부족문제를 획기적으로 개선하며, 우리나라 물류산업의 혁신과 물류체계의 효율화를 선도하여 동북아 물류허브 실현에 크게 기여할 것으로 기대되고 있다.

물류는 21세기 우리나라 경제를 이끌어갈 미래의 성장산업으로서, 나아가 우리나라의 동북아 물류허브화 실현을 위해서 물류의 흐름을 이해하고 물류에 대한 전문 지식과 폭넓은 식견을 가진 물류전문인력을 양성하는 것이 최우선과제임을 인식하고 정부, 기관, 민간물류기업 등이 적극적인 정책지원이 요구된다.

29) 종합물류업 인증 후 물류업계의 재편은 크게 두 가지 방법으로 나뉠 것으로 예상된다. 첫째는 인증업체를 중심으로 한 인수합병이고, 두 번째는 1차 인증에서 제외된 중견중소물류기업들이 연합체를 형성하여 인증을 위한 노력을 하는 것이다.

2) 종합물류업 인증기업(군)의 과제

(1) 물류기업과 화주기업간의 신뢰관계 구축

최근 우리나라의 물류시장은 종합물류업의 인증제 시행으로 제3자물류 혹은 더 나아가 제4자물류로의 구조조정이 촉진되고 있다. 이러한 구조조정속에서 국내 굴지의 제조업체들이 자사의 물류업무를 제3자물류 전문업체에 위탁하는 등 물류부문 전문화가 급속히 이루어지고 있어 국내 제3자물류시장도 활기를 띠고 있다.

지금까지 국내에서 제3자물류가 발전되지 못한 이유중의 하나는 관련기업간의 신뢰부족에서 비롯되었다. 이러한 신뢰부족의 원인은 먼저 몇몇 대형물류기업을 제외한 대다수의 기존 물류기업들이 화주기업의 니즈를 충족시킬 수 있는 다양한 물류서비스를 제공하지 못하고 ‘일정구간 운송서비스’, ‘단순보관서비스’ 등 전통적인 운영방식에서 벗어나지 못했기 때문이다. 즉 제3자물류, SCM, 웹기반물류, 가상물류 등 최근 물류환경 변화추세를 감안한 새로운 물류서비스 개발노력이 미흡했기 때문이다. 또한, 화주기업들도 유가인상, 임금인상 등의 경영상의 부담을 하도급 물류기업에 전가하려는 의도도 없지 않았으며, 물류통제권의 상실, 내부정보의 공개 및 경쟁업체에 대한 정보의 누출 우려 등을 이유로 제3자물류를 기피하여 왔기 때문이다. 하지만 제3자물류의 확대와 성공적 정착을 위해서는 물류기업과 화주기업간의 신뢰관계 구축과 개인적인 연고에 의한 폐쇄적인 거래관계 탈피가 단순한 위탁을 넘어서 물류전반에 대한 장기계획, 관리, 기획, 더 나아가 컨설팅까지 수행할 수 있는 물류시장환경을 제공하는 것이 선결과제이다.

따라서 종합물류업 인증 기업(군)뿐만 아니라 국내 제3자물류업체들은 고객기업의 물류문제를 진단평가할 수 있는 능력을 확보하는 노력과 화주기업에 대한 제3자물류의 전략적 효과를 충분히 이해를 시킴으로써 신뢰관계를 새롭게 구축해 나가는 노력이 필요하다.

(2) 고부가가치 종합물류서비스시스템 구축

화주의 물류에 대한 요구는 단순 기능중심에서 경쟁력제고를 위한 일원화된 종합물류서비스로 변모하고 있다. 특히, 화주들은 물류 아웃소싱의 목적을 물류비 절감 차원에 그치는 것이 아니라, 물류서비스 개선, 고객만족도 향상에 초점을 두고 있기 때문에 해외 글로벌 물류기업 수준의 서비스를 요구할 것으로 예상된다. 따라서 화주기업이 요구하는 맞춤형 물류서비스 제공 및 이를 효율적으로 운영할 수 있는 물류기술 및 노하우 확보 여부가 종합물류업 인증 기업(군)으로서의 성공적 정착 여부를 좌우하는 핵심요소가 될 것이다.

현재의 종합물류업 인증 기업(군) 뿐만 아니라 국내 중소물류업체들은 선진국 시스템처럼 체계적이고 전문성을 두루 갖춘 글로벌 물류기업과 경쟁하기 위해서는 업체간 전략적 제휴를 통한 아웃소싱 전략을 구축하고 SCM전반의 종합물류서비스를 제공하고 전세계에 걸친 광범위한 물류서비스시스템을 구축하여야 하는 과제를 안고 있으며, 다음과 같은 전략적 접근이 필요하다.

첫째, 새로운 정보기술 변화에 대응할 수 있는 신물류시스템의 구축이 요구된다. 최근 거의 모든 화주기업이 CALS, EDI, GPS, POS, TRS 등의 정보시스템을 도입·운영하고 있는 상황과 관련하여 화주기업의 니즈를 신속, 정확하게 처리할 수 있고 원활한 정보교류, 호환성 유지를 위한 신물류시스템을 구축하여야 한다³⁰⁾.

둘째, 광범위한 물류서비스를 제공할 수 있는 능력을 확보해야 한다. 국내 제조업체는 내수와 수출을 동시에 영위하고 있기 때문에 국내물류 뿐만 아니라 수출물류에 대한 서비스도 동시에 수행할 수 있는 능력을 배양시켜야 한다. 이를 위해서는 국내외 대형 업체들과의 업무협조 등을 적극 추진하도록 하고, 해외 글로벌 물류기업들과의 적극적인 업무 제휴를 통해 국제물류 네트워크를 활용하는 방안을 적극 강구하도록 한다.

V. 결 론

지금까지 우리나라에서의 물류산업은 국가 경제성장의 토대가 되고 있음에도 불구하고 타 산업에 비해 소외되어 왔다. 물류의 발전을 위해서는 물류의 기반시설인 항만, 공항, 물류센터, SOC 등의 물류인프라를 적기에 확충해 가는 것도 중요하지만 우리 화주기업의 낙후된 물류시스템을 혁신하고 나아가 동북아 물류시장에 적극 진출해 동북아 물류시장을 선도해 나갈 물류전문기업의 육성의 필요성도 강조된다. 이에 따라 정부는 동북아 물류허브화 실현을 위한 방안으로 2006년 1월부터 종합물류업을 시행하였고 2006년 6월 12일에 1차 종합물류업 인증 기업(군)을 선정하여 발표함으로써 물류산업의 가치 인정 및 물류업체가 한 단계 더 도약할 수 있는 장을 마련한 것이라고 평가되어 진다.

따라서 본 연구에서는 물류기업의 진화과정과 국내물류기업의 문제점과 금번 시행된 종합물류업 인증제도를 살펴보았다. 또한 국내 전문물류기업들의 국제경쟁력을 강화하는 한편 더 나아가 동북아 물류허브화를 위한 종합물류업의 성공적인 정착을 위한 방안으로서 국내 물류기업의 문제점과 종합물류업의 인증제도의 고찰을 통한 종합물류업의 발전적 과제를 제시하였는 바 다음과 같다.

첫째, 정부의 제도적 지원과제로서 자가물류 혹은 제2자물류에 머물러있던 화주기업의 제3자 물류시장으로 진출과 종합물류업 시행 의미를 퇴색시키지 않기 위해 마련하였던 화주기업과 종합물류업 인증 기업(군)에 대한 세제지원을 조속히 시행하여야 할 것이다. 한편, 중소기업에 있어서 종합물류업 인증제도가 폐쇄적이거나 진입장벽으로 작용해서는 안되며, 중소기업이면서도 전문화된 서비스를 제공하고 발전 가능성이 있는 기업에 대한 정책적인 배려가 필요하다. 이와 더불어 현장실무형 물류전문인력을 양성하기 위한 제도적 지원도 필요하다.

30) 예를 들어 최근 각광받고 있는 RFID 등 신기술 도입을 통해 물류시스템을 효율화하여 물류기업의 생산성을 높이는 것이 바람직할 것으로 보인다.

둘째, 종합물류업 인증 기업(군)의 과제로서 제3자물류, SCM, 웹기반물류, 가상물류 등 최근 물류환경 변화추세를 감안한 새로운 물류서비스 개발노력은 물론 글로벌 물류기업과 경쟁하기 위해서는 업체간 전략적 제휴를 통한 아웃소싱 전략을 구축하고 SCM전반의 종합물류서비스를 제공하고 전세계에 걸친 광범위한 물류서비스시스템을 구축하는데 노력하여야 할 것이다.

글로벌 경쟁력을 갖춘 물류전문기업의 발굴 및 육성을 목적으로 시행하는 종합물류업 인증기업(군)이 우여곡절 끝에 탄생하였다. 그러나 물류관련 개별기업별 또는 심지어 특정 업종에 따라 정부와 업계, 업계와 업계간의 의견충돌이 지속되고 있다. 따라서 종합물류업이 성공적으로 정착하기 위해서는 정부와 업계간의 끊임없는 지속적인 관심과 지원이 요구되고 있다.

참 고 문 헌

- 건설교통부, 『종합물류기업 인증제 운영방안(안)』, 물류전문가 의견수렴회 회의자료, 2005.7
- 김태우, 『우리나라 화주기업과 제3자 물류기업간 파트너쉽 결정요인과 성과에 관한 연구』, 중앙대학교 대학원 박사학위논문, 2004.
- _____.한동주, “종합물류기업 인증제도 도입에 따른 물류기업의 대응전략에 관한 연구”, 『물류학회지』 제15권 제3호, 한국물류학회, 2005.
- 김태승·강승우, “종합물류업제도의 비판적 고찰 및 대안”, 『한국유통정보학회·한국물류학회 공동 2006년도 하계학술발표대회 논문집』, 한국유통정보학회·한국물류학회, 2006. 6.
- 남기찬 외, “우리나라 물류전문기업 육성 모델”, 『해운물류연구』 제38호, 한국해운물류학회, 2003.
- 동북아시아대위원회. 『동북아물류중심 실현을 위한 물류전문기업 육성방안』, 2004.10.
- 박정섭, “물류전문인력의 육성방안에 관한 연구”, 『무역통상학회지』, 제4권 제1호, 한국무역통상학회, 2004.11.
- 백종실, “우리나라 전문물류업 발전방향”, 『해양정책연구』, 제14권 제1호, 한국해양수산개발원, 2003.
- 삼성경제연구소, 『물류산업의 현황과 과제』, 2003.9.
- 서상범 외, 『물류산업 경쟁력 강화를 위한 종합물류업 활성화 방안』, 교통개발연구원, 2004.12.
- 정승주·서상범, “종합물류기업 인증제도의 이해와 추진현황”, 『한국유통정보학회·한국물류학회 공동 2006년도 하계학술발표대회 논문집』, 한국유통정보학회·한국물류학회, 2006. 6.
- 하명산·오영학, “제3자물류가 물류성과에 미치는 영향에 관한 연구”, 『국제상학』 제18권 제1호, 한국국제상학회, 2003.4.
- 한국무역협회 하주사무국, 『무역업체의 3PL 이용실태 파악을 위한 설문조사 결과보고』, 2002.
- 한국물류협회, “동북아 물류중심 실현을 위한 선결과제 및 제도적 지원방안 - 종합물류기업 육성방안”,

- 「2004년 제10차 물류정책토론회 자료집」, 2004. 3.
- _____, “물류시설의 확충과 물류산업의 경쟁력 강화방안”, 「2002년 제2차 물류정책토론회 자료집」, 2002. 6.
- _____, “물류전문기업의 효율적 육성방안”, 「2003년 제9차 물류정책토론회 자료집」, 2003. 12.
- _____, 『한국물류연감』, 2003.
- _____, 「격월간 물류」 통권 제17호, 2006. 7.
- _____. 한국교통연구원 외, “물류혁신정책의 추진경과와 향후 보완방향”, 「2005년 물류정책토론회자료집」, 2005. 12.
- 한동주, 『종합물류업의 성공요인에 관한 연구』, 중앙대학교 대학원 박사학위논문, 2005.
- 해양수산부 동북아물류중심추진기획단, 『일본물류시장이 주는 기회와 한국 물류기업의 새로운 도약』, 2004. 6.
- Carlo Rafele, "Logistics Service Measurement : a Reference Framework", Journal of Manufacturing Technology Management, Vol.15, No.3, 2004.
- James Aron Cooks, "3PLs Look Toward More Realistic Growth", Logistics Management, Vol.29, 1999.
- Sheffi, Yosef, "Third Party Logistics : Present and Future Prospects", Journal of Business Logistics, Vol.2, 1990.
- [http : //kilc.kita.net/](http://kilc.kita.net/)(한국무역협회 국제물류지원단)
- [http : //www.klic.co.kr/](http://www.klic.co.kr/)(로지스틱21)
- [http : //www.kola.or.kr/](http://www.kola.or.kr/)(한국물류협회)
- [http : //www.lsg.co.kr/](http://www.lsg.co.kr/)(코리아쉬핑가제트)
- [http : //www.nabh.go.kr/](http://www.nabh.go.kr/)(동북아시아대위원회)