

무역상무연구
제68권
2015. 12, pp. 149~169.

논문접수일 2015. 11. 30.
심사완료일 2015. 12. 18.
게재확정일 2015. 12. 19.

물류중소기업의 TPP 활용방안에 관한 연구*

김 동 호**

-
- I. 서 언
 - II. 선행연구 고찰과 중소기업 현황과 문제점
 - III. 중소기업의 활성화 방안
 - IV. 결 언
-

주제어 : 중소기업, FTA, 다자간 FTA, 글로벌화, 중소기업협동조합

I. 서 언

물류는 공급자, 제조업자, 물류업자, 도매, 소매업자를 거쳐 소비자에게 재화가 전달되는 흐름이다. 국제물류도 이런 개념의 바탕아래 생산과 소비가 2개국 이상에 걸쳐 이루어지는 흐름이다. 60, 70년대 한국의 물류는 시스템 최적화에 중점을 두었지만 그 후, 1980년대에는 시스템 최적화와 비용 최소화에 초점을 두었다. 그리고 고객 서비스 가치가 중요시 되는 1990년대에는 고객 서비스가 대두되어 고객의 니즈와 개성이 다양화 되면서 그에 맞게 물류 서비스도 고객맞춤형으로 변화하여 물류의 범위, 유형 등이 변하고 있다.

* 본 논문은 2015학년도 상명대학교 학술연구비의 지원에 의해 연구된 것임..

** 상명대학교 경영대학 글로벌경영학과 조교수, E-Mail : dhkym1@komet.net

국내 물류산업, 특히 육상운송업은 업체수의 95% 이상이 영세성을 벗어나지 못하고 있고 개별 및 용달화물로 구성되어 이에 종사하는 인원도 업체당 3명 수준에 있는 실정이다. 그러나 글로벌 3자 물류 시장의 추세를 살펴보면 2000년 초반의 560억 달러에서 2012년 6,850억 달러 규모로 시장이 성장세에 있고 특히 아태 지역은 2012년 기준 2,445억 달러로 전체의 36% 정도를 차지하며 시장 점유율 면에서도 크며 성장이 지속적으로 일어나고 있다.¹⁾

최근 우리나라는 FTA를 미국, EU, 중국 등 경제규모가 큰 시장과 체결함으로써 경제영토를 넓혀가면서 이에 따른 물류산업을 발전 시켜 중소 물류를 활성화시킬 필요성은 점점 커지고 있다. 또한 기업들은 제품가격의 경쟁이 심화되면서 생산부문 비용절감은 더 이상 줄어들지 않고, 물류비는 매년 상승하기 때문에, 이를 개선하기 위한 노력이 필요하게 되고 이런 방향에서 중소 물류 활성화 방안을 모색한다면 글로벌 성장 산업인 물류산업 발전과 국가 경제에 기여한 바도 크다고 할 것이다. 그리고 중소물류기업에게는 다자간 FTA를 활용하여 사업을 전개하는 것이 국내 과다경쟁을 피하면서 새로운 상권을 창출할 기회를 제공하고, TPP 등 다자간 FTA를 활용함으로써 선점효과를 누릴 수 있을 것으로 기대된다.

본 논문은 중소물류기업의 활성화 방안을 환태평양 동반자협정(TPP) 등 다자간 FTA를 통해 모색해보고자 하고, 본고의 연구 방법은 중소물류업체를 방문하여 설문조사한 방식과 문헌 연구를 중심으로 그 방안을 연구하고자 한다. 특히 설문 조사는 2015년 5월 10일부터 5월 17일까지 일주일간 현장인터뷰와 전화인터뷰를 하였으며 총 180명을 대상으로 현장인터뷰 87명, 전화인터뷰 80명, 무 응답자 13명의 인터뷰 및 설문조사를 실시하였다.

성장 가능성이 가장 높은 아시아권에서 역동적이고 개방적인 경제로 활력을 찾으려 모색하면 경제 성장 동력에 큰 역할을 할 것이고 원산지의 누적 기준 적용에도 기여할 것으로 보여 진다.

본 논문은 II장에서 선행연구 고찰을 하고 III 장에서는 중소 물류 기업의 현황과 문제점에 대해 살펴보면서 대안으로 TPP 등 다자간 무역 협정을 활용한 물류 활성화 방안을 산업별 예시를 통해 알아보고, IV 장에서는 이에 대한 결론과 시사점을 제시하고자 한다.

1) Amstrong & Associates, Inc., "Global 3PL Market Size Estimates", (<http://www.3plogistics.com/3plmarketglobal.htm>)

II. 선행연구 고찰과 중소기업 현황과 문제점

1. 선행연구 고찰

FTA와 물류에 대한 연구는 한국이 FTA를 본격적으로 체결하기 시작한 2000년대 중반부터 양적인 면에서 크게 늘어나고 있다. 경영학, 물류학, 무역학 등 관련된 전공에서 다루어지고 있다. 그러나 국내 물류를 활성화하기 위한 방안에 대한 연구는 양자 간 체결된 FTA에서는 찾아볼 수 있으나 다자간에 체결된 물류 활성화 방안에 대한 연구는 많이 이루어지지 않아 이 부분의 활성화로 국내 산업의 발전을 이루기 위해 적극적인 연구가 필요할 것이다.

FTA와 물류에 대한 선행 연구를 몇 가지 살펴보고 정리하면 다음과 같다.

박종삼(2013)은 인도와 우리나라가 2004년 체결한 포괄적 경제 동반자협정(CEPA : Comprehensive Economic Paternership Agreement)을 활용하여 무한한 성장 잠재력이 있는 인도 시장에 물류를 진출하기 위한 인도의 주요 정책과 물류 시장의 특징을 연구하여 우리나라와의 교역 증대를 위한 효율적인 진출 방안을 제시하였다.²⁾

박호신(2011)은 FTA 체결로 창출된 무역으로 물류가 증가되어 기존 물류 체계가 변화함으로써 물류업계의 기회와 위기를 연구하고 대기업위주로 재편될 수밖에 없는 FTA의 현실 하에서 중소기업의 활로를 찾는 방안으로 공동 물류 센터의 활용 방안을 연구하였다.³⁾

김동호(2011)는 한국 터키와의 FTA체결로 터키의 지정학적 이점을 활용하여 터키에 물류허브를 구축하여 독자적 투자를 하거나 합작 투자를 통해 공급망을 확충하여 인근 국가들로 확장해 가는 방안을 연구하였다.⁴⁾

조정란(2015)은 베트남의 TPP 가입에 따른 기업과 국가의 개선과 촉진으로 경제 발전을 향상시킬 수 있는 방향 제시를 하였다.⁵⁾

2) 박종삼, “인도물류시장의 우리기업 진출 방안”, 물류학회지 제23권 5호, 한국물류학회, 2013, pp. 97~117.

3) 박호신, “FTA(자유무역협정)를 활용한 물류활성화 방안에 관한 연구”, 관세학회지 제12권 4호, 한국관세학회, 2011, pp. 299~318.

4) 김동호, 박정섭, 박종삼, “한국-터키 FTA를 통한 물류활성화 기회”, 물류학회지 제21권 4호, 한국물류학회, 2011, pp. 5~19.

5) Jungran Cho, “Analysis of issues of Vietnam’s joining the TPP”, *Journal of International Logistic and Trade* Vol. 12, No. 2, 인하대 정석물류통상연구소, 2015, pp. 33~53.

이영수·권순국(2015)은 한국, 중국 FTA를 체결함에 있어서 농·식품 수출 확대를 위한 하나의 동력으로 보고 여러 정책적 대안과 방향을 제시하였는데 물류의 기반 조성도 언급하여 물류의 중요성을 고려하게 하였다.⁶⁾

양정호(2007)는 글로벌 무역 프로세스의 효율적 관리를 위해 물류와 금융, 공급 사슬을 관리함으로써 시장 변화에 유연하게 대응하고 공급 사슬의 프로세스를 최적화할 수 있는 방안을 제시하였다.⁷⁾

배홍균·최영준·강신원(2014)은 국내기업의 해외 진출을 효율적으로 하기 위해 다양한 정보와 서비스가 필요하며 해외의 국가 정보와 시장 환경에 대한 분석도 요구되고 시스템 제공도 이루어져야 하는 바 이를 위해 무역 전문기관을 중심으로 수출 플랫폼 개발과 활성화로 수출을 확대하고 정부의 지원도 필요하다고 역설하고 있다.⁸⁾

본 연구에서는 위에서 언급한 선행연구를 파악하여 새로운 시각에서 다자간 FTA를 활용한 중소기업의 활성화 방안을 제고하고 중소기업과의 연계성을 강화하고자 한다.

2. 중소기업의 현황

국내 물류 산업은 2011년부터 2013년까지 3년 간 국내총생산(GDP) 대비 운수 및 보관업의 총 부가가치는 지속적으로 감소하고 있다. 즉, 2011년 46조 1천 6백억 원(총 GDP 대비 3.52%)에서 2013년 47조 4천 3백억 원(총 GDP대비 3.43%)로 감소하였다.⁹⁾ 반면에 관련 업계 고용 등 종사자는 2011년 133만 명으로 전체의 5.49%를 차지하였으나 2013년 141만 명으로 전체의 5.64%로 늘어났다.¹⁰⁾ 이는 관련 업종의 업체 수가 늘어나면서 관련 종사자는 늘어났지만 매출액 등은 늘지 않아 관련 업종의 영세성을 통계적으로 보여주고 있다. 이렇게 늘어나고 있는 업체 수는 대다수가 국내 물류중소기업이 업체인 반면, 중견 대기업의 업체는 극히 일부분인 것으로 나타나고 있다. 그러나 매출액은 대기업이 전체의 47.35%로 절반가량 차지하여 우

6) 이영수·권순국, “한·중 FTA와 한국 농식품의 중국 수출 확대방안”, 무역상무연구 제67권, 한국상무학회, 2015. 8., pp. 187~208.

7) 양정호, “공급사슬관점에서 수출기업의 글로벌 무역관리 전략”, 무역상무연구 제35권, 한국상무학회, 2007. 8., pp. 179~219.

8) 배홍균·최영준·강신원, “국내 수출기업 해외시장 진출을 위한 공공서비스 수출 플랫폼 활성화 방안에 관한 연구”, 무역상무연구 제61권, 한국무역상무학회, 2014. 2., pp. 249~272.

9) 국내외 물류 산업 통계, 대한상공회의소, Vol. 12, 2014. 07, p. 8.

10) 통계청, 산업별 취업자, 2014. 06.

리나라 물류의 큰 비중을 차지하고 있지만 중소기업물류기업은 다수 임에도 불구하고 매출액은 절반도 차지하지 못하고 있다.¹¹⁾ 이는 중소기업이 1, 2차 협력사로서 물류운영의 중심역할을 하고 있지만, 운송과 보관과 같은 단순한 업무만을 담당하고 있기 때문인 것으로 볼 수 있다.¹²⁾

이렇게 중소기업이 업체수의 대다수를 차지하고 있음에도 불구하고 매출액이 절반도 넘지 못하고 있는 상황은 물류기업의 구조 심화로 인한 중소기업의 자본경쟁력과 비용경쟁력 부족이라고 볼 수 있다. 따라서 물류에서도 양극화가 심화되고 있는 상황이다.

<표 1> 업체당 및 1인당 지표¹³⁾

(단위 : 명, 백만 원)

	기업체당 지표			1인당 지표		
	종사자수	매출액	부가가치	급여액	매출액	부가가치
물류업	3.1	412	143	21	131	46
-소상공인	1.1	43	23	2	39	21
-소기업	1.5	98	45	9	64	29
-중기업	103.9	9,602	4,065	24	92	39
-중소기업	2.5	185	82	15	75	33
-대기업	1,125.3	384,411	103,335	45	342	92

<표 1>에 따르면 종사자 수가 평균 3.1명이지만 대기업과 중기업을 제외하고 소기업의 평균 종사자 수는 평균을 넘지 못한다. 또한 1인당 급여액은 대기업이 평균에 비해서 약 2.1배가 높는데 이는 대기업을 제외한 중소기업의 열악한 근로조건을 나타낸다고 볼 수 있다. 이러한 고용 구조는 근로조건 중 하나로 볼 수 있는 급여액이 소기업과 대기업이 20배 이상의 격차로 중소 물류 기업을 활성화하여 이와 같은 열악한 근로조건 개선과 노동력의 질적 향상이 절실히 대두되고 이유를 볼 수 있다. 자사 물류 효율화의 계획, 물류비 산정하는 전문인재가 적을 뿐만 아니라, 대기업에 비해 근로조건이나 급여, 이미지 등이 상대적으로 불리하기 때문에 노동력의 부족도 겪고 있는 상황이다. 또한 규모의 영세성 등으로 신뢰성 있는 물

11) 통계청, 운수업조사보고서, 2013, p. 72.

12) 실제로 통계청 운수업조사보고서에 따르면, 육상운송 및 파이프라인운송업이 94.6%, 창고 및 운송관련 서비스업이 5.24%이며 수상운송업은 0.15%, 항공운송업은 0.01%의 비율을 차지하고 있다.

13) 통계청, 전개보고서, p. 73~77을 토대로 하였음.

류중소기업의 부재로 물류아웃소싱의 형태가 소규모 단순 업무에 한정 되고 있는 현실로 인해 물류의 영세적 구조 심화와 전문성이 떨어지고 있고 물류아웃소싱 제도에서도 대기업과의 경쟁에서 밀려나고 있다. 이런 이유는 중소기업은 대기업처럼 거래선을 선별 할 수 있는 위험의 분산을 파악하기 어렵기 때문에 특정 거래선과의 관계만 중시 할 수 없고, 자사 물류효율화나 비용의 적정한 부담이 되는 협력을 요청하기 어렵기 때문이다. 물류중소기업은 규모의 영세성 등의 문제점으로 대기업과의 격차는 점점 더 벌어져서 결국에는 대기업에 종속되어 기업의 사활을 대기업에 의존할 수밖에 없는 현실을 개선하려면 물류중소기업의 협동화와 다자간 FTA를 활용하여 국외로 눈을 돌려 돌파구를 마련해야할 것이다.

3. 설문조사를 통한 문제점 도출 및 분석

중소물류기업 성장과 발전에 관한 연구 설문지¹⁴⁾ 조사에서 설문지 응답자들은 운송업과 그 운송 주선업체에 종사하는 인원이 90% 이상이었으며, 그들이 주로 다루는 화물 및 업종은 제조업 46.1%, 소비재 36.6% 등을 다루고 있었다. 이들은 해외 진출할 의향에 대한 질문에 대해 찬성 58.3% 반대 41.7%로 응답하였다. 해외 진출의향이 없는 41.7%의 응답자들은 그 이유로 브랜드파워 (33.3%), 자본부족 (28%)을 가장 큰 이유로 응답하였는데 이는 해외 진출을 주로 대기업이 맡아서 하고 대기업의 1차 혹은 2차 운송자로서 현재까지 운영하고 있는 것도 그 이유 중의 하나로 보여 진다. 중소기업물류종사자들이 해외진출을 꿈꾸지 않는 이유의 50%이상을 차지하는 브랜드파워, 자본부족 등은 이를 극복하기 위해서는 장시간에 걸쳐 막대한 자본 투자가 필수적인데 이 부분이 물류중소기업이 대기를 뛰어넘을 수 없는 가장 큰 어려움일 것이다. 해외진출에서 뿐만 아니라, 국내에서도 브랜드 파워와 자본력은 중요한 요소 중의 하나인데, 결국 중소기업의 활성화와 해외 진출의 성공을 위해서는 이들의 브랜드 가치를 높이고 자본력을 올려야 하는 방안을 모색하여야 한다.

이러한 방안을 구체화할 수 있는 방법 중의 하나로 ‘중소물류기업협동조합’을 고려해 볼 수 있다. 이러한 협동조합이 구성 된다면 여기에 참여하겠다는 응답이 51.5% 참여하지 않겠다는 응답이 48.9%로 설문 조사 결과 나타났는데, 응답자 중 참여하지 않겠다는 응답자의 이유는 현실적으로 실행되기 어려울 것이라는 의견과 전문 인력이 부족하기 때문이라고 응답한 경우가 가장 많았다. 이러한 이유 역

14) ‘중소기업물류성정과 발전에 관한 연구’의 설문지는 별첨 자료로 첨부하였다.

시 위에서 언급했던 바와 같이 ‘중소물류기업의 전문성이 낮다’는 것이 문제가 되는 것으로 보여 진다.

응답자들에게 FTA와 관련된 질문도 해 보았는데 이들의 FTA관심도는 ‘어느 정도 알고 있다’는 응답이 33%, 잘 모른다는 49.4%으로 높지 않았다. 이는 정부에서 물류 관련 FTA의 특성과 장점 및 미래의 방향에 대해 홍보와 관심이 상대적으로 농업이나 FTA 관련 산업보다 적어서 이에 대한 반응으로 볼 수 있다. 또한 FTA 체결 이후 본인에게 이익이 있다는 응답이 53.8%로 절반에 그쳤고, FTA의 체결로 인한 물동량도 증가했다는 응답과 감소했다는 응답의 비율이 비슷했으나, FTA 체결 전과 후의 변동이 없다는 응답이 51.6%로 응답률이 가장 높았다. 이와 같은 응답률로 보아 그들의 물류 관련업무가 FTA의 체결에 의해 큰 변화가 없다고 느끼는 것으로 보였으며, FTA체결로 인한 중소기업의 물류의 중요성을 인식하지 못한 것으로 보였다.

이들의 근로조건 또한 열악한 것으로 분석되었는데, 설문조사의 응답을 보면 현재의 수입 만족도에서 열악하다는 응답이 45%, 매우 열악하다는 응답이 20.6%로 나타났다. 근로조건에 대한 불만족은 종사자들의 근로의욕 저하로 이어지며 전문인력을 구하는 것도 어려워 궁극적으로는 노동력 부족의 문제점으로 귀결되어 전문성도 떨어지고 전문 인력 양성에도 큰 문제점으로 대두될 수 있다. 이들의 업무에 대한 만족도와 깊이를 측정하기 위해 중소기업의 물류와 택배물류운송의 문제점에 대해 질문을 하였는데 이에 대한 문제점으로 영세성 45.5%, 재정부족 25.5%, 과도한 경쟁 12.2%, 대기업 위주 정부정책 16.8% 등의 이유를 언급하였고 이들 종사자들의 장래에 대해 비관적인 태도로 생각하는 응답도 90%이상을 차지하였다. 이들이 생각하는 장래에 대한 비관적인 전망은 물류 운송업이 치열한 경쟁과 발전 가능성이 없다는 인식이 팽배하고 경기에 따라 물류량의 부침이 매우 심하다는 의견 많아 물류중소기업에 종사하고 있는 이들의 미래에 대한 불투명한 시각이 비관적인 사고를 하게 만드는 것으로 파악된다. 또한 이들이 바라보는 물류전망과 미디어 등에서 비춰지는 물류전망은 상반되는 입장이었다. 즉, 물류 전망에 대해 질문하는 문항에 대하여는 물류의 발전가능성이 없다고 보는 응답자가 44.5%였으며, 잘 모르겠다는 응답자가 49.4%, 물류전망을 긍정적으로 바라보는 응답자는 6.1% 뿐으로 응답자의 대다수가 부정적 시각으로 물류업을 보고 있어서 물류의 발전과 물류중소기업의 활성화를 위해서는 정부의 종합적인 물류관리와 글로벌화의 필요성이 크다고 보았다.

따라서 동 설문조사를 통해 물류종사자들의 의견을 종합하여 보면 물류종사자들의 FTA 인식 부족, 해외진출에 대한 의지와 의식의 교육 필요성, 중소기업과 대기업의 양극화와 중소기업의 영세성, 전문성 부족 등이 나타났으며, 대중 매체를 통해 인식하고 있는 물류의 문제점은 대체로 인식을 같이하고 있으나 현실에 있어서 물류에 대한 전망에 좀 더 부정적인 견해를 갖고 있는 것으로 보인다. 이들이 갖고 있는 부정적 견해를 극복하기 위해서는 FTA 인식 교육, 해외진출에 대한 전문지식 교육, 대기업의 양극화를 극복 할 수 있는 방안이 필요할 것으로 판단된다.

Ⅲ. 중소기업의 활성화 방안

1. 중소기업의 활성화 방안

중소물류기업 자력으로는 해외에 진출하기에는 한계가 있다. 즉, 해외시장에 대한 정보의 부족과 전문가의 부재, 자본의 한계 등과 같은 한계점에 직면하게 되는데 이를 타개하기 위해 ‘중소물류기업협동조합’을 고려하여 볼 수 있다. 대부분의 중소기업은 대기업의 하청을 중심으로 움직이고 있는데 이들이 ‘중소물류기업협동조합’을 만든다면 중소기업들이 자신의 일에, 능동적이고 자의적인 선택을 하게 되며 경쟁력 있는 물류기업으로 성장하는 발판을 마련할 수 있게 된다. 또한 각자 자신들의 노하우와 특기를 살려 전문성있는 분야에 특화하고 서로가 협업하여 시너지 효과를 극대화 할 수 있는 효과도 볼 수 있다. 한 예로 ‘중소물류기업협동조합’은 운영본부를 두고 중소기업조합원들이 중심이 되어 조합의 필요성을 느끼는 기업이라면 누구나 참여 가능하도록 조합원 자격에 어떤 특별한 조건을 부여하지 않는다면 전국적인 유통망 구성이 가능하고 글로벌화 한 네트워크 구성도 가능할 것이다. 특히, 최근 활발히 체결되고 있는 FTA와 결부 된다면 그 시너지 효과는 매우 클 것으로 생각된다. 여기에 정부의 중소기업 육성 차원에서 이들에게 일정기간의 교육과 예산이 지원된다면 더욱 좋을 것이다. 또한 코트라의 해외 지역무역관과 연결하여 FTA를 활성화하고 해외에 진출한 한상과 네트워크를 구축한다면 물류 중소기업의 활성화도 많은 도움이 될 것이다.

1) 환태평양 동반자 협정(TPP) 등 다자간 FTA를 통한 활성화 방안

(1) 한국, 베트남, 칠레의 TPP 활용 사례

베트남의 GDP는 꾸준히 상승세를 보이고 있으며 2014년도 베트남의 GDP는 5.98% 증가하였다. 무역수지는 2010년 126억 달러 적자였으나 2014년도에는 20억 달러 흑자로 돌아섰다. 2014년 수출금액은 1,500억 달러로 수출은 꾸준히 증가 추세를 보이고 있고 2015년 GDP는 6.3% 증가로 계획하고 있다. 베트남의 수출 호조는 베트남 수출액의 75%를 차지하는 주력 산업인 섬유·의류 산업의 수출의 호황 여파로 보여 지고, 또 최근 진출한 삼성전자가 베트남의 휴대폰 공장을 지은 뒤로 베트남 휴대폰 수출이 는 것도 흑자에 영향을 미친 것으로 보여 진다.

칠레의 경제성장률은 최근 1.8%를 기록했으며, 실업률은 6.6%로 최근 15년간 수치 중 최저를 기록했다. 하지만 중국의 구리 수요 감소로 인해서 연간 수출의 50% 이상을 차지하고 있는 구리 국제 가격의 하락으로 경제성장은 둔화될 것으로 전망 된다.¹⁵⁾

위의 두 나라의 FTA를 통한 협업으로 제조업체의 특화를 구성하려면 글로벌 물류체계가 필수적일 것으로 생각된다.

국내에서 형성된 ‘중소물류기업협동조합’은 베트남에 진출해있는 우리나라 제조업체와 제휴를 맺음으로써 지속적인 일감과 일자리를 얻을 수 있다. 이때에 단순한 비즈니스적인 관계에서 벗어나 통합물류시스템을 제조업체에게 제공하는 것이 중요하며 적기에 원재료를 공급해주고 물건을 칠레로 보내는 역할이 특히 중요해진다. 한 예로 한국에서 베트남에 진출한 한국의류제조 기업에게 의류를 제조할 의류용 원단을 공급하고 그 원단으로 베트남에서 제조하여 의류를 완성한 후 이를 칠레로 수출하면 3국간의 협업으로 물류시스템의 활성화가 무엇보다 중요하다. 대기업의 경우 체계는 잘 갖추어져 있지만 Door to Door 서비스를 위해서는 중소기업과의 협력체계가 필수적인데 이에 대한 역할을 ‘중소물류기업협동조합’이 한다면 물류비 절감 및 신속하고 정확한 운송이 가능할 것이다. 즉, ‘중소물류기업협동조합’은 각 업체의 특성을 살펴 철저한 분업을 통한 특화로 전문성을 향상 시키고 중소기업 특유의 기동성을 발휘하는 등 중소기업의 특성을 충분히 살린다면 중소기업을 통한 물류 혁신이 가능할 것이고 물류비용도 경쟁력을 갖게 될 것이다. 이를 통하여 중소기업은 베트남과 칠레를 오감으로써 지속적으로 일거리를 갖게 되어 성장할 수 있는 발판을 마련하게 된다. 아울러 베트남과 칠레를 운송할 때 허브항인 부산항을 이용한다면 국내 지역 경제에도 많은 도움이 될 것이다.

15) 한국무역협회, “베트남, 칠레 경제지표 2014 분석 및 2015년 전망”, 주간무역 2015. 1.21.

현재 베트남에는 우리나라의 많은 제조업체가 진출해 있다. 우리나라의 對베트남 제조업체 투자비중은 43.14%로 매우 높은 편에 속한다. 국내 기업이 베트남에 투자하는 이유 중 베트남의 인건비는 <표 2>에서 예시한 것과 같이 주변국인 인도네시아와 비교하였을 때 상대적으로 저렴하여 투자 매력도가 높다. 반면에 최근 베트남에 진출한 외국인투자기업의 노사분규가 늘어나고 있어 이에 대한 대처가 필요하며, 과업발생의 주원인으로 임금불만족이 가장 큰 것으로 보여지는 바 비용 절감이 절실히 요구될 것으로 생각된다. 따라서 베트남에 진출한 한국 업체 중 중소기업체들은 물류에 대한 정보와 지식이 대기업 대비 상대적으로 부족하기 때문에 베트남 내에 진출한 한국 중소기업체와 중소기업이 제휴한다면 서로 간에 시너지 효과를 발휘할 것으로 보인다. 즉, 현지 진출 중소기업체는 물류부분에서 대기업 대비 경쟁력 있는 물류비로 비용절감을 할 수 있을 것이고 중소기업체는 국내의 과도한 경쟁에서 벗어나 지속적인 일거리 창출과 전문성을 갖춰 상생의 효과를 극대화 할 수 있을 것이다. 또한, ‘중소물류기업 협동조합’은 단순한 수송만을 담당하는 것이 아니라 통합물류시스템을 제조업체에게 제공하면서 한국으로부터 원재료 공급, 기계 및 부품 수입, 완제품의 칠레로 수출 등과 같은 통합적인 물류활동이 가능하여 TPP 등 다자간 FTA를 통하여 중소기업의 활성화 방안을 모색할 수 있을 것이다. 아울러 이를 바탕으로 한 물류시스템 구축 등 한국이 강점이 있는 IT 등을 적극 활용함으로써 국내 일자리 창출에도 많은 기여를 할 것으로 보여 진다.

<표 2> 인도네시아 베트남 최저 임금 비교

(단위 : 달러)

구분	2011	2012	2013
인도네시아	147,1	158,1	226,0
베트남	75,1	96,0	112,3

자료: 코트라 베트남 호치민 무역관, 2014.

(2) TPP를 활용한 칠레 시장 공략 사례

베트남과 칠레는 TPP 협상을 하고 있으며 조만간 체결될 것으로 보인다. 우리나라는 중국에 이어 베트남의 제 2위 수입 대상국이다.¹⁶⁾ 이런 이유는 국내에서 원자재를 수입하여 단순 조립 혹은 가공하여 제3국으로 수출하는 방식인데 주요 품목으로는 전화기 및 부품류, 섬유, 신발 등이다.¹⁷⁾ 베트남 내 주 생산은 대기업이 하

16) 코트라, 국가별수출입동향, 2015.

지만 국내 중소기업도 동반 진출하여 대기업의 협력회사로 생산 및 수출하고 있다. 우리나라가 칠레와 체결된 FTA의 활용에는 품목별, 가격적 한계가 있어 이를 극복하기 위해 그 경유지로 베트남을 활용한다면 가격, 품질 경쟁력을 확보하여 3국간의 분업을 통한 규모의 경제 확대가 가능할 것이다.

그 예로 칠레인들의 소비지출에서 가장 큰 비중을 차지하는 분야는 통신이고, 모바일은 이제 칠레 소비시장에서 중심이 되고 있다. 이미 인구당 1.35개의 휴대전화화를 가지고 있는 것으로 알려졌다. 특히 2013년 중순에는 스마트폰 사용 인구수가 휴대전화 사용인구 수를 초과했고 이와 더불어 스마트폰과 스마트폰 악세서리 등에 대한 관심이 점점 높아질 것으로 전망되며 이런 거래가 활성화 되려면 물류의 기능이 필수적인데 물류기능의 가격 경쟁력 확보와 중소기업의 활성화를 같이 고려한다면 3국간이 다자간 FTA를 활용한 좋은 사례가 될 것이다.

<표 3> 핸드폰 악세서리 시장규모 및 성장률

(단위 : US\$ 천, %)

구분	2011	2012	2013
시장규모	121,750	137,632	156,126
성장률	20,6	13,0	113,4

자료 : 코트라 국가정보-칠레, 산티아고 무역관, 2013. 09. 30.

특히 핸드폰 악세서리 시장규모는 스마트폰 보급에 힘입어 꾸준하게 상승하고 있으며, 칠레가 중남미 인근국보다 스마트폰 판매가격이 상대적으로 저렴한 영향도 시장규모 확대에 영향을 주고 있다. 칠레는 악세서리의 제조가 아직 활발하지 못했기 때문에 수입에 대부분을 의존하고 있으므로 이는 베트남에 진출한 중소기업과 제조업체에게는 좋은 기회라고 판단되며, 제조업체에게는 부족한 물류부분을 채워주고 중소기업은 지속적인 일거리 창출로 서로 윈윈하는 효과를 볼 수 있을 것으로 전망된다.

칠레와 FTA를 체결한 베트남은 핸드폰 악세서리 제품을 무관세로 수출할 수 있다.¹⁷⁾(HS Code: 392690 기준) 베트남은 칠레로 완제품을 수출할 때 허브항인 부산항을 이용하는 것이 베트남에서 칠레로 직접 가는 것보다 수송비를 절감할 수 있으며, 특히 허브 항을 거쳐 감으로써 핸드폰 악세서리 이외에 섬유, 신발 등의 기타 제품을 위탁받아 배송할 수 있어 한 번 배송으로 여러 품목이 함께 움직여 단위당 수송비를 절감에도 기여할 것이다.

17) 코트라, 전계보고서, 2015.

18) 이와 별도로 19%의 부가가치세가 부과된다.

(2) ASEAN과의 FTA를 활용한 한국, 인도네시아, 인도 간의 협력 사례

① 인도네시아와 인도의 경제상황

인도네시아와 인도는 세계 최대 시장으로서 우리가 반드시 수출 확대를 해야 하는 시장이다.

인도네시아의 무역은 수출 품목 대부분을 자원이 차지하고 있어 최근 중국 등의 경기 불황으로 성장률이 떨어지는 추세이며, 교통통신, 금융부동산, 건설업이 경제를 이끌고 있다. 또한 점차 중산층이 확대 되고 있어 향후 소비 시장으로 가능성이 큰 국가이다.

인도는 2010~12년도에는 성장세를 보이다가 2012~14년에는 유가 하락 등의 여파로 성장세가 주춤하고 있다. 인도는 잠재력이 큰 시장으로써 세계가 주목하고 있는 시장이기도 하다.

인도와 아세안 간의 FTA는 2010년 1월 1일부터 발효되었고 아세안-인도 교역액은 연간 380억 달러이지만, FTA체결 이후론 500억 달러 이상으로 늘어날 것으로 전망된다. 더구나 2016년까지는 총 거래 품목의 80%가 관세율이 낮춰지고 이중 71%인 5000여 품목의 관세율은 2013부터 0%로 낮춰졌다. 또한 나머지 품목도 2016년까지 0%로 낮아지게 되면서 인도-아세안간의 교역이 더욱더 활발해질 것으로 전망된다.

② 한국, 인도네시아, 인도 간의 협력 사례

인도는 총 인구의 30%가 14세 이하 어린이이고 매년 약 2500만 명의 신생아가 출생¹⁹⁾하고 있어 2020년에는 18세 미만 아동 및 청소년이 5억 명에 달할 것으로 보여²⁰⁾ 최대 완구 시장으로 떠오르고 있다.

인도 완구시장은 빠르게 성장하고 있으나 대부분 영세업체들이 차지하고 있어 유통과 마케팅에 어려움이 있고 값싼 중국산 제품으로 품질보다는 가격경쟁이 치열하다. 그러나 최근 인도는 위생문제와 자국물품 보호로 중국의 완구 수입을 6개월 간 금지하면서 중국산 제품의 취급에 어려움이 있고 제품도 위생상 문제가 있어 제품 이미지에 상당한 영향이 끼쳤을 것으로 보인다.

이런 과정에 우리나라의 위생적이고 고급스런 이미지 캐릭터 상품을 차별화 전략으로 수출한다면 성공적인 수출전략이 될 것이다. 그러나 완구 시장의 특성상 가격 경쟁력도 고려하여야 함으로 이를 극복하기 위해 생산비 등 비용절감과 인도의와의 거리 등을 감안하여 인도네시아를 생산거점으로 고려할 수 있다.

19) <http://data.worldbank.org/indicator/SP.DYN.CBRT.IN>

20) <https://www.census.gov/population/international/files/ib-9701.pdf>

이와 같이 완구류를 중심으로 새로운 틈새시장을 발견하고 공략한다면 완구라는 소비재를 중심으로 중소물류기업은 완구류 물류 전문기업으로 성장할 수 있게 된다. 아울러 지속적인 일거리 창출과 핵심 역량을 발전시킬 수 있을 것이다.

완구류 시장은 출산율저하로 성장이 둔화될 것으로 보이지만 한 자녀를 위해 부모, 조부모, 외조부모 등 6명이 지갑을 아낌없이 여는 식스포켓현상이 나타나고 있고, 완구류 시장은 캐릭터를 개발하면 다양한 상품에 쓰일 수 있는 “원 소스 멀티 유즈(One Source Multi Use)”가 가능한 것이다. 국내 어린 아이들에게 큰 인기를 끌었던 ‘뽀로로’가 국내를 넘어 세계 130국에 수출되어 누적매출 1조 2000억 원을 기록한 것도 이를 보여주는 한 예라고 할 수 있다.

하나의 틈새시장으로 완구류 시장은 국내에서 벗어나 글로벌화 함으로써 다국적 산업으로 발전시킨다면 중소기업과 물류가 융합된 좋은 모델이 될 수 있을 것이다.

그러나 완구류 산업은 저작권이 민감한 사항이고 인도네시아 현지에서 장난감 제조가 크게 발전하지 못한 상황을 감안하면 중소물류기업은 단순 운송 등 물류에만 그치는 것이 아니라 제품기획에서부터 생산까지 책임지는 ODM 방식(Original Development Manufacturing)을 할 수 있는 제조업체를 발굴해서 제휴함으로써 신 시장을 개척할 수도 있을 것이다.

이런 방식의 방안을 구체화하면 국내 중소물류기업도 협동조합을 통해 단순히 물류뿐 만아니라 새로운 사업거리도 창출할 수 있는 창조경제의 모범 사례로 제시할 수 있을 것이다. 완구류는 업종의 특성상 중소기업이 활발히 진출할 수 있는 시장으로 물류와 적절히 결합이 된다면 상생의 효과도 클 것으로 기대된다.

아울러 시장조사업체 유로모니터는 2007~12년까지 인도의 가계 가처분소득이 29% 늘었다고 발표했다. 이 5년 동안 인도인들의 평균 소비 지출액 또한 25% 증가했고 식음료는 물론 의료, 호텔 등 각종 부문에서 수요가 오르고 있다고 한다. 유아용품 소비 또한 증가하였는데 Boston 컨설팅사가 조사한 바로는 인도 6000명을 대상으로 설문조사를 한 결과 중산층 가구들이 평균적으로 총 지출의 35%를 자녀들을 위해 사용한다고 한다. 인도의 소득증가에 따라 브랜드 제품의 수요도 증가할 것으로 예상되어 인도 완구류 시장의 전망이 밝을 것으로 보인다.

2. TPP 등 다자간 FTA 활용방안

1) 글로벌화로 신규 상권획득 가능

물류산업은 경제활동별 국내총생산(GDP)대비 2013년 기준 3.43%,²¹⁾ 고용은 총 고용 대비 5.64%²²⁾를 차지하고 있으나 최근 IT 기술의 발전과 홈쇼핑, 인터넷 쇼핑, 해외 직 구입의 활성화 등으로 관련 업종의 규모는 꾸준히 증가 추세에 있다. 하지만 국내에선 중소기업과 대기업간에 불균형과 격차가 뚜렷하게 발생하고 있고 대기업과의 갑을관계 속에서 실질적 운송 등을 담당하고 있지만 그에 대한 대우를 받지 못해 불공평한 관계를 지속하는 경우가 많다.

이에 대해 위 2장에서 예시하였듯이 다자간 FTA를 활용한 해외시장진출은 국내 과다 경쟁과 수익불균형구조에서 벗어나 새로운 이익창출과 상권 확보에 도움이 된다. 베트남과 인도네시아의 경우에는 우리나라 제조기업 들이 많이 진출해있어 파트너를 찾기에 용이하고 신흥시장국으로 선진국에 진출하는 것보다 비용을 절감할 수 있으며 새로운 시장을 먼저 선점할 기회를 가지게 되는 것이다.

2) 중소기업기업협동조합을 기반으로 한 수평적인 조직 운영

설문조사로 현장면담과 전화 인터뷰를 통해 확인한 결과 과거부터 조합은 존재하고 있었지만 실질적인 역할이 부족하고 단지 명목상 존재에 불과하다는 답변이 다수였다. 이런 답변은 국내에 한정된 운영과 대기업과의 관계 설정에서의 문제 등 국내적 한계점을 들어낸 것으로 볼 수 있고 이에 대한 대안으로서 중소기업 기업 각각의 특성에 맞는 전문성을 키워주고 수평적 조직운영과 정부의 지원, 홍보를 통해 조직원의 자발적 참여로 구성된다면 영세한 중소기업 구조 속에서 경쟁자 관계였던 물류기업들은 조합을 통해 다양한 물류분야에 있는 기업들과 파트너쉽 관계로 소통하게 될 것이다. 또한 국제 강소물류기업으로 성장할 수 있게 FTA의 적극 활용도 필요하고 참여 업체들의 끊임없는 노력과 연구도 필요할 것이다.

3) 제조업체와의 제휴로 상호간 윈윈효과 획득

중소물류기업은 국내에서의 경험을 바탕으로 베트남이나 인도네시아에 진출해 있는 국내제조업체와 제휴를 맺음으로써 서로 윈윈하는 효과를 얻을 수 있다. 중소기업기업조합은 재고관리, 출하관리 등을 제공한 통합물류시스템을 제조업체에게

21) 통계청 경제활동별 GDP 및 GNI(실질, 연간), 2014. 06.

22) 통계청, 산업별 취업자, 2014. 06.

제공함으로써 제조업체는 물류비용절감, 재고의 효율적 관리, 복잡한 물류분야의 전문화 획득 등의 이점을 얻을 수 있다. 반면에 제조업체와 중소기업연합의 제휴로 중소기업들은 신뢰성 확보, 해외 시장 상권 획득, 통합물류시스템 구축 등과 같은 이점을 얻을 수 있게 된다.

따라서 중소기업연합과 제조업체의 제휴로 인해 물류활동을 통해 발생할 수 있는 비용 절감과 원가의 효율적 관리가 가능할 수 있게 될 것이다.

4) 분야별 특화 된 전문물류기업으로 성장

국내에서 중소기업은 각자의 특화된 분야가 있다. 즉 A 기업은 운송주선에 강하고 B 기업은 운송에 주력하며, C 기업은 포장 및 보관 등에 강점이 있는 등 각자의 역할이 있어 전문성을 높이고 특화된 분업으로 물류의뢰자에 대한 서비스의 질도 향상될 수 있어, 일정 수준까지 정부에서 컨설팅 및 지원, 홍보를 해준다면 전문물류기업협동조합으로서 성장의 발판을 마련할 수 있게 될 것이다. 또한 글로벌하고 급변하는 세계 시장에 물류중소기업협동조합은 이 그에 맞게 신속한 대응도 가능할 것이다.

따라서 지속적인 매출확보와 핵심역량을 개발하고 집중할 수 있어 동 조합은 국제 강소물류기업협동조합으로 성장하는 데 한층 가까워 질 수 있다.

IV. 결 언

최근 물류부분은 원자재 조달에서 최종소비자까지 외부의 물류 아웃소싱인 3자 물류 도입이 증가하는 추세이다. 이와 함께 정부에서도 물류산업 강화와 경쟁력 확보를 위해 ‘우수종합물류기업 인증제도’ 등 전문성을 확보한 물류기업 육성에 공을 들이고 있다. 그러나 이와 같은 정부의 노력에도 중소기업과 대기업의 양극화, 3자 물류 위주의 시장구조로 인한 전문 물류시장의 성장저해, 노동조건 악화로 인한 노동력 부족현상과 인재발굴의 어려움 등의 문제가 발생하고 있음을 이번 설문조사를 통해 알게 되었다. 특히 종사자들이 바라본 물류산업의 전망은 미디어를 통해 보았던 것 보다 훨씬 더 부정적이었다. 그러나 이러한 문제의 해결 방안이 될 수 있는 FTA에 대한 지식이나 필요성 등에 대해서는 인식하지 못하고 있다는 응답률이 거의 절반이었고 해외물류진출이나 FTA를 이용한 새로운 방식을 ‘현실적인 어려움’으로 실행하기 어렵다는 응답자들이 많았다.

따라서 다자간의 FTA를 통해 중소기업의 활성화를 장려할 수 있도록 본 논문 2장에서 여러 예시를 제시하여 보았다. 즉, 첫 번째는 한국, 베트남, 칠레의 교역, 두 번째는 인도네시아, 인도, 한국의 교역으로 새로운 상권과 물류기회를 고려하여 보았다. 베트남 GDP의 지속적인 증가와 무역흑자 달성, 삼성휴대폰 공장 설립 등으로 경제적 성장이 지속해서 이뤄지고 있고, 베트남에 우리나라 기업들이 다수 진출하였으며 투자비중 또한 높은 비율을 차지하고 있다는 점을 감안하여 베트남에 진출한 제조업체와의 제휴를 예시하여 보았다. 또한 베트남과 칠레는 FTA를 체결하였으며 무역거래량도 늘고 있어 칠레인들의 지출이 큰 부분인 통신 분야, 스마트폰의 인구수의 지속적인 증가로 스마트폰 액세서리의 수요도 증가할 것이라고 파악하였고, 액세서리 제조가 미흡하여 해외 제조업체 의존하고 있으므로 베트남과 칠레의 거래는 좋은 기회로 보았다. 이와 같이 새로운 상권과 시장을 개척함으로써 물류에 대한 기회도 많을 것으로 생각되며 베트남 제조로 더 낮은 비용의 완제품을 칠레에 공급함으로써 소비자의 만족도도 향상될 것으로 생각된다. 이 모든 과정과 교역을 총괄하는 우리나라 중소기업은 교역량 증가와 거래의 총괄자로서 중소기업 물류의 활성화가 가능할 것으로 사료된다.

한국, 인도네시아, 인도 등 3국간의 FTA 활용은 완구류를 통해 중소기업의 접근이 용이할 수 있는 시장을 창출하는 것이다. 아세안-인도의 FTA는 2010년 1월 1일부터 발효되어 앞으로 더 폭넓은 품목에 관세율을 낮출 것으로 전망되기 때문에 다자간 FTA를 통한 교역도 긍정적인 효과가 예상 되었다. 본문에서 예시한 바와 같이 FTA를 통한 완구류 교역은 관세율의 감소 등 여러 효과를 통해 물류량의 증가와 시장 수요가 증가할 것이라고 기대된다.

현재 우리나라는 많은 국가와 FTA를 체결하여 경제영토를 넓힘으로써 FTA 정책간의 연계성 확대와 정책적 효과를 극대화하기 위해 노력을 기울여야 한다. 이런 효과는 FTA 허브국가로서의 역할과 기능을 살려서 경제이익의 향상과 지역통합전략 수립, 글로벌 공급망의 확대와 변화에 적극 대처하고 중소기업의 활성화에도 산업정책과 통상정책을 연계하여 추진할 필요성이 점점 더 크게 대두되고 있어 이에 대한 대비도 하여 신규 거래를 만들어 나가는 적극적인 자세가 미래에 중소기업의 무기로 작용할 것이다.

참 고 문 헌

- 김동호 · 박정섭 · 박종삼, “한국-터키 FTA를 통한 물류활성화 기회”, 물류학회지 제21권 4호, 한국물류학회, 2011.
- 대한상공회의소, 국내외 물류산업통계, Vol. 12., 2014. 07.
- _____, 기업의 물류공동화 실태 및 수요조사, 1998, 05.
- 물류신문사, 물류산업총량, 2008.
- 박종삼, “인도물류시장의 우리기업 진출 방안”, 물류학회지 제23권 5호, 한국물류학회, 2013.
- 박호신, “FTA(자유무역협정)를 활용한 물류활성화 방안에 관한 연구”, 관세학회지 제12권 4호, 한국관세학회, 2011.
- 배홍균 · 최영준 · 강신원, “국내 수출기업 해외시장 진출을 위한 공공서비스 수출 플랫폼 활성화 방안에 관한 연구”, 무역상무연구 제61권, 한국무역상무학회, 2014. 02.
- 양정호, “공급사슬관점에서 수출기업의 글로벌 무역관리 전략”, 무역상무연구 제35권, 한국무역상무학회, 2007. 08.
- 이영수 · 권순국, “한·중 FTA와 한국 농식품의 중국 수출 확대방안”, 무역상무연구 제67권, 한국무역상무학회, 2015. 08.
- 임천규 · 박남규, “무역전시회의 전략적 활용방안에 관한 연구”, 무역상무연구 제66권, 한국상무학회, 2015. 05.
- 조미진 · 이병문 · 송경은, “국내기업의 FTA 활용에 따른 원산지 관리비용 분석”, 무역상무연구 제67권, 한국무역상무학회, 2015. 08.
- 중소기업청, 중소기업관련통계, 2014, 06.
- 코트라, 국가정보-칠레, 산티아고 무역관, 2013. 09. 30.
- _____, 국가정보-인도네시아 경제지표, 2015. 08.
- _____, 국가정보-인도 경제지표, 2015. 08
- 통계청, 운수업 조사보고서, 2013.
- _____, 산업별 취업자, 2014. 06
- _____, 경제활동별 GDP 및 GNI(실질, 연간), 2014. 06
- 한국무역협회, 베트남 경제지표, 2012.

_____, “베트남, 칠레 경제지표 2014 분석 및 2015년 전망”, 주간무역
2015.1.21.

Jungran Cho, “Analysis of issues of Vietnam’s joining the TPP”, *Journal of International
Logistic and Trade* Vol. 12, No. 2, 인하대 정석물류통상연구소, 2015.

Euromonitor International, 인도 장난감 유형별 판매, 2012.

Euromonitor International, 인도 장난감 제품 판매 추이, 2012.

IMF, 베트남 경제지표, 2012.

<http://data.worldbank.org/indicator/SP.DYN.CBRT.IN>

<http://www.census.gov/population/international/files/ib-9701.pdf>

ABSTRACT

The study on the Ways to Invigoration of Small Business Logistics by using Multilateral FTA

Dong-Ho KIM

Recently, it's a trend that the third party outsourcing logistics will be increased a logistics flow from raw material to final products. The government also works on promoting logistics company as securing the expertise for strengthen logistics industry and secure competitiveness.

Nevertheless, logistics market have been divided by polarization between small logistics company and major company. Also a labor who work for logistics is being caused by worsened working conditions. That is one of results of the survey.

Almost 50% of response are they have not been aware of FTA and have not known to need the FTA. Many respondents said that entering the overseas logistics or a new way like FTA will be difficult to take part in.

Therefore I suggest several examples in this paper to encourage a vitalization of small logistics company through the multilateral FTA.

Now our country needs to make an effort to maximize connections between multilateral FTA and policy effect by signing FTA with many countries and extending Economic territory.

This effect can completely cope with the improvement of economic interests, establishing regional integration strategy and change of global supply chain.

Therefore, a small business logistics have to make their competitiveness & a new dealing market in the future.

Keywords : Multilateral FTA, Third Party Outsourcing Logistics, Competitiveness & a New Dealing Market

중소물류기업 성장과 발전에 관한 연구 설문조사

안녕하십니까?

본 설문조사는 중소기업 물류현황에 대한 만족도 조사로 여러분의 불만사항이나 요구사항을 파악하여 논문을 쓰고자 하는 것입니다. 이 이외의 목적으로는 사용되지 않을 뿐 아니라 개인과 관련된 정보는 보호됩니다. 여러분의 성의 있고 솔직한 답변을 부탁드립니다. 번거로우시더라도 잠시 시간 내셔서 응답해주시면 감사하겠습니다.

순번	문항	보기
1	귀사가 종사하는 업종은 무엇입니까	① 운송업 ② 주산업체 ③ 컨설팅·솔루션 업체 ④ 창고업체
2	귀하가 주로 취급하는 거래품목은 무엇입니까	① 제조업 ② 광업 ③ 소비재 품목 ④ 기타
3	해외 진출할 의향이 있습니까	① 있다 ② 없다
3-1	(3번에 ②번을 답하신 경우) 그 이유는 무엇입니까	① 자본부족 ② 운영상의 어려움 ③ 브랜드 파워 부재 ④ 현실적 어려움
4	중소물류기업협동조합을 만든다면 참여할 의향이 있습니까	① 있다 ② 없다
4-1	(4번에 ②번을 답하신 경우) 없다면 그 이유는 무엇입니까	① 관심은 있지만 현실적인 어려움 ② 협동조합의 필요성을 느끼지 못함 ③ 전문 인력 부족 ④ 인프라 부족
5	FTA에 대해서 알고 계십니까	① 매우 잘 안다 ② 어느 정도 안다 ③ 모른다 ④ 관심 없다

순번	문항	보기
6	지금까지 FTA 체결 이후에 당사에 이익이 있었습니까 (체결국은 상관없음)	① 있다 ② 없다
7	작년(2014년 5월 기준)과 비교해서 귀하의 현재 물류량은 어느 정도입니까	① 증가했다 ② 그대로다 ③ 줄어들었다 ④ 감소했다
8	귀하의 현재 수입에 만족 하십니까	① 대체로 만족한다 ② 보통이다 ③ 열악하다 ④ 매우 열악하다
9	귀하가 생각하는 중소기업물류의 문제점은 무엇입니까	① 영세성 ② 재정 부족 ③ 과도한 경쟁 ④ 대기업 위주의 정부정책
10	현재 택배물류운송의 문제점은 무엇이라 생각 하십니까	① 국가의 미흡한 제도 ② 다단계 업무 재위탁 ③ 열악한 근무 조건 (저임금, 육체적 힘듦 등) ④ 불투명한 장래
11	귀하가 생각하는 물류 전망 무엇 입니까	① 매우 밝다 ② 대체로 밝다 ③ 밝지 않다 ④ 희망이 없다 ⑤ 모르겠다
11-1	(11번 문항에서 ④,⑤번을 답하신 분들만) 그 이유는 무엇 입니까	① 관심이 없어서 ② 경기에 따라 상황이 악화되어서 ③ 발전될 가능성이 보이지 않아서
12	귀하가 느끼는 물류분야 기반시설의 현황을 어떻게 생각 하십니까	① 괜찮다(발전 중이다) ② 그대로다 ③ 악화되고 있다 ④ 잘 모르겠다
13	미디어에서는 물류분야의 발전가능성을 높게 평가하는데 실제로 체감하는 정도는 어느 정도 입니까	① 발전가능성이 높다 ② 잘 모르겠다 ③ 발전가능성이 없다
14	귀하가 생각하는 한국물류가 발전하기 위해 필요한 요소는 무엇이라 생각하십니까	① 종합적인 물류관리 ② 공급사슬 전략수립 ③ 기반시설 확충 ④ IT 인프라