

12-08 (통권 제 509호)

2012. 8. 16.

지속가능 성장을 위한

VIP REPORT

■ 국내 물류산업의 문제점과 물류효율화 방안

발행인 : 김 주 현
편집주간 : 한 상 완
편집위원 : 주원, 장후석, 백흥기
발행처 : 현대경제연구원
서울시 종로구 연지동 1-7
Tel (02)2072-6231 Fax (02)2072-6249
Homepage. <http://www.hri.co.kr>
인쇄 : 서울컴퓨터인쇄사 Tel (02)2636-0555

- 본 자료는 기업의 최고 경영진 및 실무진을 위한 업무 참고 자료입니다.
- 본 자료에 나타난 견해는 현대경제연구원의 공식 견해가 아니며 작성자 개인의 견해임을 밝혀 둡니다.
- 본 자료의 내용에 관한 문의 또는 인용이 필요한 경우, 현대경제연구원 산업연구본부(02-2072-6231)로 연락해 주시기 바랍니다.

목 차

■ 국내 물류산업의 문제점과 물류효율화 방안

Executive Summary	i
1. 국내 물류산업 경쟁력 개선의 필요성	1
2. 국내 물류산업의 문제점 점검	2
3. 선진국의 물류효율화 사례	8
4. 시사점	13

■ HRI 경제 지표	15
-------------------	----

국내 물류산업 경쟁력 개선의 필요성	
물류의 중요성	- 물류 서비스는 경제 주체간의 원활한 상품 수송을 도모하여 구매 소비를 뒷받침하는 효율적 경제 및 시장의 필수조건
낮은 국내 물류서비스 경쟁력	- 한국의 물류산업의 경쟁력은 선진국에 비해 낮아 국내 물류활동 현황을 살펴보고 선진국의 물류 효율화 전략을 점검하여 물류 효율화 방안을 모색 · Worldbank의 한국의 물류경쟁력지수는 3.70으로 전체 국가 중 21위에 불과

국내 물류산업의 문제점 점검	
국내 물류비 현황	- (물류비 비교) 한국의 국가물류비와 기업물류비는 선진국에 비해 높은 수준임 · GDP 대비 국가물류비 비율은 한국(10.8%) 미국(7.6%), 일본(8.6%) 등 - (업종별 물류비 비교) 비금속 등 일부 제조업의 기업물류비가 과도하게 높음 · 비금속업의 매출액 대비 기업물류비 비중은 한국(16.8%) 일본(2.6%) 등
물류산업의 문제점	- (수요 측면: 2PL 의존도 높음) 그룹 소속의 2PL(2차물류) 업체로 인해 물류 비용이 발생하고 물류업계의 대형화, 전문화 실현에 어려움을 야기함 - (공급 측면: 물류전문기업 부족) 영세기업·저부가가치 사업 위주의 산업구조로 인해 물류전문기업이 부족하여 물류 효율화 효과가 미미함 - (인프라 측면: 물류 인프라 미비) 높은 도로의존도로 과중한 수송비 부담 및 낮은 물류분야 표준화 수준으로 물류 효율 저하가 우려됨 - (법제도 측면: 물류산업 관련 제도 개선 미흡) 물류산업 관련 제도가 현장을 반영하지 못하고 있으며, 정부기업의 민간 참여 등의 불공정 물류 정책으로 물류산업 발전이 제한적

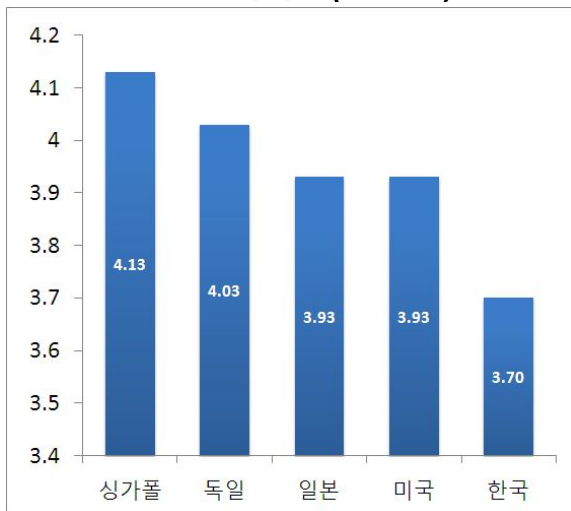
선진국의 물류효율화 사례		
기업 주도형 물류 선진화	미국	- (민간 물류전문기업의 자구적 성장) UPS·FedEx 등 물류전문기업들은 고객의 물류 니즈에 부응하여 서비스 및 네트워크 확장을 거듭, 세계적 3PL기업으로 성장 · 서비스 확대: 소량·개인 화물 중심에서 통합운송관리, 물류시스템 설계 등 · 물류네트워크 확장: M&A, 지점 설립, 제휴 등을 통해 글로벌 네트워크를 확장
	독일	- (민영화·M&A를 통한 물류기업 성장) 前 독일 체신청인 DPWN의 민영화를 계기로 공정한 시장경제의 기반이 구축되고 물류기업 성장의 기회가 마련됨 · 포워딩업체인 Danzas, 운송업체인 DHL, 3PL업체인 Exo등을 인수하여 글로벌 통합운송서비스 기반을 마련하고 글로벌 1위 업체로 도약
정부 주도형 물류산업 육성	싱가폴	- (물류산업에 대한 정책적 지원) 물류인프라 확충 및 물류수요 촉진 정책 추진 · 물류수요 촉진: 물류기업 이용에 따른 인센티브 제공, 물류전문기업 인증제 등 · 물류인프라 확대: 물류인프라 확충·자동화, 물류 정보화 등
	일본	- (정부의 물류전문기업 육성 지원) 시장에서 요구되는 물류전문기업 육성을 추진 · 글로벌 물류전문기업 육성: 해외진출 정보 제공 등 · 3PL 물류기업 육성: 중소 물류기업의 3PL사업 전환 지원, 물류인재 육성 등

시사점
첫째, 글로벌 수준 달성을 목표로 주요 물류 부문별 고도화를 구현하는 국가물류 통합성과관리 체계가 구축·운영되어야함
둘째, 물류전문업체 육성을 적극 지원하기 위해 제도의 개편·신설 방안이 마련되어야함
셋째, 시장 경쟁에 기반한 물류업계의 성장 잠재력을 확충하기 위해 우체국택배 사업의 민영화 등 공정 경쟁 시장 기반이 구축되어야함
넷째, 물류전문기업은 우수한 전문성을 갖추고 서비스 경쟁력을 강화하여 글로벌 업체로 도약하려는 노력이 필요함

1. 국내 물류산업 경쟁력 개선의 필요성

- 물류 서비스는 경제 주체간의 원활한 상품 수송을 도모하여 구매·소비를 뒷받침하는 효율적 경제 및 시장의 필수조건임
 - 특히 기업에서의 물류활동은 소비자에게 전달하고자하는 제품 및 서비스의 생산과 유통을 책임지는 필수 기업활동이자 기업 경쟁력의 원천임
- 하지만 아직까지 한국의 물류산업 경쟁력은 선진국에 비해 낮은 수준임
 - WorldBank가 발표하는 국가별 물류경쟁력지수(LPI)¹⁾에 따르면 2011년 한국의 물류경쟁력지수는 3.70로 21위에 불과함
 - 또한 5점 만점을 기준으로 통관 3.42점(23위), 인프라 3.74(22위), 국제운송 3.67점(12위), 서비스역량 3.65점(22위), 화물추적 3.68점(22위), 정시성 4.02점(21위) 등 주요 경쟁국에 비해 열세를 보임
- 본 보고서에서는 국내 물류산업의 문제점을 살펴보고 선진국의 물류 선진화 전략을 점검하여 국가 및 기업 차원에서 물류 효율화 방안을 모색함

< LPI 국제비교(2011년) >



자료: WorldBank(2012)
주: 지수는 5점 만점 기준

< LPI 세부항목지수 국제비교(2011년) >

구분	싱가폴 (1위)	독일 (4위)	일본 (8위)	미국 (9위)	한국 (21위)
통관	4.10	3.87	3.72	3.67	3.42
인프라	4.15	4.26	4.11	4.14	3.74
국제수송	3.99	3.67	3.61	3.56	3.67
서비스역량	4.07	4.09	3.97	3.96	3.65
화물추적	4.07	4.05	4.03	4.11	3.68
정시성	4.39	4.32	4.21	4.21	4.02

자료: WorldBank(2012)
주: 지수는 5점 만점 기준

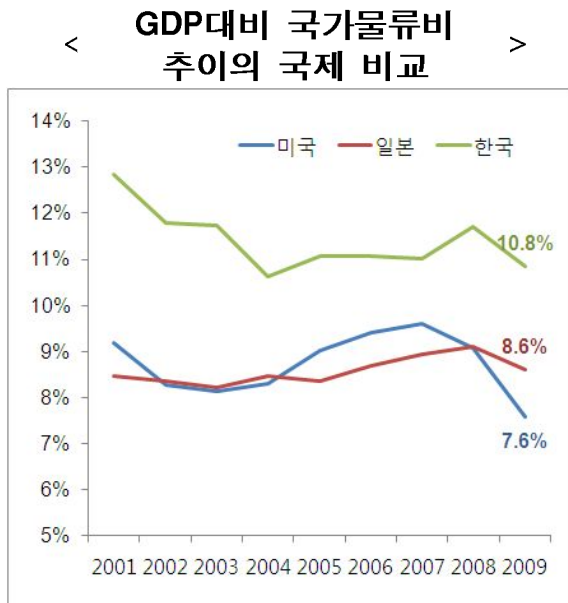
1) Logistics Performance Index. 각국의 세관통관의 신속성·예측성·단순성(Customs), 교통과 무역에 관한 전반적인 인프라(Infrastructure), 운송사업자·포워더 등의 물류서비스 경쟁력(Logistics Competence), 추적시스템(Tracking & Tracing), 운송정시성(Timeliness) 등 6개 지수항목으로 이루어짐. 2012년 LPI의 경우 2011년 조사결과를 기반으로 산정된 결과임.

2. 국내 물류산업의 문제점 점검

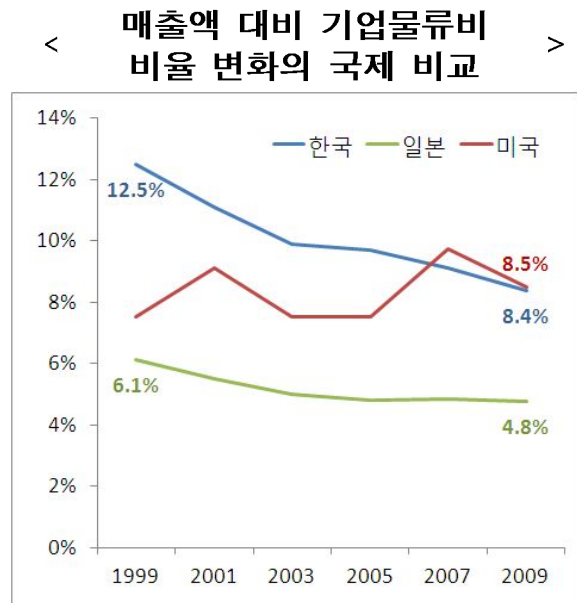
(1) 국내 물류비 현황

○ 물류비 국제 비교

- (국가물류비) 한국의 국가물류비²⁾는 선진국에 비해 높은 수준임
 - 2009년 한국의 국가물류비는 GDP 대비 10.8% 수준인 115.5조원을 기록하였으며 이는 미국의 7.6%, 일본의 8.6% 보다 높음
- (기업물류비) 국내 기업의 매출액 대비 기업물류비³⁾ 비율은 개선되고 있으나 여전히 일본과의 격차가 유지되고 있어 개선의 여지가 있음
 - 국내 기업의 매출액 대비 기업물류비 비율은 1999년 12.5%에서 2009년 8.4%로 감소하여 미국과 비슷한 수준까지 개선되었으나,
 - 같은 기간 일본기업의 매출액 대비 기업물류비 비율은 6.1%에서 4.8%로 하락, 일본과의 격차가 유지되고 있음



자료: 한국교통연구원(2011.12)

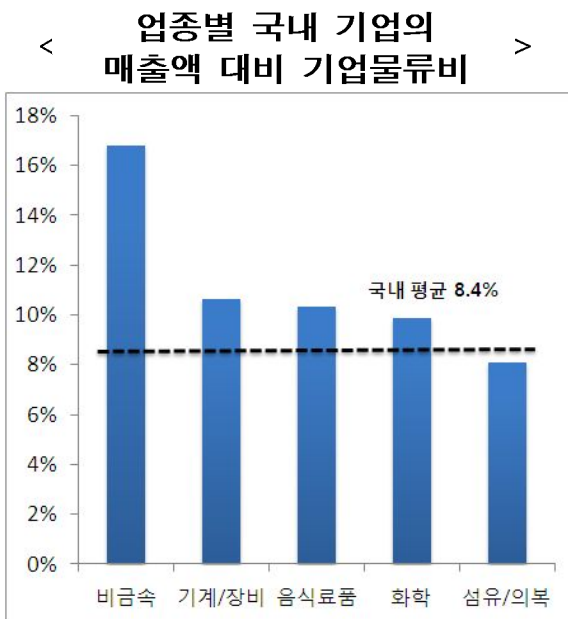


자료: 한국무역협회(2010.12)

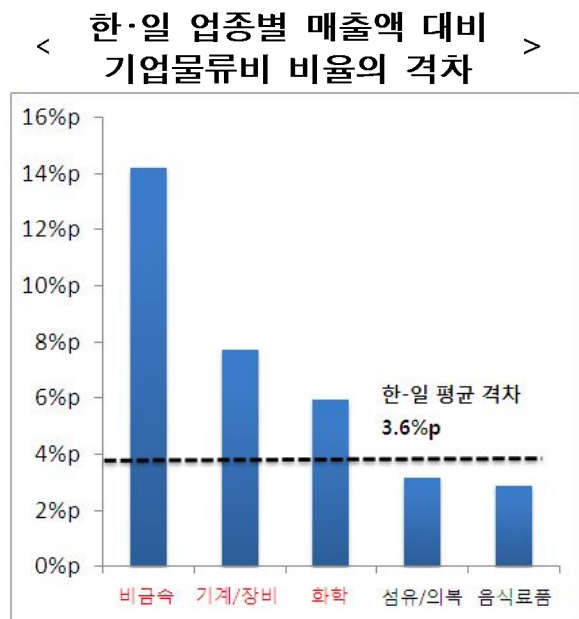
- 2) 국가 내 가게, 기업, 정부 등 모든 경제주체들의 물류활동 과정에서 발생한 화물의 수송, 보관, 하역, 포장, 물류 정보, 일반관리부문에서의 제반 비용. 국내에서는 한국교통연구원이 2년마다 발표하고 있음.
- 3) 기업의 물류활동에서 발생한 제반 비용, 또는 기업이 물류활동을 위해 지출한 비용. 국내에서는 한국무역협회가 2년에 한번씩 발표하고 있으며 마지막 발표일은 2010년 12월임.

○ 업종별 물류비 규모

- 업종별 국내 기업의 매출액 대비 기업물류비 비율은 비금속이 가장 높고 그 다음으로 기계/장비, 음식료품, 화학 등임
 - 2009년 비금속 업종의 매출액 대비 기업물류비 비율은 16.8%로 국내 평균인 8.4%에 비해 매우 높은 것으로 드러남
 - 기계/장비, 화학 업종의 매출액 대비 기업물류비도 각각 10.6%, 9.9%를 기록하여 물류비 부담이 높은 편임
- 한국 및 일본 기업의 매출액 대비 기업물류비 비율을 비교해도 이들 업종의 물류비 지출이 높은 것으로 판단됨
 - 비금속 업종의 경우, 일본기업의 매출액 대비 기업물류비 비율은 2.6%로 한국과의 격차가 14.2%p에 달함
 - 기계/장비, 화학의 경우에도 일본과 한국 간의 격차가 각각 7.7%p, 5.9%p를 기록하여 한-일 간 평균 격차인 3.6%p보다 높음
 - 한편 음식료품 업종의 경우 매출액 대비 기업물류비가 높은 것으로 보였으나 일본과의 격차가 2.9%로 크게 높은 수준은 아닌 것으로 나타남



자료: 한국무역협회(2010.12)



자료: 한국무역협회(2010.12)

(2) 국내 물류산업의 문제점

○ (2PL의존도 높음) 그룹 소속의 2PL(2차물류) 업체로 인해 물류 비효율이 발생하고 물류업계의 대형화, 전문화 실현에 어려움을 야기함

- (기업의 2PL의존) 국내 대형 물류수요자인 그룹들이 자사의 대규모 물류수량을 2PL(물류자회사)에 의존하고 있음
 - 공정거래위원회가 국내 주요 그룹 소속의 2PL업체 4개사에 대해 2008년~2010년간 조사한 결과, 내부거래 비중이 81%에서 83%로 2%p 증가함
- (2PL의 문제점) 한편 2PL 업체는 근본적으로 안고있는 문제점으로 인해 산업 전체적으로 비경쟁적이면서 비효율적인 구조를 초래4)
 - 첫째, 2PL 업체가 외부 영업을 강화하더라도 사업규모 미미, 모기업과의 동일 업종 수주에 제약, 경쟁에 근거한 수익성 확보에 어려움 등 근본적 한계를 지님
 - 둘째, 모회사의 물류 효율성에 우선순위를 두고 있는 관계로 산업 전체적인 측면에서 물류비 절감을 비롯한 물류업 고도화 실현을 기대하기 곤란
 - 셋째, 국내물류와 운송·보관 등 단순 기능을 수행하는 물류자회사가 오히려 모기업의 글로벌 공급망 최적화에 제약 요인으로 존재

< 주요 그룹의 2PL(물류자회사)의 내부거래 현황 >

(단위 : 십억원)

구분	2008	2009	2010
총 매출액	3,144	3,206	4,551
내부거래 총액	2,543	2,455	3,775
내부거래 비중	81%	77%	83%
수의계약 비중	100%	99%	99%
외부거래 총액	601	751	776
외부거래 비중	19%	23%	17%
수의계약 비중	96%	97%	95%

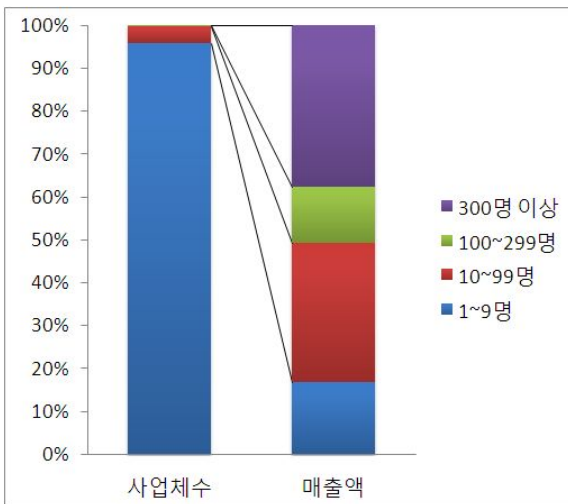
자료: 공정위 보도자료 (2011.11.9)

4) 이에 대한 상세한 내용은 현대경제연구원의 보고서 「물류전문업체 육성으로 물류경쟁력을 강화해야 한다」(2011년 7월)를 참조

○ (산업구조의 비효율성) 영세기업·저부가가치 사업 위주의 산업구조로 인해 물류전문기업이 부족하여 물류 아웃소싱 효과가 제한적

- (영세업체 위주의 산업구조) 국내 물류산업은 영세기업 위주의 산업구조로 인해 저부가가치 서비스에 치중하는 경쟁구도가 고착화되어 있음
 - 물류관련 기업 중 종사자 10명 미만의 영세기업이 96%를 차지함
 - 이에 따라 물류산업 내 소규모업체 간 국내 물류 대행 등 저부가가치 서비스에 치중하는 경쟁구도가 고착화되어 있어 물류서비스 전문화를 기대하기 어려움
- (물류전문기업의 부족) 또한 물류전문기업이 부족하여 건전한 경쟁을 통한 물류기업의 전문화·대형화를 기대하기 어려운 상황
 - 국내 물류기업⁵⁾ 중 종업원 300명 이상의 물류기업 수는 총 80개사로, 전체의 1%에 미치지 못하여 물류전문기업이 부족한 것으로 판단됨
 - 때문에 물류전문기업 간 건전한 경쟁을 통해 시장이 기대하는 수준의 물류서비스 개선이나 물류기업의 전문화를 기대하기 어려움

< 국내 물류산업의 사업체수 및 매출액 구조 (2010년) >



자료: kosis

< 업종별 종업원 300명 이상 기업수 및 비중 (2010년) >

(단위: 개사, %)

업종	기업 수	전체기업 수 대비 비중
육상 운송업	22	0.0
철도 운송업	2	0.7
도로 화물 운송업	14	0.0
소화물 전문 운송업	5	0.1
파이프라인 운송업	1	9.1
수상 운송업	5	1.7
항공 운송업	6	4.3
창고 및 운송관련 서비스업	47	0.2

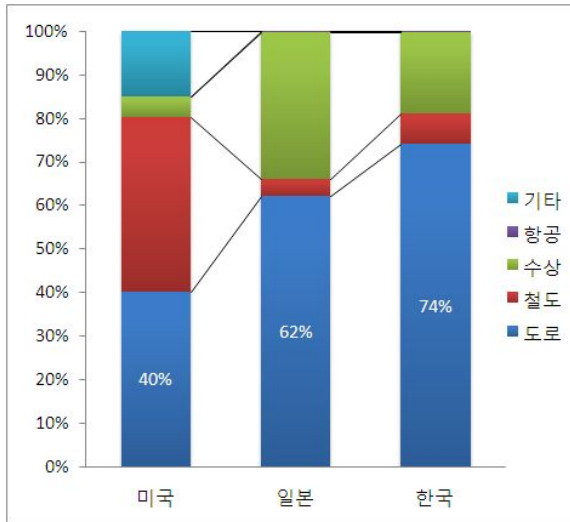
자료: kosis
 주: 여객 관련 운송업은 제외.

5) 본 물류기업은 국내 운수업 중 여객 관련 업종(시내버스 등 여객 운송업)을 제외한 운송기업을 지칭함.

○ (물류 인프라 미비) 높은 도로의존도로 과중한 수송비 부담 우려가 있으며 물류분야 표준화 수준이 낮아 물류 효율 저해 요인으로 작용할 우려가 제기됨

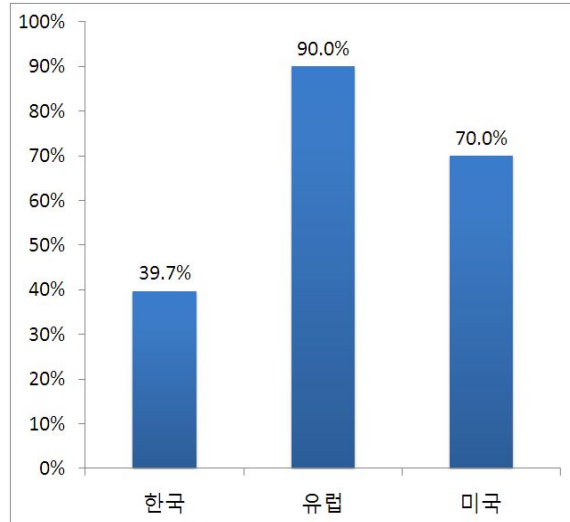
- (도로의존도 높음) 도로의 수송비는 철도나 수상보다 높는데, 한국은 주로 화물 차량 등 도로에 의존하고 있어 총 수송비 부담이 높음
 - 일반적으로 도로의 단위당 수송비는 철도, 해운 등에 비해 운송비가 높음⁶⁾
 - 한편 한국의 도로운송분담률은 74%로 상대적으로 높은 수준이며 이에 따라 한국의 GDP대비 수송비 비율도 미국(4.7%), 일본(5.2%)보다 높은 7.9%를 기록⁷⁾
- (표준화 수준 낮음) 물류분야 표준화에 대한 인지도나 표준화 수준이 낮아 개선의 여지가 있음
 - 물류표준에 대한 낮은 인지도: 국내 기업들은 물류KS규격을 전혀 모르거나(33%), 있다는 정도만 알고 있어(33%) 물류표준에 대한 인지도가 낮음
 - 낮은 물류산업 표준화 수준: 한국의 표준팔레트 이용률은 39.7%로 유럽(90%), 미국(70%)보다 저조하고 운반·하역·설비기기의 경우도 '자사규격 사용' 53.6%, '업계규격 사용' 23.7% 등으로 물류산업 표준화가 미흡

< 운송수단별 운송분담률 국제 비교 (2009년) >



자료: 한국교통연구원
주: 분담율은 톤-km 기준으로 산정.

< 표준팔레트 이용률 국제 비교 >



자료: 한국무역협회
주: 2007년 기준.

6) 2009년을 기준으로, 국내 도로수송비는 716.56원/톤-km, 철도수송비는 64.62원/톤-km, 수상수송비는 44.08원/톤-km을 기록

7) 2009년 기준

○ (물류산업 관련 제도 개선 미흡) 물류산업 관련 제도가 현장을 반영하지 못하고 있으며, 정부기업의 민간 참여 등의 불공정 물류 정책으로 물류산업 발전이 제한적

- (현장과 물류관련 제도 간의 괴리) 물류산업 환경이 급변함에도 불구하고 관련 법·제도가 뒷받침되지 못해 물류효율화를 효과적으로 지원하기에 부족
 - 예를 들어 택배업의 경우, 용달업·늘찬배달업(퀵서비스)과는 현격한 규모 차이와 사업 유형에 차이가 있음에도 불구하고 과오없이 증차제한을 받아왔던 탓에 급증하는 택배물량 증가에 효과적으로 대응하기 어려웠던 측면이 있었음⁸⁾
- (민간과 정부기업 간 불공정 경쟁 구조) 정부기업인 우체국택배의 민간시장참여로 인해 시장왜곡이 발생함
 - 우체국택배는 공공인프라를 기반으로 저렴한 택배서비스를 내세워 민간시장에 진출, 불공정 경쟁 구도를 형성하고 시장교란을 초래하였음
 - 더군다나 우체국택배가 몇 년간 지속적 손실을 기록하면서도 2009년 기준 원가(3,490원)보다 낮은 2,560원에 택배서비스를 제공하는 등, 외형 경쟁에 치중하고 있음
 - 이에 따라 시장 내 택배단가가 비정상적으로 낮은 수준에 유지되면서 민간물류업체의 수익 및 경쟁력 훼손이 우려되는 상황임

< 우체국택배 매출액 및 손실 규모 추이 >
(단위: 억원)

	매출액	손실
2007	2,248	-577
2008	2,601	-767
2009	2,853	-887
2010	3,054	-1,220

자료: 감사원(2012.1)

< 우체국택배의 단위당 수익 및 원가 현황(2009년) >
(단위: 원, %)

	단위당 수익	단위당 원가	원가 보상률
우체국택배	2,560	3,490	73.4
계약택배	2,377	3,282	72.4
개별택배	5,778	6,975	82.8

자료: 감사원(2012.1)

8) 다만 최근 국토해양부는 택배분야 집화·배송에 쓰이는 사업용 화물자동차 공급을 위한 「화물자동차 운수사업법 시행규칙」 개정안의 입법예고를 발표함(국토해양부 보도자료, 2012.7.30)

3. 선진국의 물류효율화 사례

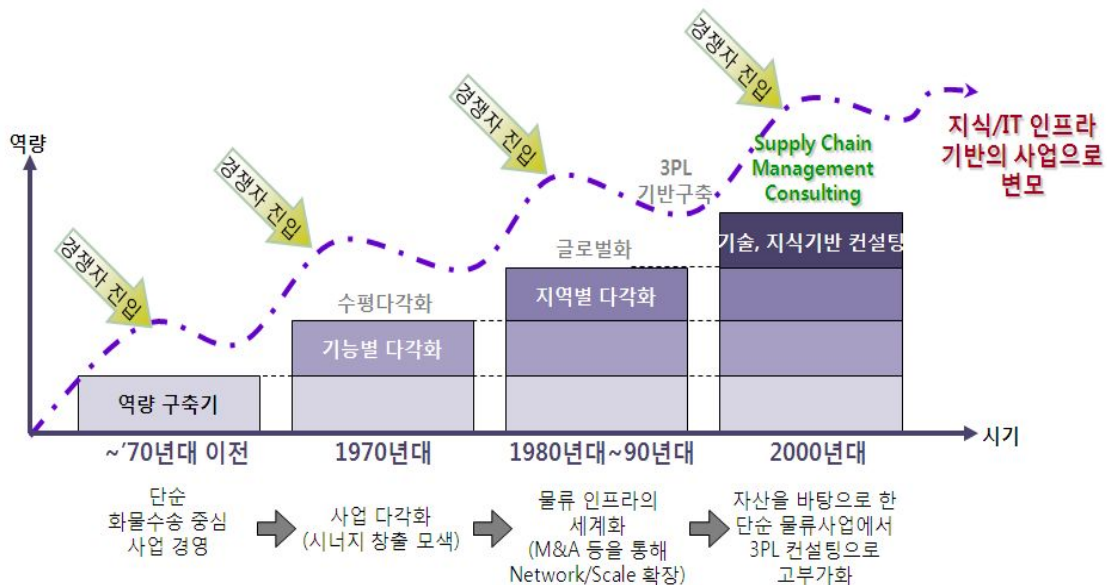
(1) 기업주도형 물류선진화

○ 미국: 물류서비스 및 네트워크의 확대를 통한 사업경쟁력 강화

- 미국의 경우, 물류산업에 대한 정부의 지원이 거의 없이 주로 기업 자구적인 물류 효율화 노력에 힘입어 물류 산업 발전이 이루어져 왔음
 - 미국 내에서는 통합물류 서비스, 물류비 절감, 물류 정보화 등 시대별 다양한 물류 니즈가 부상하였음
 - UPS·FedEx 같은 물류전문기업들은 이와 같은 미국 기업의 물류 니즈에 부응하여 서비스 확장, 지역 네트워크 확대를 통해 세계적 3PL기업으로 성장해왔음
- UPS의 사례: UPS는 설립 이래 지속적 서비스의 확장, 서비스 지역 확대, 새로운 물류서비스 개발로 미국 1위, 세계 2위의 물류기업으로 부상함
 - 1907년 사설배달업체로 시작한 UPS는 물류·유통, 물류시스템 기획, 운송관리, 국제무역관리, 컨설팅서비스 등 사업영역을 지속적으로 확장해왔음
 - 이를 위해 1995년 UPS Logistics Group 등 다양한 자회사를 설립하여 글로벌 공급망 관리 솔루션과 고객 맞춤형 서비스 개발 역량을 강화함
 - 또한 고객의 글로벌 사업 전개를 지원하기 위해 남미운수업체인 Challenge Air Cargo(2000), 항공 특송 화물업체인 Menlo Worldwide Forwarding(2004) 등을 인수하여 물류 네트워크를 확장해왔음
- FedEx의 사례: 또 다른 美물류기업인 FedEx도 신속·정확한 물류서비스를 제공하기 위한 서비스 개발 및 신기술 도입으로 세계 3위의 물류기업으로 자리잡음
 - FedEx는 1913년 운송브로커 업체에서 통합배달관리, 운송망관리, 반송관리 등 통합물류서비스를 제공하는 세계 3위의 물류업체로 성장
 - FedEx는 특히 집중적인 물류IT 투자를 통해 고객이 웹상에서 직접 집하신청, 송장수정 등을 할 수 있는 FedEx interNetShip®(1996) 등 웹기반 물류 EDI 시스템을 자체 개발하여 물류서비스의 자동화·정보화를 선도하고 고객신뢰를 확보함

- 또한 운송·택배업체인 Caliber System Inc.(1998) 인수, 아시아 지역 최초 거점 (필리핀, 중국)을 중심으로 네트워크를 확장, 서류 및 사무보조업체인 키크스, MBE 등과의 제휴 등 다양한 방식으로 물류 네트워크를 구축함
- 이 같은 노력을 바탕으로 미국의 물류전문기업들은 자산을 바탕으로 한 단순 물류사업에서 벗어나 화주의 전 물류프로세스를 아웃소싱 관리하는 이른바 Supply Chain Management(SCM) 컨설팅까지 수행하는 3PL사업으로 성장
- 반면 미 우체국 USPS도 민간물류시장에 진출하였으나 사업 비전문성으로 인해 결국 시장에서 소비자의 외면을 받고 있음
 - USPS는 이메일·민간물류 확대에 따른 수익성 급감에 위기를 느끼고 택배 (Parcel, 소포)사업에 진출
 - 하지만 우체국 특유의 '편지 우선 소포 나중'식 업무처리 방식, 인력 재교육의 부족, tracking 시설 투자 미비 등으로 인해 시장 혼란만 초래한 가운데,
 - 결국 민간경쟁사와의 경쟁에서 도태되어 2012년 8월부터 파산을 선언함

< 글로벌 물류업체 성장 과정 >



○ 독일: 민영화·M&A를 통한 물류기업 성장⁹⁾

- 독일에서는 체신청의 민영화를 계기로 물류산업의 규제완화 및 공정경쟁을 통한 물류산업 성장의 기반이 마련되었음
 - 前 독일 체신청인 DPWN는 1990년 민영화된 이후 인수합병을 통한 사업 확장과 글로벌 물류 네트워크 구축을 추진함
- DPWN은 물류 기능별로 업계 선도 위치를 갖춘 대형 선진국 업체를 인수하여 조기에 규모의 경제를 확보하고, 고객의 글로벌 서플라이 체인 전략에 대응하였음
 - 1999년 유럽 최대 포워딩 업체인 스위스 Danzas 인수, 2001년 북미 최대 국제항공 포워더인 AEI 인수, 2002년 글로벌 특송업체인 DHL 인수를 통해 항공운송사업을 주력 사업으로 확립함
 - 2005년에는 전세계 약 135개국에 걸쳐 배송과 물류솔루션을 제공하는 세계 최대 3PL 공급업체인 영국 Exel 인수를 통해 3PL영역으로까지 확장함
 - 이처럼 활발한 M&A를 통해 DPWN은 운송 포워딩, 창고관리, 정시배송서비스에서부터 물류 특화 금융까지 이르기까지 글로벌 SCM서비스 기반을 마련함
- 결과적으로 우편, 특송, 글로벌 포워딩 및 일반 화물 운송, 공급망관리 능력을 고루 갖춘 세계 1위의 종합 물류 기업으로 도약
 - 특히 Exel 인수를 통해 2004년 북미 20위권 3PL기업에서 5년만인 2010년 북미 2위 3PL업체로 부상하는 성과를 얻음

< DPWN의 사업확장 추이 >

연도	지역	피합병회사	기능
1999	스위스	Danzas	항공·해상 포워딩
	미국	AEI	북미 최대 항공포워딩
2001	미국	PB Capital Corporations	금융
	독일	DSL	금융
2002	미국	DHL	국제특송
2003	중국		Sinotrans와 합작회사 설립
	미국	Airborne Inc.	비항공부문(우편, 금융)
2005	영국	Exel	세계 최대 3PL
2006	독일	BHW Holding AG	금융
	미국, 유럽	WillamsLea	프로세스 아웃소싱(PBO)

자료: 현대경제연구원(2011)

9) 자세한 내용은 현대경제연구원의 「글로벌 통합물류업체의 해외진출 사례분석과 시사점」(2011년 7월)을 참조

(2) 정부주도형 물류산업 육성

○ 싱가포르: 물류산업에 대한 정책적 지원

- 싱가폴은 물류 수요 촉진 및 물류인프라 투자를 통해 물류산업을 국가 전략 산업으로 육성하고 있음
- 싱가폴 정부는 물류전문업체 이용에 대한 인센티브 제도를 운영하여 물류산업 수요 활성화를 도모하고 있음
 - 싱가폴 정부는 인증된 3PL기업의 공급자 주도 재고관리(Vendor Managed Inventory : VMI) 서비스를 이용하는 기업에게 부가가치세 5%를 면제해주는 ATPLCS(Approved Third Party Logistics Company Scheme)제도를 운영함
 - 이때 3PL기업 조건으로 싱가폴 내 법인일 것, 3PL 매출액 비중이 50% 이상일 것, 전산화된 WMS시스템을 구비할 것 등을 명시하여 시장 신뢰를 구축
 - 또한 일정한 자격요건을 갖춘 창고 및 물류업체에 대해서는 부가가치세를 연기 또는 유예해주는 ZGW(Zero GST Warehouse) 제도를 실시하고 있음¹⁰⁾
 - 이를 통해 기업들의 3자물류 이용을 유도하고 산업 수요를 활성화한다는 계획임
- 또한 국가 전반의 물류효율화 제고를 위해 항만·공항 등 물류인프라 투자를 대대적으로 확충하고 물류정보화를 추진하였음
 - 싱가폴 정부는 막대한 국가 재정을 투입하여 싱가폴항에 자동 하역시스템을 완비하는 등 초대형 공항·항만 등 첨단 물류인프라를 지속적으로 확충함
 - 특히 인프라 구축에 있어 설계 초기단계부터 항만을 중심으로 물류단지·공항 등을 집중 개발·배치하여 물류인프라간 연계 효율성을 극대화하였음
 - 더불어 싱가폴 정부는 정보화정책을 정부 주요시책으로 설정하고, EDI(전자문서교환시스템) 사용 의무화(1991), 'IT2000프로젝트¹¹⁾(1992)', 'Infocomm2112)'(2000) 등 물류정보화를 추진해왔음
- 이러한 노력으로 싱가폴은 동남아 최대의 물류거점, 물류경쟁력지수(LPI) 세계 1위의 물류선진국으로 발돋움함

10) 본래는 보세창고를 이용하여 반입화물의 80% 이상을 재수출하는 경우에만 부가가치세 납부를 연기·유예함

11) 2000년까지 싱가포르 전역의 모든 가정, 학교, 사업체, 공장 등을 정보통신망으로 이음새 없이 연결해서 언제 어디서라도 정보 서비스를 제공하는 것을 목표로 한 국가정보통신계획.

12) 도로·해운·항만·공항 등 모든 인프라의 정보화 추진 계획.

○ 일본: 물류전문기업의 육성

- 일본에서는 일찍이 1960년대부터 전자산업, 자동차산업 등 수출 중심의 제조부문 경쟁력 강화를 위한 물류전문기업 육성 정책의 추진 필요성이 대두됨
 - 자국 제조기업의 해외 수출을 원활히 수행하기 위해서는 세계적 물류 네트워크를 보유한 물류전문기업이 요구되었음
 - 이에 따라 1965년 「중기경제계획」을 공표하여 물류경쟁력의 중요성을 강조하고 물류근대화 정책을 추진하기 시작함
 - 이후 시대별로 요구되는 물류전문기업을 정의하고 육성하기 위해 노력해옴

- 초기의 일본 정부는 글로벌 물류기업의 육성을 중점적으로 추진함
 - 일본 정부는 자국 물류기업에 해외물류시장 정보 제공, 정부간 협상을 통한 우호적인 해외물류사업 진출 조건 확보 등 정치·외교적 지원을 제공하고,
 - 중앙은행의 기업자금 통제권을 활용하여 해외진출 자금을 지원하는 등 자국 물류전문기업의 해외진출을 도모하기 위한 경제적 지원 정책을 추진하였음

- 최근에는 화주기업의 물류요구가 다양화·고도화되고 물류분야에 대한 아웃소싱이 증대되는 경향에 따라 3PL사업 지원 정책을 시행하고 있음
 - 2003년 9월 ‘일본에서의 제3자물류사업 육성에 관한 조사위원회’를 발족하여 중소규모 물류기업에 의한 3PL사업 전개를 위한 조건과 과제를 도출하고, 중소 물류기업의 3PL사업전환을 위한 지원을 제공
 - 더불어 제3자물류사업 활성화를 위한 인재육성 차원에서 ‘3PL 인재육성촉진사업 추진협의회’를 발족하고 2004년부터 물류인재 연수프로그램을 운영하여 기업에 필요한 물류인재 육성을 지원하고 있음


- 이처럼 자국 물류전문기업의 육성을 대대적으로 추진한 결과, 다수의 글로벌 수준의 물류기업들이 효율적 물류 수행에 기여하고 있음
 - 일본 최대의 물류기업인 일본통운 등 대규모 물류전문기업들이 일본의 물류 효율화를 도모하고 있음
 - 아직까지 시작단계이긴 하지만, 일본 내 3PL 산업도 빠르게 성장하고 있음
 - 현재 일본은 LPI서비스지수 기준 세계 8위(3.93점)의 물류선진국임

4. 시사점

- 첫째, 글로벌 수준 달성을 목표로 주요 물류 부문별 고도화를 구현하는 ‘국가물류 통합성과관리체계’가 구축·운영되어야함
 - 통관, 인프라, 국제운송, 서비스역량, 화물추적, 정시성 등 물류부문의 주요 관리 요인을 선정하여 통합 성과 관리 체계를 구축·운영하는 것이 필요함
 - 이를 뒷받침하기 위해 철도·항만의 자동화·효율화를 추진하고 수송인프라의 활용성을 극대화하기 위한 연계 교통인프라 확충, 물류거점 확대 등이 필수적임
 - 이를 국가물류기본계획 수정계획(2011~2020)의 연도별 실행계획인 ‘국가물류 시행계획’과 연계하는 것이 바람직함

- 둘째, 물류전문업체 육성을 적극적으로 지원하는 방향으로 기존 제도 개편 또는 별도의 제도가 마련되어야함
 - 산업 내 물류 수요를 촉진하기 위해 3자 물류 활용 시 세제혜택을 부여하는 방안을 긍정적으로 검토할 필요가 있음
 - 또한 물류전문업체에 대해서는 종합물류업체 인증제, 글로벌 물류기업 육성 대상기업 선정 등 다양한 제도를 통한 정책 실행과정에서 산업 지원이 이루어져야함
 - 특히 글로벌 물류기업 육성을 위해 택배업체의 전문화, 글로벌화를 유인할 수 있는 정책 제도적 뒷받침을 마련하는 것이 요구됨

- 셋째, 시장 경쟁에 기반한 업계 성장 잠재력을 확충하기 위해 우체국택배 사업의 민영화 등 공정 경쟁 시장 기반이 구축되어야함
 - 우체국택배가 운영 측면의 노력을 최대한 기울이더라도 정부기업이라는 태생적 이유로 불공정 논란의 여지는 항상 잠재해있음
 - 때문에 우체국과 우체국택배 부문을 분리하여 우체국택배의 독자경영을 추진, 공정성 시비를 해소할 수 있는 방안이 마련되어야함
 - 사업 분리가 불가능할 경우, 우체국택배를 민영화하여 공정한 시장경제 기반을 마련하려는 제도적 노력이 이루어져야 할 것임

- 넷째, 업계는 우수한 전문성을 갖추고 서비스 경쟁력을 강화하여 글로벌 업체로 도약하려는 노력이 필요함
 - 물류전문기업은 화주와의 긴밀한 협력을 통해 기업(화주)이 필요로 하는 물류 서비스를 면밀히 점검하고 고부가가치 물류 서비스를 개발·보급해야함
 - 또한 선진물류를 적극 벤치마킹하여 글로벌 물류업체에 요구되는 IT, 금융 등의 기반을 확충하고 물류전문인재를 육성하는 등 자발적인 물류전문성 강화 노력을 추진해야함 

이장균 수석연구위원 (johnlee@hri.co.kr, 02-2072-6231)

HRI 經濟 指標

🔗 主要 經濟 指標 推移와 展望

主要 經濟 指標 推移와 展望

구 분		2010	2011					2012		
			1/4	2/4	3/4	4/4	연간	1/4	연간 ^E	
국 민 계 정	경제성장률 (%)	6.3	4.2	3.5	3.6	3.3	3.6	2.8	3.5	
	민간소비 (%)	4.4	2.9	3.0	2.1	1.1	2.3	1.6	2.5	
	건설투자 (%)	-3.7	-11.0	-4.2	-4.0	-2.1	-5.0	1.5	2.1	
	설비투자 (%)	25.7	10.3	7.7	1.2	-3.3	3.7	8.6	6.3	
대 외 거 래	경상수지 (억 \$)	294	26	55	69	115	265	26	130	
	통 관 기 준	무역수지 (억 \$)	412	70	83	63	92	308	17	196
		수출 (억 \$)	4,664	1,310	1,426	1,413	1,404	5,552	1,349	5,799
		증감률 (%)	(28.3)	(29.6)	(18.6)	(21.4)	(9.0)	(19.0)	(3.0)	(4.5)
		수입 (억 \$)	4,252	1,239	1,343	1,349	1,313	5,244	1,333	5,603
증감률 (%)	(31.6)	(26.2)	(27.1)	(27.6)	(13.4)	(23.3)	(7.5)	(6.9)		
소비자물가 상승률 (%)		3.0	3.8	4.0	4.3	4.0	4.0	3.0	2.9	
실업률 (%)		3.7	4.2	3.4	3.1	2.9	3.4	3.8	3.3	
국고채수익률 (3년, 평균, %)		3.7	3.8	3.7	3.6	3.4	3.6	3.5	3.6	
원/달러 환율 (평균, 원)		1,156	1,120	1,083	1,085	1,144	1,108	1,131	1,125	

주: P(Preliminary)는 잠정실적치, E(Expectation)는 전망치.



 **현대경제연구원**