

□ 전문화와 대형화가 시급한 물류 산업

1. 최근 국내 물류 산업 현황

- (업황) 내수 경기 침체에도 불구하고 최근 물류 산업은 전반적인 물류 기업들의 실적이 호조세를 보이고 있는 가운데 해상 운송과 육상 부문의 실적 양극화, 위탁 물류 비중 증가와 같은 특징적 현상이 나타나고 있음
- 물류 기업의 실적 호조세 지속 : 수출 경기 호황, 기업들의 물류비 절감 노력에 따른 위탁 물류 비중 확대 등으로 물류 기업 실적이 증가세를 지속함
 - 국내 상장 물류기업은 2002년에 흑자로 전환된 이후 2004년 경상이익과 당기순이익이 각각 2조 9,400억 원, 2조 1,870억 원으로 대규모 흑자를 실현함
 - 이는 2003년에 비해 경상이익은 7배, 당기순이익은 17배가량 크게 늘어난 것임
 - 또한 기업들의 비용 절감 노력에 따른 물류 기능을 전문 물류 기업에 위탁하는 비중이 증가한 것도 물류 기업 실적 개선의 주요 요인으로 지적됨 (3페이지 <표> 국내 물류 산업의 위탁 물류 비중 추이 참조)

< 상장 물류기업 연도별 경영 성과 >

(단위 : 십억원, %)

구 분		2001	2002	2003	2004
매출액	금액	22,312	22,371	22,808	27,056
	증가율	-	0.3	2.0	18.6
경상이익	금액	-1,259	750	411	2,940
	증가율	-	흑자전환	-45.2	615.3
당기순이익	금액	-1,290	610	127	2,187
	증가율	-	흑자전환	-79.2	1,622.0

자료 : 한국무역협회, '2004년도 물류기업 경영성과 분석', 2005.5.

주 : 증가율은 2003년 대비 증가율을 의미함.

- 업종간 실적 양극화 : 국내 경기가 수출과 내수 부문이 양극화 현상을 보이면서 물류 기업들의 실적도 해상/항공 운송(수출 부문)과 육상운송(내수 부문)의 실적이 큰 차이를 보임

- 최근 국내 경제는 수출 부문이 호조세를 나타낸 반면 내수 시장은 침체 양상을 보임에 따라 타 산업의 요구에 의한 유발수요 특성을 지니고 있는 물류 산업은 해상/항공 운송(수출 부문)과 육상 운송(내수 부문)의 실적이 큰 차이를 나타냄
- 2004년 상장 물류기업의 경우 해상운송업의 매출액과 당기순이익이 각각 전년 대비 23.3%, 317.3% 증가한 반면 육상운송업은 매출 규모의 소폭 증가에도 불구하고 당기순이익은 오히려 -10.5% 감소함

< 상장 물류기업 업종별 경영실적 (2004년) >

(단위 : 십억원, %)

구 분		육상운송업 (10개사)	항공운송업 (2개사)	해상운송업 (5개사)	창고 및 운송 관련 서비스업 (3개사)	계 (20개사)
매출액	금액	3,062	10,203	13,236	554	27,056
	증가율	6.6	17.5	23.3	7.4	18.6
경상이익	금액	140	957	1,801	42	2,940
	증가율	15.1	흑자전환	261.4	240.9	615.3
당기순이익	금액	76	755	1,320	37	2,187
	증가율	-10.5	흑자전환	317.3	685.2	1,622.0

자료 : 한국무역협회, '2004년도 물류기업 경영성과 분석', 2005. 5.

주 : 증가율은 2003년 대비 증가율을 의미함.

- 위탁 물류 비중 증가 : 기업들이 물류 비용 절감 노력, 홈쇼핑·인터넷 구매 증가, 외국의 대형 물류 기업의 국내 진출 가속화 등으로 위탁 물류 비중이 크게 증가함
 - 2001년 33.8%에 머물던 위탁 물류 비중은 2005년에 55.6%까지 확대된 것으로 조사됨
 - 이는 경기 위축에 따른 기업들의 물류 비용 절감 노력 및 인터넷, 홈쇼핑 등의 성장 때문인 것으로 분석되고 있음
 - 더욱이 제3자 물류를 중심으로 외국계 메이저 물류회사들 진출이 가속화되면서 위탁 물류에 대한 전문성 및 신뢰성이 제고된 점도 위탁 물류 비중 확대에 기여한 것으로 보임

< 국내 물류 산업의 위탁 물류 비중 추이 >

	2001년	2003년	2005년
위탁 물류 비중 (%)	33.8%	48.6%	55.6%

자료 : 대한상의, '2005년도 물류 아웃소싱 실태조사', 2005. 5.

2. 향후 국내 물류 산업을 둘러싼 환경 변화

- (대내외 환경 변화) 향후 물류 산업은 대외적으로는 고유가 지속, 해외 선진 물류기업들의 전략적 제휴 확대, 차이나 리스크 증대, 교토 의정서 발효, 대내적으로는 정부의 종합물류업 육성 정책, 주5일제 시행 등과 같은 대내외 환경 변화에 직면할 것으로 예상됨

① 대외적 환경 변화

- 고유가 지속에 따른 비용 상승 압력 증대 : 운송 시장 비중이 높은 국내 물류 산업은 유가 상승세가 지속될 경우 제조원가 상승 압력이 클 것으로 예상됨

- 최근 국제 유가 상승세가 지속되고 있는 가운데 우리나라의 원유 도입 비중이 높은 두바이油의 경우 2004년 배럴당 평균 34달러에서 2005년 1/4분기 41달러, 2/4분기 51달러로 상승하고 8월에 들어서서는 8월 26일 현재 58.1달러로 사상 최고 수준인 60달러 수준을 위협하고 있음
- 국내 물류 산업은 2005년 유가가 평균 50달러를 넘어서게 되면 약 7% 가량의 제조 원가 상승압력이 발생하는 것으로 분석되고 있어, 유가 상승세가 장기화 될 경우 물류 업체들의 원가 상승 압력이 더욱 심화될 것으로 보임

< 유가 상승에 따른 산업별 제조원가 상승 압력 (2005년 기준) >

구분	시나리오 1	시나리오 2	시나리오 3
일반 기계	0.9	0.7	0.4
물류	6.6	4.9	3.1
금융	0.3	0.2	0.1
건설	0.9	0.6	0.4
섬유	1.5	1.1	0.7
화학	5.0	3.7	2.4
철강	1.0	0.7	0.5
자동차	1.1	0.8	0.5
조선	0.7	0.5	0.3
전기 전자	0.5	0.4	0.2

자료 : 이상우, '국제 유가 평균 50달러 넘어서면, 3% 성장도 어렵다', 「경제주평」, 현대경제연구원, 2005.7.

- 주 : 1) 시나리오 1은 2005년 하반기 배럴당 평균 60 달러, 연평균 53 달러(도입 원가 52.2% 상승), 시나리오 2는 2005년 하반기 배럴당 평균 50 달러, 연평균 48 달러 (도입원가 38.4% 상승), 시나리오 3은 2005년 하반기 배럴당 평균 40 달러, 연평균 43 달러 예상 (도입원가 24.7% 상승)을 가정함
 2) 물류 산업은 산업연관표 상 육상/해상/항공 운송, 운수보조서비스, 하역, 보관 및 창고, 기타 운수서비스를 포함.

- 해외 선진 물류 업체들의 전략적 제휴 확대 : 국제적으로 물류 업계는 물류 효율화 및 다양한 물류 수요에 부흥하기 위해 업체간 적극적인 업무 제휴를 추진하고 있음
 - 일본의 경우 국내 물류 업체간 또는 해외 선도 물류 업체들과의 업무 제휴가 활발하게 진행되고 있음
 - 국내 물류 업체들도 조만간 해외 대형 물류 회사들과의 협력을 통해 경쟁력을 확보하는 것이 중요한 과제로 부상할 것으로 보임

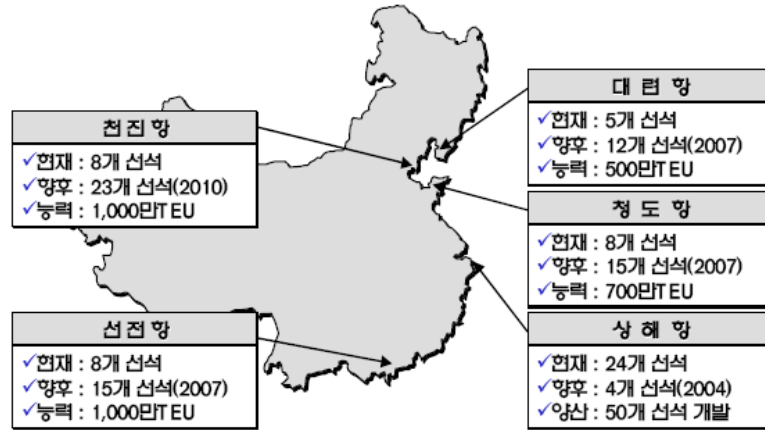
< 일본의 주요 물류 업체간 전략적 제휴 현황 >

일본 물류 기업	제휴 업체	제휴 업무
일본 통운	미국 FedEx	특급 화물
	일본 우정 공사	냉동 택배, 국내 우편, 우체국 소포
킨테츠 익스프레스	네덜란드 TNT 포스트 그룹	특급 화물
	사가와 큐빈	수입 화물의 국내 배송
사가와 큐빈	DHL	국제 택배
	일본 우정 공사	국내 우편
야마토 운유	DHL	국제 우편
	전일 쿠우	특급 택배

자료 : 週刊ダイヤモンド, 2005년8월6일.

- 차이나 리스크 확대 : 중국이 적극적인 외자유치를 통한 항만 및 배후 단지 건설 등 물류 인프라 구축에 나서고 있어, 중국의 물류 산업이 급속히 발달할 가능성이 있음
 - 2004년 10월 현재 중국 항만물동량은 전년동기대비 26.5% 증가한 27억 2,809만 톤으로 잠정 집계되고 있음
 - 중국은 컨테이너 물동량의 급속한 증가 추세에 대응하여 2010년까지 항만의 컨테이너 처리능력을 1억 TEU 수준으로 확충시킨다는 계획을 발표함
 - 이에 따라 국내 항만 수요의 성장을 견인해 왔던 컨테이너 환적 화물의 경우 중국의 항만 인프라 개선으로 미주·유럽과 중국간 물동량의 국내 항만 이용 빈도가 낮아지고 있음

< 중국 주요항만과 개발계획 >



자료 : 한국해양수산개발원.

< 국내 환적 화물 추이 >



자료 : 김윤형, '동북아물류환경변화와 정책제언', 동북아시아대위원회, 2004.

주 : 2004년은 1월에서 8월까지의 실적치를 바탕으로 추정한 수치임.

- 교토 의정서 발효에 따른 환경 부담 비용 증대 : 교토 의정서 발효로 온실 가스 배출 규제 등이 강화되면 도로 운송 및 항공 운송 업계의 비용 상승 압력이 심화될 것으로 예상됨
 - 도로화물운송업 비중이 높은 국내 물류 산업은 1999년 도로화물수송비가 전체 수송비 총계의 95% 수준에 이르고 있음

- 특히 도로화물 운송에 이용되는 차량 대부분이 디젤 차량으로 이산화탄소 등 배기 가스 규제에 따른 비용 상승 압력이 심화될 것으로 예상됨
- 한편 항공 운송의 경우도 운항 시 배출되는 온실가스 등의 유해 물질 감소를 위한 추가적인 비용이 지출 압력이 심화될 것으로 보임

< 오염물질별 자동차 배출 가스량 (1998년) >

(단위 : 천톤/년, %)

구 분	전체	CO	HC	NOx	PM	SO ₂
대기중 오염물질 배출량 (A)	3,768 (100.0)	977 (25.9)	141 (3.7)	1,084 (28.8)	420 (11.1)	1,146 (30.4)
자동차 오염물질 배출량 (B)	1,552 (100.0)	884 (57.0)	122 (7.9)	465 (30.0)	73 (4.7)	7 (0.5)
B/A	41.2	90.5	86.5	42.9	17.4	0.7

자료 : 환경부, 『환경백서 2000』, 2001.

주 : ()는 해당 항목의 총계에 대한 비중임.

② 대내적 환경 변화

- 국내 경제의 저성장 체제 돌입 : 경기 여건에 따라 수요가 민감하게 변동하는 물류업의 특성상 경제의 저성장 기조는 국내 물류 산업에 위협 요인으로 작용할 것임
 - 향후 국내 경제는 글로벌 경쟁심화, 인구 고령화 등에 따른 투자위축, 노동력 공급둔화 등으로 과거와 같은 경제가 고성장을 이룩하기는 어려울 것으로 전망되고 있음
 - 특히 최악의 경우 성장 잠재력이 3%대로 추락할 위험도 있어 실질GDP 성장에 크게 좌우되는 물류 산업의 위축이 우려됨

< 향후 잠재성장률 전망 >

(단위 : %)

구 분	1991~2000	2001~2004	2005~2014
비관적 시나리오	6.1	4.8	4.0
중립적 시나리오			4.6
낙관적 시나리오			5.2

자료 : '우리 경제의 성장잠재력 약화 원인과 향후 전망', 한국은행, 2005. 8. 28.

- 물류업의 대형화 및 고부가가치화 : 정부의 종합물류업 육성 정책 등으로 국내 물류 산업은 대형화 및 고부가가치화 추세가 가속화 될 것으로 예상됨
 - 정부는 국내 물류 산업의 발전을 저해하는 것으로 지적되고 있는 물류 기업의 영세성을 극복하고 물류 기업의 신뢰성 제고를 위해 물류 기업간 전략적 제휴 등을 통한 대형화를 적극 유도할 방침임
 - 또한 기업 물류비 부담이 선진국에 비해 높아 기업 경쟁력이 저해되고 있는 점을 해소하기 위해 제3자 물류업 등과 같은 선진 물류업에 대한 적극적인 정부 지원이 예상됨
 - 이에 따라 향후 물류 산업 성장은 대형 업체 중심으로 이루어질 것이며 중소형 업체들은 전략적 제휴 등을 통해 대형화 및 전문성 확보 압력이 증대 될 것임

< 종합물류업 육성을 위한 주요 정책 방향 >

주요 정책	추진 현황
진입 규제 완화	'화물 자동차 운수 사업법' 개정 예정
물류 기업의 대형화 및 종합화 유도	종합물류업 세부 인증 기준 마련 중
기업 인증 및 보험 제도	'화물유통촉진법' 개정 (2005.1)
종합 물류 정보 전산망 구축	건교부에서 1996년부터 추진중
행정 절차 간소화 및 세제 지원	관련 부처와 협의 중

< 물류 업체 규모별 매출액 비중 전망 >

(단위 : 조원)

구 분	2002	2005	2008	2010
소형	14.05 (28.7%)	18.19 (29.1%)	24.76 (30.5%)	28.23 (30.5%)
중형	6.17 (12.6%)	7.35 (11.7%)	7.67 (9.4%)	8.74 (9.4%)
대형	28.75 (58.7%)	37.07 (59.2%)	48.87 (60.1%)	55.71 (60.1%)

자료 : 서상범 외, '물류산업 경쟁력 강화를 위한 종합물류업 활성화 방안', 교통개발연구원, 2004.

주 : 1) 소형(종업원수 100명 미만), 중형(100명~500명 미만), 대형(500명 이상)

2) ()는 전체 물류 시장 규모 대비 비중임.

※ 참고: 종합물류업체 인증 기준

- 정부는 교통개발원을 통해 종합물류업체 인증을 위한 기준을 마련하고 있으며, 인증 기준은 업체 규모, 물류 서비스의 다양성, 성장 가능성 등을 고려하는 방향으로 추진 중임
 - 물류 업체 규모의 평가항목은 자본금, 운송수단, 시설, 기타 물류자산(자동장비 포함), 물류(컨설팅)부문 매출액, 제3자물류 매출액 등이 포함됨
 - 물류 서비스의 다양성 평가는 국내 거점수, 해외 거점수, 영위 업종수, 고객사 수, 대 고객 매출 비중 등이 포함됨
 - 성장 가능성은 제3자물류 매출 비중, 제3자물류 매출비중 증가율, 해외투자 규모, 해외 매출 실적, 정보시스템 자산 보유액, 매출액 대비 정보화(R&D 포함) 투자율, 부채 비율, 장기위탁 계약 비중, 매출액 대비 이익률, 전문인력 보유 수준, 교육 시스템, 물류(컨설팅)부문 인증보유 여부, 인증보유 기간 등을 고려함
- 한편, 종합물류업체 인증을 받기 위해서는 운송업, 시설업, 물류 서비스업에서 각 각 1개 씩 최대 3개 이상 업종을 영위하도록 할 예정임

- 주5일제 시행에 따른 비용 상승 압력 : 인력 운영 비용 부담이 높은 물류 기업들은 주5일제 시행에 따른 추가적인 인건비 지출 부담이 발생할 것으로 예상됨

- 물류 활동은 연중 수시로 이루어져 주5일제 실시로 휴일 추가 근무 수당 지급 또는 임시직을 활용해야 하기 때문에 기업 입장에서는 추가적인 비용 지출이 예상됨
- 특히 물류 산업의 경우 타 산업에 비해 노동 투입에 대한 기여도가 높아 노동 비용 상승에 따른 타격도 상대적으로 클 것으로 예상됨

< 물류 기업의 투입요소별 성장 기여도 >

(단위 : %p)

	1975~1980	1980~1990	1990~2000	1975~2000
노동	2.97 (1.74)	2.65 (1.62)	5.22 (0.93)	3.92 (1.39)
자본	3.72 (3.76)	3.55 (3.39)	1.71 (3.31)	2.46 (3.37)
총요소생산성	5.46 (1.20)	0.66 (3.28)	-1.86 (1.73)	0.83 (2.29)

자료 : 김동석, '산업부문별 성장요인 분석: 1975~2000', 한국개발연구원, 2004.

주 : ()는 전산업 합계 수치임.

3. 향후 물류 산업 전망

○ (분석의 틀) 물류 시장 규모는 일반적으로 기업이 지출하는 물류비 규모를 통해 추정할 수 있어 본고에서도 이를 바탕으로 물류 시장 규모를 추정하도록 함

① 전체 기업 물류비 규모 증가는 물류산업의 성장이 타 산업의 유발수요에 의해 결정되는 점을 감안하여 잠재성장률 수준으로 성장한다고 가정함

- 잠재성장률은 한국은행의 2005~2010년까지 전망치인 4.6%(중립적 시나리오)를 사용함

② 2005년 이후 종물업법 시행, 제3자 물류 이용 화주기업에 대한 세제혜택 등을 고려하여 위탁 물류업 활용 비중이 2010년까지 미국, 유럽 등의 60~70%수준 까지 증가하는 것으로 가정함

- 따라서 위탁 물류업 비중은 2005년 현재 35.6%에서 2010년 60%까지 증가하는 것으로 가정함¹⁾

③ 제3자 물류업 확대 등 물류 고도화에 따른 물류 산업의 생산성 향상(물류비용 감소 효과)은 8%~10% 수준으로 가정함

- 본고에서는 선진국 사례를 통해 위탁 물류가 자사 물류에 비해 8%의 비용 절감 효과가 있다고 가정함

< 제3자 물류 도입의 경제적 효과 >

구 분	북미	서유럽
물류비(변동비) 절감 효과	9%	7%
고정 자산(물류) 운영 비용 절감 효과	16%	5%

자료 : Georgia Institute of Technology, FedEx and Cal Gemini, "Third-Party Logistics Study Results and Findings of the 2003 Eight Annual Study", www.us.capgemini.com, 2003.9.

1) 2005년 8월 16일 한국무역협회의 국제물류지원단의 조사 결과 국내 기업이 전문물류기업에게 장기 계약하에 물류를 위탁하고 있는 비중은 35.6%로 조사됨.

< 물류 시장 규모 추정식 >

당해년 전체 물류 시장 규모 = 전년도 기업물류비*(1+예상 성장률) - 위탁 물류 시장 비중* 물류 생산성 제고 효과(8%)

- (전망 결과) 2006년 전체 물류 시장 규모는 89.4조원, 위탁 물류 시장 규모는 35.7조원으로 전년 대비 각각 1.6%, 14.2% 증가하여 위탁 물류 시장 규모가 크게 증가할 전망이다
- 종합물류업 육성 등 물류 산업의 생산성 향상 및 대형화에 따른 신뢰성 제고 효과로 기업들이 물류 기능을 전문 물류기업에게 위탁하는 비중이 늘어 전체 물류 시장 성장 정체에도 불구하고 위탁 물류 시장의 빠른 성장이 기대됨
- 다만 국내 경제의 저성장에 따른 내수 시장 확대 정체, 고유가·주5일제 시행, 교토의정서 발효 등과 같은 비용 상승 요인이 물류 기업의 수익성을 악화 시키는 요인으로 작용할 것으로 예상됨
 - 특히 2005년 하반기 유가가 60불대를 유지할 경우 물류기업들은 7% 가량의 제조 원가 상승 압력이 있었던 점을 감안할 때 2006년에도 지금과 같은 유가 상승세가 지속될 경우 위탁 물류 시장이 증가에도 불구하고 추가적인 원유 도입 비용으로 지출로 수익성이 악화될 우려가 있음
 - 더욱이 주5일제나 교토 의정서 발효에 따른 비용 상승 압력도 상존하고 있어 자칫 물류 시장이 외형적 성장에도 불구하고 수익성은 악화되는 ‘외화 내빈’을 겪을 가능성도 있는 것으로 분석됨

< 물류 산업 전망 >

(단위 : 조원)

	2004	2005	2006	2010
전체 물류 시장 규모	86.5	87.9	89.4	91.6
국내총생산 대비 비중	(12.5%)	(12.1%)	(11.8%)	(10.1%)
위탁 물류 시장 비중	35.0%	35.6%	40.0%	60%
위탁 물류 시장 규모	30.3	31.3	35.7	55.0

주 : 1) ()는 국내총생산(GDP)대비 기업 물류비 비중이며 국내총생산은 2004년을 기준으로 잠재성장률 수준인 4% 증가하는 것으로 가정함
 2) 전체 물류 시장 규모는 교통개발연구원의 ‘2002년 국가물류비 산정결과(2004.9)’의 2002년 기업 물류비를 기준으로 추산함.

4. 국내 물류업 활성화를 위한 정책 과제

○ 국내 물류업 활성화의 핵심 과제로 물류 업체의 대형화·전문화가 중요하며, 이를 위해 세제 지원, 기초 물류 인프라 구축 지원 등 실효성 있는 대책들이 조속히 추진되어야 함

① 정부 지원 : 세제 혜택 강화, 정보 서비스 강화, 물류 인프라 구축 등

- 세제 지원 : 기업(화주)과 전문 물류업체 모두에게 인센티브를 제공해야 함
 - 기업(화주)에 위탁 물류비에 대한 세액 공제 혜택을 주어 전문 물류 업체를 적극적으로 활용할 수 있는 여건 마련
 - 전문 물류 업체의 대형화를 촉진하기 위한 M&A시 양도세·부가세 감면 등의 지원 세제 지원 강화
- 물류 기업에 대한 물류 인프라 구축 지원 : 기초 물류 시설 확충, 물류 업체들에 대한 부지 제공, 전문 물류 인력 양성, 물류 관련 R&D 투자 확대 등의 조속히 추진이 요구됨

② 기업(물류 업체)의 대응 : 신기술 도입, 선진 물류 업체와의 적극적인 업무 제휴 등을 통해 물류 품질을 강화하는 한편 특화 전략 등을 통해 전

문성을 높이는 것이 필요함

- 신기술 도입 : 최근 각광받고 있는 RFID 등 신기술 도입을 통해 물류 시스템을 효율화하여 물류 기업의 생산성을 높이는 것이 바람직함
 - 특송업 등 일부 대형 업체들이 수행하는 업종을 제외하고는 진입 장벽이 낮아 경쟁 격화로 인한 지속적인 수익성(운임 등) 악화가 예상되기 때문에 신기술 도입으로 생산성을 높이는 것이 중요함

- 선진 물류 업체들과의 전략적 제휴 : 다양한 물류 수요 충족 및 경쟁에서 살아남기 위해서는 국내외 대형 업체들과의 업무 협조 등을 적극 추진하도록 함
 - 해외 메이저 물류 회사들과의 적극적인 업무 제휴를 통해 국제 물류 네트워크를 활용하는 방안을 적극 강구하도록 함

- 특화 전략 : 물류 품목의 특화로 물류 서비스의 질적(質的) 향상은 물론 설비 투자 비용도 절감할 수 있음
 - 자동차, 컴퓨터와 같은 내구재에서 냉장 보관 등이 필요한 식품에 이르기 까지 성격이 이질적인 품목을 다루게 될 경우 투자 비용이 많이 들고 서비스의 전문성 확보도 어려울 가능성이 있음
 - 외국의 대형 전문물류 업체들의 경우 UPS (기업간 대형화물), FedEx (화물 특급 배송), DHL (국제간 서류 특송)등으로 특화된 영역을 구축하고 있음

[참고] 물류 산업 분류 및 추이

- 국내 물류 산업은 화물 운송업, 물류 시설 운영업, 물류 서비스업 등으로 구분할 수 있음

< 물류 산업 분류 >

사업 항목명		세부 내역
화물 운송업	육상화물운송업	철도운송업, 일반 화물자동차 운송업, 택배업 등
	해상화물운송업	외항 및 내항 화물 운송업
	항공화물운송업	정기 항공운송업, 비정기 항공운송업
	상업서류운송업	항공 서류송달업
물류 시설 운영업	창고업	일반 창고업, 냉장 및 냉동 창고업, 농산물 창고업, 위험 물품 보관업, 기타 창고업
	화물터미널 영업	일반 화물 터미널, 해상 터미널 운영업, 공항화물터미널, 복합화물 터미널, 화물 취급장 등
물류 서비스업	화물 취급업	육상/항공/수상 화물 취급업 * 취급업 : 포장, 단순가공, 조립, 상표부착 등의 부가가치 물류업
	화물 주선업	복합운송주선업, 육상운송주선업, 해상운송주선업 등
	입대업	운송장비 임대, 산업용 기계/장비 임대, 운반 용기 임대, 화물 자동차 임대, 화물 선박 임대 등
	통관업	
	물류정보처리업	데이터베이스 구축, 소프트웨어 개발 및 운영 등
	물류컨설팅업	물류관련 업무 프로세스 개선 관련 컨설팅, 물류 자동화 설비 등 도입 관련 컨설팅 등

자료 : 서상범 외, '물류산업 경쟁력 강화를 위한 종합물류업 활성화 방안', 교통개발연구원, 2004.
 주 : 물류 산업 분류는 통계청의 물류산업분류체계를 기준으로 정리.

- 국내 물류 산업은 화물 운송업 중심으로 성장해왔으며 점차 정보 서비스 등 부가가치 물류업의 성장세가 두드러지게 나타나고 있음

< 물류 업종별 업체수 및 매출액 추이 >

(단위 : 개, 십억원)

구분		1999년 (A)	2000년	2001년	2002년 (B)	B/A
화물 운송업	업체수	73,467	98,605	123,180	131,051	1.78
	매출액	32,816	36,350	39,450	41,085	1.25
물류 시설 운영업	업체수	1,293	1,250	1,226	1,237	0.96
	매출액	2,231	2,603	2,754	3,212	1.44
물류 서비스업	업체수	2,238	2,290	2,382	2,707	1.21
	매출액	2,345	2,778	3,067	3,863	1.65
물류업 전체	업체수	76,998	102,145	126,789	135,000	1.75
	매출액	37,391	41,730	45,271	48,161	1.29

자료 : 서상범 외, '물류산업 경쟁력 강화를 위한 종합물류업 활성화 방안', 교통개발연구원, 2004.

황동원 연구원 (3669-4024, dhwang@hri.co.kr)