

물류강국 구현을 위한 정책과제

2007. 4. 18 (수)

건 설 교 통 부

I. 국내 물류여건 및 글로벌 동향	1
1. 국내 물류 여건	1
2. 글로벌 물류 동향	4
II. 참여정부 정책성과와 향후 발전전략	6
1. 참여정부 4년의 정책성과	6
2. 향후 발전전략	8
III. 물류강국 구현을 위한 3대 중점 과제	9
1. 물류전문기업 경쟁력 강화	9
2. 제3자물류 시장 확대	12
3. 물류산업 발전 여건 조성	14
IV. 맺음말	17

I 국내 물류여건 및 글로벌 동향

1. 국내 물류 여건

□ 물류시장 규모는 '00년 이후 연 4.6% 수준으로 증가하고 있으며, '04년 92.5조원 규모(GDP 대비 11.9%)

○ 국제수송을 포함할 경우 연 7% 증가('04년 123.3조원)

* 물류시장 규모(조원, %)

구 분		'00	'01	'02	'03	'04
물류시장 규모	국내 (GDP대비 비중)	77.1 (13.3)	80.8 (13.0)	87.0 (12.7)	90.3 (12.5)	92.5 (11.9)
	국제포함 (GDP대비 비중)	94.1 (16.3)	99.2 (15.9)	107.0 (15.6)	112.2 (15.5)	123.3 (15.8)
물류산업 부가가치	금 액	42.3	45.5	49.0	55.6	59.0
	(부가가치/시장규모)	(54.9)	(56.3)	(56.3)	(61.6)	(63.8)

※ 교통연구원에서 매년 2년전 자료 발표(추계에 2년 소요/'06.12월에 '04년 자료 발표)

○ '00년 이후 물류업체는 연평균 5.5% 증가('05, 16.5만개)하고 있으며, 업체당 매출액도 연 5.3% 증가('05, 4.2억원)

* 물류산업 현황

구 분	'01	'02	'03	'04	'05	평균증감율
업체수(개)	133,370	143,865	159,980	163,216	165,476	5.54%
종사자수(명)	442,197	477,633	512,769	521,902	556,109	5.90%
업체당 종사자수(명)	2.7	3.1	3.0	3.2	3.4	5.93%
매출액(십억원)	45,885	48,976	52,512	64,102	70,002	11.14%
업체당 매출액(백만원)	344	340	328	393	423	5.30%

○ 거점물류시설, 정보망 등 인프라확충으로 단위물류비 감소

* t당 단위물류비 : 53.8천원('01) → 48.1천원('04), 10.6% 감소

□ 화주기업의 물류전문기업 활용비중(제3자물류) 증가

○ 자가물류 대비 10~20%의 물류비 절감효과가 있는 제3자 물류비중이 지속 증가하는 추세

* 물류전문기업 활용비중(%) : 25.7('02)→31.0('04)→35.6('05)→38.8('06)

○ 수송, 보관 등 기능별 아웃소싱에서 토털아웃소싱 수요 증가

* 물류 토털아웃소싱 비중 : 12.4('05)→17.4('06)

○ 아직까지 선진국(제3자물류비중 75~90%)에 비해 자가물류 비중이 높아 물류시장 구조 개선 필요

* 제3자물류 미흡 사유 : 화주기업 인식 미흡과 신뢰할 수 있는 물류전문기업 부족 등(무역협회 실태조사, '06.8)

□ 국내 물류기업도 글로벌 추세에 따라 종합물류기업 지향

○ 물류기업간 전략적 제휴를 통해 종합물류서비스 제공 노력

* '06년 종합물류기업 인증업체 21개 중 전략적제휴기업군 14개

○ 화주기업과 연계 또는 단독으로 해외물류시장 진출 모색

* CJ GLS는 '06.3월 싱가포르 어코드社를 인수, 글로벌 기업화 추진

○ M&A를 통한 경쟁력 강화노력이 활발한 글로벌 물류기업과의 격차가 심화되고 있어 물류기업 육성 시급

* 5대 물류기업 평균매출액 비교(국내/세계) : 13.4%('04) → 7.35%('05)

** '05년 세계 50대 물류기업중 국내기업은 2개(한진해운 33, 현대상선 36)

<국내 물류기업과 글로벌 물류기업 매출액 비교('05년 기준)>

국내 5대 물류기업			글로벌 5대 물류기업		
순위	업체명	매출액(백만\$)	순위	업체명	매출액(백만\$)
1	한진해운	8,600	1	USPS(미국)	122,122
2	현대상선	7,169	2	DPWN(DHL, 독일)	76,411
3	STX PANOCEAN	4,016	3	UPS(미국)	48,875
4	SK해운	2,277	4	FedEx(미국)	43,736
5	유코 카캐리어스	2,238	5	Maersk(덴마크)	39,368
평균 4,860(글로벌 기업 대비 7.35%)			평균 66,102		

※ 선사를 제외한 일반 물류기업 매출액의 글로벌 5대기업 평균대비 비중
 ⇒ 대한통운(1,685백만\$) 2.5%, 글로비스(2,216백만\$) 3.4%

□ 물류서비스 산업 성장을 제약하는 외부환경

○ 화물운송시장의 공급과잉에 따른 시장 불안 심화와 함께, 물류거점시설, 정보인프라 등 물류기반시설 부족

* '97~'06년 연평균 화물차 6.8% 증가, 물동량 0.7% 증가 ⇒ 현재 3.6만대 과잉공급 추정('04.4월 허가제 이후 과잉공급 1.1만대 감소)

○ 제조업에 비해 영세한 물류기업(제조업 매출의 16%수준)이 세금, 전기료 등 비용은 오히려 더 많이 부담

* 물류업과 제조업 차별 현황

차별제도	제조업체 시설	물류업체 시설	비 고
전기료	산업용(62.24원/kWh)	일반용(97.91원/kWh)	28% 높은 비용 부담
토지보유세율	0.2%	0.6~1.6%	중부세까지 부담
개발부담금	50% 감면	감면 없음	50% 부담 가중

○ 중국, 일본 등과 동북아 허브경쟁 심화, 글로벌 물류기업 국내시장 진출 등 위협요인 증가

2. 글로벌 물류 동향

□ 생산, 유통시설이 세계 각지로 확산되면서 국제물류 증가

○ 물류시장 규모는 국제교역 증가에 따라 '10년까지 9조달러 규모로 증가 예상

* '05년 6조달러 / '96~'05년 동안 세계교역규모 연 7.83% 증가

○ '15년까지 해운물동량은 31%, 항공물동량은 84% 증가 전망

* 해운(백만TEU) : '06년 442 → '15년 581, 항공(억톤km) : '05년 144 → '15년 265

○ 중국이 글로벌 생산·유통기지화되면서 동북아가 세계3대 경제권으로 성장하고, 세계 물동량 증가를 주도

* 동북아 물동량 연16% 증가 ⇒ '07년 세계 컨테이너 물동량의 31.5% 점유 예상

□ 미국, 유럽 등 선진국은 물류전문기업 중심의 제3자물류 정착

○ 화주기업은 생산활동에 집중하면서 물류프로세스 일체를 물류전문기업에 아웃소싱하는 추세

* 선진국 제3자물류 비중 : 75~90% (우리나라는 38.8%, '06기준)

○ 물류서비스가 수송·보관·하역 중심에서 조립·가공·정보처리·금융지원* 등 다양한 부가서비스를 포함하는 것으로 확대

* DHL, UPS 등은 비용회수, 재고관리 등 물류와 금융복합서비스 제공

□ 글로벌 물류기업은 기업규모와 서비스 범위의 확대 노력

- M&A를 통해 종합물류서비스 역량을 강화하고, 글로벌 물류네트워크를 확대하면서 국제물류시장 쟁탈전 가속
 - * DPWN(獨 우정회사)은 DHL 등과 통합, 세계2위 물류기업으로 급부상
- FedEx 등 4대 국제특송사는 우리나라를 비롯한 동북아 물류시장에 대한 진출 확대(국내특송시장의 60%이상 점유)

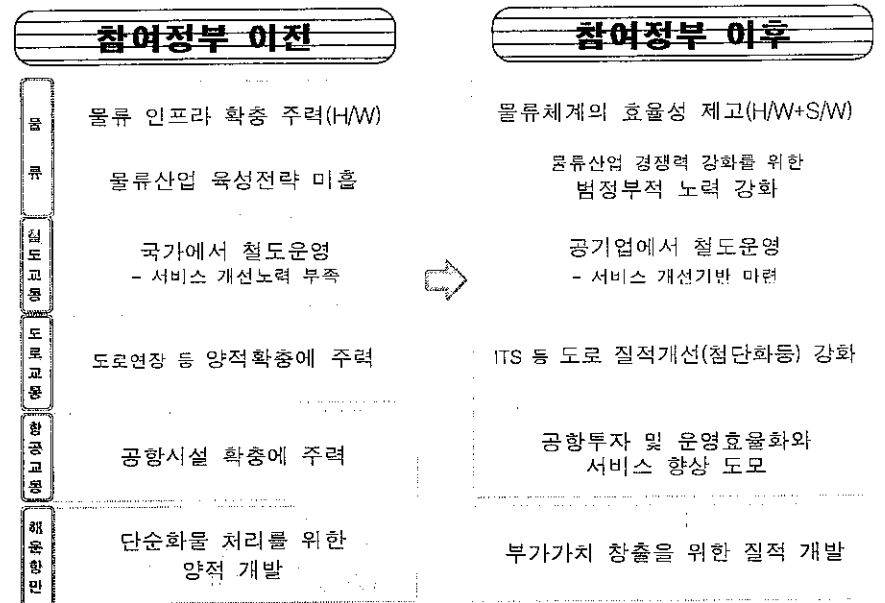
□ 물류허브화를 위한 동북아 각국의 경쟁 심화

- 각국은 중장기 계획하에 공·항만의 처리능력을 지속 확충
 - 중국 상해항은 연 20% 이상 물동량이 증가하고 있으며, '05년 양산신항 개장 이후 성장세가 가속
 - * 한·중·일 3국 대표 공·항만의 시설확충 계획
 - 공항처리능력(만톤) : 인천 270→450('08) 푸둥 75→500('10) 간사이 139→175('07)
 - 항만선석 : 부산 21→51('11) 상해 26→52('20) 고베 42→52('11),
- 공·항만 물류단지과 자유무역지역 개발을 통한 외국인 투자기업 유치경쟁도 가속화
 - * 중국 : 상해항 외고교 보세구 및 대·소 양산항 배후물류단지 개발, 심천항 경제특구 개발
 - ** 일본 : 한신항 등 3개 슈퍼중추항만 코스트 30% 인하 추진

II 참여정부 정책성과와 향후 발전전략

1. 참여정부 4년의 정책성과

- 인프라 위주의 공급자 중심 정책에서 물류기업 육성 등 수요자 중심의 정책으로 패러다임 전환



- 「동북아 물류중심 로드맵('03.8)」을 수립하고 물류허브 전략을 적극 추진
- 인천공항은 개항 이후 연 14.7%의 국제항공물동량 처리량 증가율을 보이면서 세계 2위로 도약('06년 234만톤)
 - 부산항의 경우도 '04년부터 3년 연속 세계5위 유지
 - * '06년 12백만TEU 처리, 환적율 43.7%

□ 「물류전문기업 육성방안('04.8)」을 마련하여 경쟁력 있는 물류기업 육성에 노력

○ 종합물류기업 인증제를 도입하여 우수 물류기업을 발굴·지원하고, 물류기업 발전방향을 제시

* '06년 인증제 도입이후 21개 업체 인증

○ 물류전문대학원('06.9)을 통해 물류전문인력 공급체계 구축

□ 물류거점 시설 확충과 화물운송시장 안정화 노력

○ 호남권 내륙화물기지 1단계('05.5), 유통단지 1개소(대전) 완공

○ 화물운송시장 수급안정화를 위한 공급제한 등 시행

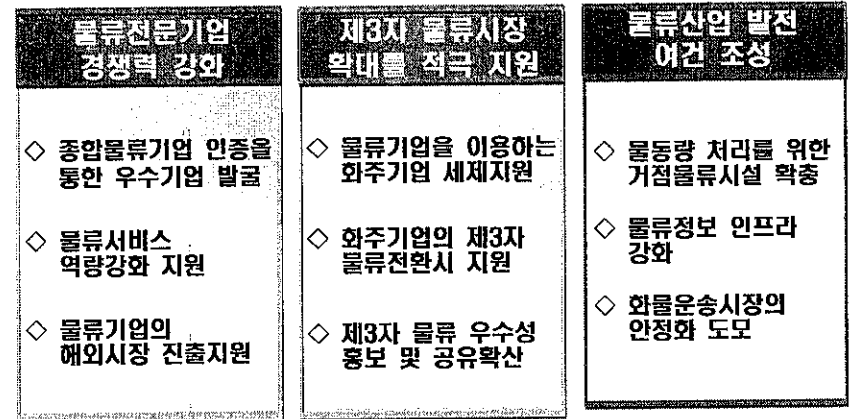
<참여정부 주요 정책성과>

구 분	출범시('03.2)	06년말 현재
<물류일반>		
○ 물류전문기업 활용비중	25.7%	38.8%
○ 인증 종합물류기업수	-	21개
○ 화물자동차 전용휴게소 건립	4개	13개
○ 복합화물터미널 공급	113만㎡	240만㎡
<철 도>		
○ 철도연장	3,129.3km	3,384.8km
○ 전철거리 / 전철화율	668km / 21.3%	1,796km / 53%
<도 로>		
○ 이용가능 고속도로망	24개 노선 2,778km	25개 노선 3,106km
○ 지능형교통정보체계(ITS)	고속2,628km 국도765km	고속2,975km 국도1,550km
<항 공>		
○ 항공자유화 국가	4개	11개
○ 공항서비스평가(IATA)	세계 6위	세계 1위
<해운항만>		
○ 항만시설 확보율	73%	91%
○ 항만배후단지	-	112만㎡
○ 국적선사 선박량	1,328만톤	1,524만톤

2. 향후 발전전략

발전전략

- ◇ 국내 물류전문기업의 글로벌 경쟁력 강화
 - ☞ 우수한 물류기업 육성 및 해외진출 지원
- ◇ 물류전문기업을 위한 제3자 물류시장 활성화
 - ☞ 자가물류에서 제3자 물류로 전환토록 적극 유도
- ◇ 물류산업의 안정적 성장을 위한 여건 조성
 - ☞ 물류 인프라 확충 및 경영여건 개선



물류 산업의 경쟁력 강화를 통하여 물류 선도

III 물류강국 구현을 위한 3대 중점 과제

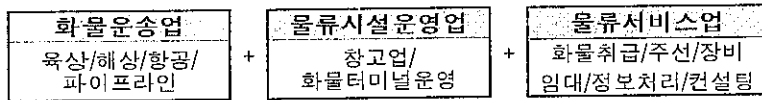
1. 물류전문기업 경쟁력 강화

1 우수 물류기업을 발굴하여 인증

① 종합물류기업 인증제를 토대로 우수 기업 발굴

- 기업규모, 서비스 역량 등에서 우수한 역량을 갖춘 물류전문기업을 종합물류기업으로 인증('06년 도입)

* 종합물류기업 : 화물운송, 물류시설운영, 물류서비스업 등을 종합영위하면서, 화주기업의 물류업무를 대행하는 물류전문기업



** 심사기준 : 다양성(사업범위, 대상고객 등), 기업규모(자산, 매출 등), 발전가능성(정보화·국제화·안전성 등)

- 정기점검을 통해 인증업체의 기준 유지 요구
- 전략적 제휴를 통해 인증받은 기업군('06년 14개)은 M&A를 통해 대형화 유도
- * 중소물류기업간 M&A시 양도차익 과세이연 일몰연장('06년말 → '09년말 / '06.12월 조세특례제한법 개정)

② 인증기준 조정을 통해 발전방향 제시

- 글로벌 기업과의 격차를 줄이기 위해 기업규모, 서비스범위 등 인증기준을 단계적으로 상향 조정

2 물류기업의 서비스 역량 강화 지원

① 종합물류기업의 통관취급 허용

- 수출입물류에 대한 종합서비스 제공이 가능토록 종합물류기업을 통관취급법인 등록대상에 포함
- * 월 2만건 통관 취급시 관세사수수료 약 4.8억원 절감가능
- ** '06.12월 관세사법 개정안 국회제출(재경부) → '07.4월중 처리전망

② 물류시설 투자 등 지원 확대

- 유통물류합리화자금 지원한도('06년 50억원) 단계적 확대
- 복합화물터미널 등 거점시설 입주시 물류기업 시설 우대
- 물류활동을 지원하는 물류솔루션* 도입시 세액공제 도입 추진
- * 창고관리, 운송관리, 주문관리 등을 통합지원하는 정보시스템
- ** 임시투자세액 공제(공제율 7%) 적용시 업체당 연간 1.2~4억원 지원효과

③ 물류업과 제조업간 차별 해소

- '04.12월 규제개혁 장관회의, '06.12 서비스 산업 대책 등으로 상당 부분 시정되고 있으나, 아직까지 일부 차별이 존재
- 거점 물류시설의 전기료, 토지보유세 등은 시정되고 있으나, 개별 물류업체에는 미적용 → 부처협의 거쳐 단계적 시정

④ 물류기업 맞춤형 물류전문인력 양성

- 물류전문대학원과 물류기업을 연계한 인턴십 제도 운영
- 물류기업 종사인력 교육사업 시행('10년까지 연간 2,500명)

① 중국과 일본을 연계하는 트럭복합운송시스템 도입

- 중국을 연계하는 트럭일관수송(RFS*) 도입
 - 기존 "Sea & Air" 복합운송체계를 보완하여 트럭을 이용함으로써 상·하역 및 포장 시간 단축(4~6시간)
 - * RFS(Road Feeder Service) : 공·항만을 트럭으로 연계하는 서비스로 해상구간은 페리선을 활용하여 트럭을 운송
 - '06.12월 시범사업*을 실시한 중국 청도공항을 시작('07.7)으로 단계적으로 중국 전역으로 확대 추진
 - * 시범사업 : 2회('06.12.20, 12.27) /청도공항~청도항~인천항~인천공항
- 일본과 컨테이너 사시 및 활어운반차 상호운행 협의 추진

② 해외물류시장 정보제공 및 공동물류센터 건설 추진

- 해외 물류시장에 대한 토털 정보서비스 체계 구축
 - 중국물류정보포털('07.2)을 우선 개설 → EU, 미국 등 주요 국가별 정보포털을 단계적으로 구축
 - 해외 물류시장 제도, 물류산업 현황 등 정보를 제공하고, 국내기업간 정보공유 지원
- 초기 투자부담 경감을 위해 해외 공동물류센터 건설
 - * 중국(청도, 천진)을 대상으로 시범사업 추진방안 마련중

2. 제3자 물류시장 확대

① 물류기업 활용 촉진을 위한 화주기업 세제지원 추진

- 화주기업이 물류기업을 이용토록 유도하기 위해 물류기업 위탁물류비에 대한 세제지원제도 도입 협의중
- 물류기업 활용 촉진 효과를 제고하고, 중소기업에게 반발이 없도록 '04년 발표된 방안을 보완하여 추진
 - * 종합물류기업 이용 화주기업 법인세액 2% 감면제도를 발표('04.3)하고 입법안이 국회제출('04.10)되었으나, 중소기업에게 반대로 무산

② 자가물류 처분시 세제지원

- 화주기업이 자가물류시설 또는 자가물류사업부를 물류기업에게 매각·합병하는 경우 과세이연 제도 도입
 - * '06.12월 조세특례제한법 개정을 통해 도입

③ 자가물류에 대한 지원 축소

- 제조·유통기업의 자가물류시설 투자에 대한 임시투자세액공제를 축소하여 제3자물류 전환 촉진
- 유통물류합리화자금 지원시 자가물류시설 보다 물류전문기업 시설에 대해 우선 지원

1 제3자물류 활용에 대한 컨설팅

- 화주기업의 제3자물류 전환을 지원하기 위한 지원센터 설치
 - 제3자물류 효과, 전환방법 등 컨설팅 서비스를 제공하고, 우수 물류기업과의 연계 지원
 - * 한국무역협회(국제물류지원단)에 '07.3월 설치
- 「제3자물류 활용매뉴얼」을 제작·배포
 - 제3자물류 전환설계 및 계약시 유의사항, 물류전문기업 선정방법 등 안내
- 화주기업과 물류기업간 제3자물류 협의회를 구성하여 정보 교류 및 유대 강화

2 물류혁신사례 등 우수성 홍보 강화

- 제3자물류를 통한 물류혁신사례를 발굴하여 홍보대회 개최
- 물류단체와 연계하여 혁신사례, 학술대회 및 물류 전시회 등을 병행하는 물류혁신컨퍼런스 행사 개최
- 물류혁신에 관한 전국민 참여 아이디어 공모대회 개최('07.4)
- 우수 물류기업과 화주기업에 대한 정부포상(물류대상, 11월)

3. 물류산업 발전 여건 조성

1 인천공항은 '08년까지 2단계 확충 완료

- 화물처리능력을 연간 450만톤(현재 270만톤)으로 증대
 - * 활주로 1본 추가 건설 등/ 공정율 '07.2월 68.2% → '07.12월 88.2%
- '07년까지 공항화물터미널 33만평을 확충하고, 배후 물류단지* 조기 포화에 대응하여 '10년까지 30만평 추가 개발
 - * '06.3월 공항물류단지 30만평 개장, '07.1월 기준 65% 입주
- 인천대교('09), 공항철도('09) 등 내륙 연계교통망 구축
 - * 공항철도중 인천~김포간 1단계는 '07.3.23 개통

2 항만시설 확충을 통해 하역능력 제고

- 부산항 신항은 '15년까지 30선석(하역능력 10,620천TEU)을 확보하고, 배후교통망을 적기 확충
 - * 선석개발 : 6('06) → 18('08) → 27('11) → 30('15)
 - ** '08년까지 배후도로(22.9km), '11년까지 배후철도(38.8km) 완공
- 광양항은 '15년까지 25선석(하역능력 8,850천TEU)을 확보하고, 연계수송망 지속 확충
 - * 선석개발 : 16('06) → 20('11) → 25('15)
 - ** 서측 인입철도('09.9. 완공) 및 서측 배후도로 2공구('10.6. 완공) 지속 추진
- 부산신항과 광양항 배후에 '11년까지 208만평 물류단지 개발

③ 공·항만을 지원하는 내륙 물류거점기지 건설

- '10년까지 조립, 가공 등 부가가치 물류활동을 지원하는 5대 권역별 내륙물류기지 완성
 - * 현재 수도권, 부산권, 호남권 운영, '07년 영남권, 중부권 착공
- '08년까지 전국 13개 주요 거점(3개소 운영중)에 물류단지 개발

2 유비쿼터스 물류활동 지원을 위한 정보인프라 강화

① 국가물류 통합정보서비스 체제 구축

- '08년까지 수송·통관 등 물류정보를 통합 제공하는 「국가물류통합정보센터」 구축(ISP 용역완료('07.1), '07.6월부터 착수)
- 화물 및 차량의 실시간 위치 추적을 위한 무선인식기술(RFID ; Radio Frequency IDentification) 표준안 마련('07하)
 - * 군포, 양산 복합화물터미널에서 시범사업중('06.8~'07.8)

② U-Airport 및 U-Port 구축

- 항공물류분야의 종합정보 제공을 위해 「항공물류정보망(KACIS*)」 도입('07.7) * Korea Air-cargo Community & Information System
 - 항공사·세관·터미널·물류기업 등 항공물류주체 연계
 - 화물 추적, 화물예약·조회, 전자결제 등 서비스 제공
- '06년 부산항에 구축된 RFID 기반의 U-Port 시스템을 인천·광양항으로 확대
 - 수출입 관련 물류·안전관리 정보의 통합제공

3

화물운송시장의 안정화

① 영업용 화물차량 과잉공급 해소를 위해 신규공급 제한

- '07년까지 신규허가를 제한하고, '07년말 수급분석을 통해 공급제한 유지여부 결정
- 물동량이 증가하는 택배업계에 대해 용달차량의 택배용 전환 지원을 통해 차량부족난 완화
 - * 탑 제작비(170만원/대), 취득세(2%)·등록세(건당 7,500원) 감면 등 지원

② 불법차량 및 부적격업체 퇴출을 통해 시장질서 확립

- '07년중 번호판 교체(약35만대)를 통해 불법 운행차량 퇴출
 - * 강제교체에 따른 반발해소를 위해 교체비용 전액 지원
- 화물운송사업 허가기준 관련사항을 3년 마다 제신고토록 하여 부적격 업체 제재('07.4월부터 시행)
- 운송시장 여건변화를 고려하여 운송업종(현재 3개) 개편 추진

③ 화물자동차 지원시설 확충

- 화물자동차의 안전운행과 휴식공간 제공을 위해 고속도로·국도·항만에 전용휴게소 12개소 설치
 - * 고속도로('06 12개→'09 20), 국도('08년까지 2), 항만('06 1→'08 3)
- 주·박차 문제 완화를 위해 '11년까지 공영차고지 21개소, 공동차고지 24개소 건설

IV 맺음말 : 정책역량 강화와 물류기업 노력 당부

- 그동안 정부는 “동북아 물류중심”을 목표로 물류 경쟁력 강화를 위한 정책적 노력을 경주
 - 공·항만 물동량 증가, 물류기업 역량 향상 및 물류시장 구조 선진화 등 성과
 - 최근 중국 물류시설의 대폭 확충 및 글로벌 물류기업의 동북아 진출 증가 등 위협요인 대두
- 물류정책 추진역량을 제고하고 물류기업 지원 강화
 - 물류정책기본법('06.12 국회제출) 등 제도를 정비하여 부처별 분산된 물류정책 추진역량을 제고
 - 물류시설 및 정보망 등 인프라 확충과 더불어 우리 물류기업의 경쟁력 향상과 사업환경 개선 집중 추진
 - 중국, 일본 등 동북아권 국가와 협력회의를 통해 우리 물류기업 활동을 지원
 - * '05.8월 한·중 물류협력회의, '06.6월 한·일 물류협력회의 설치
- 향후 물류강국으로 도약하기 위해 정부와 기업이 동반자 관계 하에 협력 강화
 - 글로벌 물류기업으로 발전하기 위한 공격적 투자 및 해외 진출 노력과 더불어 M&A를 통한 경쟁력 향상 필요