

---

# **국가물류기본계획 수정계획(2011~2020)**

---

2011. 4.

**국 토 해 양 부**  
**[물류정책과]**

# 목 차

제1편 계획 수립의 배경과 성격 .....	1
제2편 국가물류체계의 여건과 전망 .....	7
제1장 국가물류체계의 현황 .....	9
1. 대외 경제여건의 변화 .....	9
2. 대내적 물류 현황 .....	13
제2장 장래 여건변화 전망 .....	23
1. 대외 경제여건의 변화 .....	23
2. 글로벌 물류여건의 변화 .....	24
3. 국내 화물수송수요의 추이와 전망 .....	25
4. 종합전망 .....	26
제3편 계획의 기본방향 .....	29
제1장 계획의 비전과 목표 .....	31
제2장 추진전략 .....	33
제4편 전략과제별 추진계획 .....	37
제1장 육해공 통합물류체계 구축을 통해 물류효율화 구현 .....	39
제2장 고품질 물류서비스 제공을 위한 소프트웨어 인프라 확보 .....	46
제3장 녹색물류체계구축과 물류보안 강화로 선진물류체계 구현 .....	53
제4장 글로벌 물류시장 진출을 위한 물류산업 경쟁력 강화 .....	61

제5장 시장기능 회복을 통한 물류산업의 경쟁력 제고 .....	71
------------------------------------	----

## **[부 록]**

부록 1. 2020년의 국가물류성과지표 .....	75
-----------------------------	----

부록 2. 기존계획 대비표 .....	76
----------------------	----

## 표 목 차

<표 II-1> 글로벌 금융위기 전후 세계경제환경 변화 비교 .....	9
<표 II-2> 글로벌 금융위기 이후 국내경제구조 변화 .....	10
<표 II-3> 우리나라 주요 수출국 추이 .....	11
<표 II-4> 글로벌 금융위기 전후 국내 주요 거시경제지표 변화비교 .....	11
<표 II-5> 2009년 원유가격 변동 추이 .....	12
<표 II-6> 국가물류비 추이 .....	13
<표 II-7> 물류산업 업종별 추이 .....	14
<표 II-8> 전체산업 대비 물류산업 비중 .....	15
<표 II-9> 국내화물 수송량 및 운송수단별 수송분담률 추이 .....	16
<표 II-10> 국내화물 수단별 수송실적 추이(톤-km 기준) .....	17
<표 II-11> 국제화물 수송량 및 운송수단별 분담률 추이 .....	17
<표 II-12> 항공화물 물동량 추이 .....	18
<표 II-13> 교통·물류시설 확충 현황 .....	20
<표 II-14> 국내외 주요 물류기업 매출규모 .....	21
<표 II-15> 전국물류현황조사의 화물자동차 통행실적 추이 .....	22
<표 II-16> 중장기 주요 환율 전망 .....	23
<표 II-17> 글로벌 물류시장 규모 추이 및 전망 .....	24
<표 II-18> 수단별 국내화물 물동량 전망 .....	25
<표 II-19> 수단별 국제화물 물동량 전망 .....	26
<표 IV-1> 부처별 국제물류 보안관련 제도 추진현황 .....	54

## 그림 목차

---

<그림 I-1> 2차 중기계획의 주요 목표지표와 달성도 .....	4
<그림 I-2> 기본계획 수립의 기본방향 .....	6
<그림 II-1> 국내 택배산업 물동량 및 매출 추이 .....	15
<그림 II-2> 국내 주요 항만의 컨테이너화물 처리현황 .....	18
<그림 II-3> 내륙물류기지 현황 .....	19
<그림 III-3> 21세기 녹색성장을 선도하는 글로벌 물류강국 .....	32
<그림 III-4> 비전-목표-추진전략의 연관구조 .....	33
<그림 IV-1> 내륙물류거점의 개념 전환 구상(안) .....	41

## 제1편 계획 수립의 배경과 성격

## □ 국가물류기본계획(2011-2020) 수립의 배경

- 정부는 2001년 「국가물류기본계획(2001-2020)」을 발표하고, 2000년대 초반의 급변하는 환경변화를 반영하여 2006년 9월 「국가물류기본계획 수정계획(2006-2020)」을 수립·발표
- 2008년 제정된 『물류정책기본법』에서는 국가물류기본계획의 계획기간을 10년으로 설정하고, 매 5년마다 재계획하도록 규정

### 국가물류기본계획 수립의 법적 근거(물류정책기본법)

#### 제2절 물류계획의 수립·시행

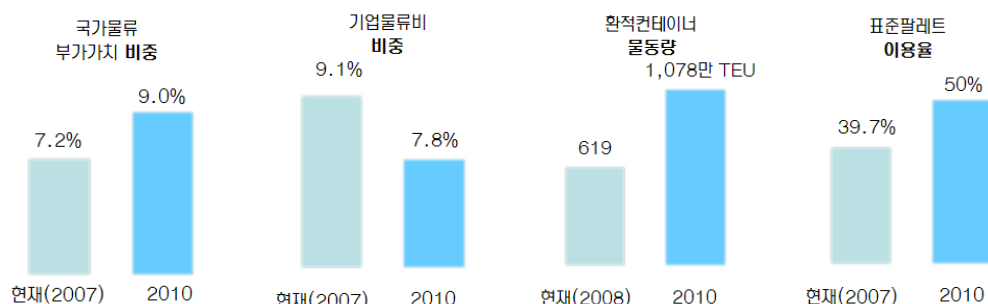
**제11조** (국가물류기본계획의 수립 등) ① <국토해양부장관은 국가물류정책의 기본방향을 설정하는 10년단위의 국가물류기본계획을 5년마다 수립하여야 한다.>개정 2008.2.29, 2009.2.6>

② 국가물류기본계획에는 다음 각 호의 사항이 포함되어야 한다.

- 2006년 수정계획 수립 후 추진과정에서 발생한 다양한 문제점 및 한계를 극복하고, 급변하는 국내외 환경변화에 대한 신속한 대응력 확보를 위해 보다 합리적이고 강력한 추진체계가 필요
- 2008년 (구)건설교통부와 (구)해양수산부가 통합하여 현재의 국토해양부로 출범함에 따라, 육·해·공 통합적 관점에서 새로운 물류계획을 수립할 필요
- 물동량 위주의 “동북아 물류중심국 구축” 전략이 한계를 보임에 따라 이를 대체할 새로운 글로벌 물류전략 수립의 필요성이 대두
- 글로벌 경제위기 대응, 녹색성장, 물류보안 등 국내외의 새로운 정책 이슈 및 여건변화를 반영할 필요성 증대

## □ 2006 국가물류기본계획 수정계획의 추진현황 분석

- “2020 글로벌 물류강국”을 비전으로 2대 추진목표, 5대 추진전략 등을 구상하고, 208개 세부추진과제를 중심으로 정책 추진
  - ‘물류를 통한 국부 창출’과 ‘국가물류체계의 효율성 강화’이라는 2대 목표를 통해 물류산업을 제조업 지원기능을 넘어 국부창출이 가능한 성장동력산업으로 육성하기 위한 의지를 표명
- (총괄) 공항, 항만 등 물류인프라 확충은 충실하게 진행되었으나, 활성화 및 부가가치 창출 측면에서는 전반적으로 부진
  - (소프트인프라 확충) 국가물류표준화계획 수립 및 R&D사업 추진, 물류전문대학원 개소 등의 성과가 인정되나, 정보화사업의 추진 지연 및 중복투자, 부처별 정보화 격차 등의 기존 문제는 지속
  - (물류산업 활성화) 종합물류기업인증, 3자물류 세액공제 제도 등을 통해 물류기업의 대형화·국제화가 일부 이루어졌으나, 국내 물류산업의 불안정성이 지속되고 있으며 해외부가가치 창출 측면에서는 부진
  - (물류정책 추진역량) 국무총리를 위원장으로 하는 국가물류정책위원회 위상을 강화하는 등 통합정책추진 기반을 조성하였으나 다시 국토부장관으로 격하되고, 정책 발굴 및 조정기능의 동북아시아위원회 및 국민경제자문회의가 폐지되는 등 정책추진역량은 다소 저하
- (지표 달성정도) 2007년 또는 2008년 기준 목표지표로 판단할 때 전반적으로 목표수준에 미흡



<그림 1-1> 2차 중기계획의 주요 목표지표와 달성도



## □ 국가물류기본계획(2011-2020)의 성격

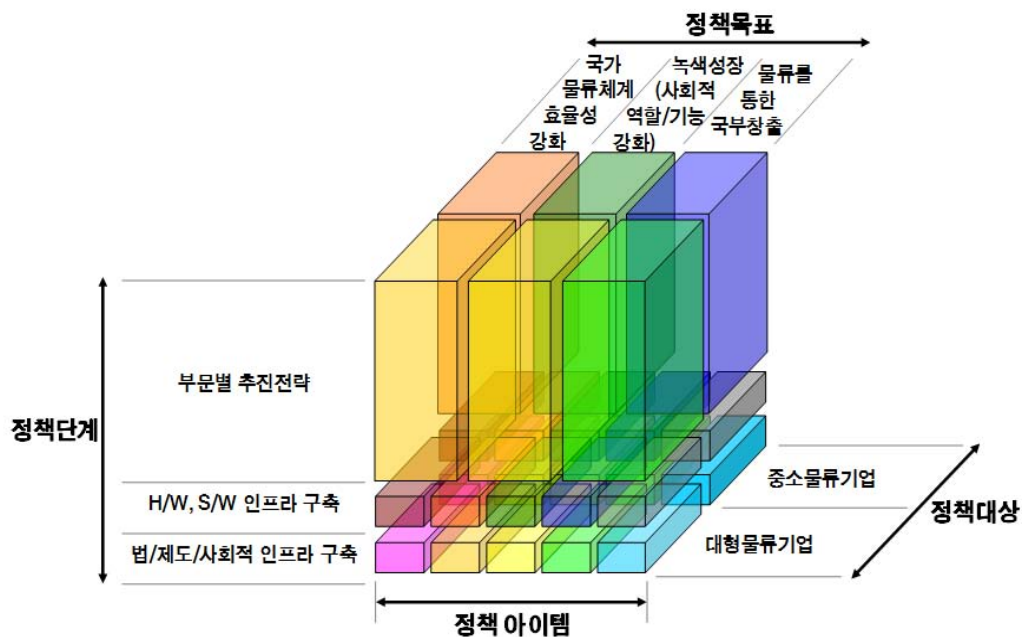
- (목적) 개정된 물류정책기본법에 의거하여 향후 10년간 수행할 국가물류정책의 추진동력을 확보
  - 국가물류기본계획이 물류관련 최상위계획으로서의 위상을 갖출 수 있도록 방향을 제시하고 실천력을 강화
- (계획의 범위) 계획기간은 2011~2020년(10년간)으로 설정하고, 공간적 범위는 대한민국의 주권이 실질적으로 미치는 국토 전역을 대상으로 하며, 필요시 한반도 및 동아시아로 확대

### \* 개념적 범위

- 국가물류기본계획의 주요 정책은 정부 및 지자체, 비영리단체, 화주기업 및 물류기업, 일반국민 등 국가 내에서 발생하는 모든 상업적·비상업적 물류활동을 대상으로 하며, 이와 관련된 물류시설, 법규 등을 포함
- 본 계획에서 활용하는 물류비의 개념은 정부 및 지자체, 비영리단체, 화주기업 및 물류기업, 일반국민 등이 물류활동을 직접 또는 위탁하여 수행하는 과정에서 발생하는 총비용으로 정의
- 기능적 측면에서는 수송비, 재고유지관리비, 포장비, 하역비, 물류정보 및 일반관리비 등으로 구성되며, 비용항목의 측면에서는 인건비, 재료비(연료비, 잡유비, 타이어비, 포장재료비 등), 경비(임차료, 정비수리비, 보험료, 감가상각비 등), 간접비용(복리후생비, 제세공과금, 기타경비), 위탁물류기업의 경상이익, 순금융비용 등으로 구성
- 부가가치의 개념은 인건비, 경상이익, 조세공과금, 순금융비용, 감가상각비, 임차료 등 물류활동에 의해 증가된 경제적 가치의 총합을 의미

## \* 내용적 범위

- 정책목표 측면에서는 기존 목표인 국가물류체계 효율성 강화와 물류를 통한 국부창출이라는 물류의 기본적 속성 외에 저탄소 녹색성장 등 국가물류체계의 지속가능성 관점을 포함
- 정책대상 측면에서는 대기업과 중소기업 모두를 대상으로 균형 있는 정책 제시
- 정책단계 측면에서는 법·제도·사회적 인프라와 소프트·하드웨어 인프라를 기반으로 부문별 추진전략을 제시



<그림 1-2> 기본계획 수립의 기본방향

## 제2편 국가물류체계의 여건과 전망

---

제1장 국가물류체계의 현황 및 문제점

---

제2장 장래 여건변화 전망

---

제3장 현상 및 문제점, 원인 분석

---

## 제1장 국가물류체계의 현황

### 1. 대외 경제여건의 변화

#### (1) 금융위기에 따른 경제적 영향

- 2008년 미국 서브프라임모기지 부실로 촉발된 글로벌 금융위기는 '09년 3/4분기를 기점으로 본격적인 회복국면에 진입
- 경제위기 과정에서 촉발된 국제경제의 질서 재편 과정에서 국가 간 대립이 표출되고, 新보호무역주의가 발호할 가능성 증가
- 세계경제질서의 주도권이 '미국과 서방국가' 중심에서 중국·인도 등 '신흥개발도상국'의 역할이 강화되는 다극체제로 전환

<표 II-1> 글로벌 금융위기 전후 세계경제환경 변화 비교

구 분	금융위기 이전	금융위기 이후
출구전략	확정적 재정·통화정책	긴축적 재정·통화정책
국제금리(정책금리)	하락세	상승세(정상화)
금융규제와 감독	완화	강화
(금융기관 자산건전화 조치)	(완화)	(강화)
개도국과 선진국의 경기회복 속도	유사	차이(개도국 상대적 고성장 지속)
글로벌 불균형(개도국 경상수지 흑자)	확대	축소
재정수지 적자와 국가부채	안정세	급증가세

자료: 국회예산정책처, 『NOBO 2010년 수정 경제전망 및 재정분석-글로벌 금융위기 이후 중기 재정정책의 방향』, 2010.5

- 국내의 경우 세계경제의 회복에 따른 수출 호조, 내수회복 등과 함께 전년 상반기 부진에 따른 기저효과로 2010년 GDP는 5%대 고성장 전망
- 무역수지 흑자 추세가 지속될 전망이나 유가상승, 환율절상, 수입증가 등으로 흑자규모는 전년보다 축소될 전망

&lt;표 II-2&gt; 글로벌 금융위기 이후 국내경제구조 변화

구 분	글로벌 금융위기 이전	글로벌 금융위기 이후
개도국에 대한 무역 의존도	완만한 상승	빠른 상승
원화가치	완만 상승	빠른 상승
국내금리(출구전략)	하락세	상승세(정상화 내지 본격화)
가계부채 부담	완만 상승	부담 가중
고령화 진전과 재정부담	완만 상승	부담 가중
안전자산 선호도(주택경기)	하락(강세)	상승(약세)
재정수지 적자	완만 상승	급상승
녹색성장의 기여도	미미	점차 상승
산업간 생산격차	확대	확대
양극화(기업간, 계층간)	확대	확대

자료: 전계서

- 글로벌 경제의 회복에 따라 2010년 물동량은 금융위기 이전 수준으로 회복 중
  - 전 세계적으로 연평균 3.5~3.8% 정도의 완만한 증가세를 유지할 전망

## (2) 대외교역구조의 변화

- 수출은 전년 대비 크게 증가할 전망이며, 증가세 면에서 업종별로 많은 편차가 존재할 전망
- 선진국의 경제회복속도가 개도국에 비해 상대적으로 더딜 전망으로 개도국 대상 교역수준이 전체 수출성과에 큰 영향을 미칠 전망
  - 특히, 중국, 러시아, 인도 등 신흥경제권에 대한 수출의존도가 빠른 속도로 상승

&lt;표 II-3&gt; 우리나라 주요 수출국 추이

1995		2005		2008		2009	
미국(1)	독일(6)	중국(1)	독일(6)	중국(1)	대만(6)	중국(1)	마셜군도(6)
일본(2)	대만(7)	미국(2)	싱가폴(7)	미국(2)	독일(7)	미국(2)	대만(7)
홍콩(3)	인도네시아(8)	일본(3)	영국(8)	일본(3)	러시아(8)	일본(3)	독일(8)
중국(4)	말레이시아(9)	홍콩(4)	인도네시아(9)	홍콩(4)	멕시코(9)	홍콩(4)	인도(9)
싱가폴(5)	영국(10)	대만(5)	말레이시아(10)	싱가폴(5)	인도(10)	싱가폴(5)	베트남(10)

자료: 관세청

- 수입은 유가 등 원자재 가격의 상승, 설비투자 확대, 내수 회복 등으로 빠르게 늘어 수출증가율을 상회할 전망
- 금융위기 이전에 비해 민간소비 및 투자는 증가하는 반면, 대외교역 증가율은 낮아져 내수 중심의 경제구조 대두<sup>1)</sup>

&lt;표 II-4&gt; 글로벌 금융위기 전후 국내 주요 거시경제지표 변화비교

단위: %

구 분	금융위기 이전('04~'07)	금융위기 이후('10~'14)
경제성장률	4.7	4.3
민간소비	3.7	23.2
건설투자	0.7	2.0
설비투자	6.7	7.0
총수출	12.9	7.8
총수입	10.6	8.0
경상수지	136.0	142.0
상품수지	316.0	144.0

- 주 1. 글로벌 금융위기 기간(2008-09년)  
 2. 글로벌 금융위기 이전 기간 중 내수가 부진했던 2003년 제외  
 3. 글로벌 금융위기 이후 수치는 전망치

자료: 국회예산정책처, 통계청, 한국은행

1) 국회예산정책처, “NOBO 2010년 수정 경제전망 및 재정분석-글로벌 금융위기 이후 중기 재정정책의 방향”, 2010.5

### (3) 국제유가 및 환율의 변화

- 미국, 유럽 등의 주요 선진국에서 적극적인 재정확대 정책을 통해 경기 회복을 유도함에 따라 유가가 지속적으로 상승할 전망

<표 II-5> 2009년 원유가격 변동 추이

단위: 달러/배럴

유종	2008 연평균	2009											
		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월
WTI	99.92	41.82	39.20	47.97	49.84	59.07	69.65	64.16	71.06	69.43	75.77	78.06	74.47
Brent	94.29	43.63	43.16	46.54	50.37	57.56	68.61	64.64	72.87	67.45	72.81	76.71	74.45
Dubai	99.92	44.12	43.09	45.58	49.99	57.89	69.35	64.97	71.37	67.67	73.17	77.69	75.51

자료: 한국석유공사(2009)

- 원화가치는 글로벌 금융시장이 안정화됨에 따라 완전한 회복세로 전환되었으며, 중장기적으로 아시아권 통화의 가치 상승이 지속될 전망

### (4) 새로운 글로벌 이슈의 대두

- 글로벌 물류보안 강화에 따른 물류보안시장 확대
  - 9.11 테러 이후 안전·신속하면서 비용절감이 가능한 물류보안기술에 대한 수요가 증대되어, 글로벌 물류보안시장이 지속적으로 확대될 전망
- 물류비 절감과 더불어 환경성과 안전성(보안)을 동시에 추구하는 방향으로 물류산업의 패러다임이 급격히 전환
  - 주요 선진국을 중심으로 환경부하 저감을 위한 모달시프트(Modal Shift), 친환경기술개발, 자원순환 등 녹색물류정책 활발히 추진 중

## 2. 대내적 물류 현황

### (1) 물류비 변화 추이<sup>2)</sup>

- GDP 대비 국가물류비 비율은 2005년 이후 증가 추세로 전환
  - 2007년도 국가물류비(국제화물수송비 제외)는 117조 1,120억원으로 2005년 이후 3년 연속으로 100조원을 돌파

<표 II-6> 국가물류비 추이

단위: 십억원, %

구 분	물류비		GDP		GDP 대비 비중	
	국내포함	국제포함	기존기준	신기준 <sup>2)</sup>	국내	국제포함
2000	77,119	94,118	578,665	578,665	13.33	16.26
2001	80,792	99,169	622,123	651,415	12.40	15.22
2002	87,032	106,952	684,264	720,539	12.08	14.84
2003	90,345	112,160	724,675	767,114	11.78	14.62
2004	92,459	123,283	779,380	826,893	11.18	14.91
2005	101,019	131,549	806,622	865,241	11.68	15.20
2006	106,193	134,888	848,045	908,744	11.69	14.84
2007	117,112	151,748	-	975,013	12.01	15.56
연평균증감률 <sup>1)</sup>	6.15(4.63)	7.06(4.74)	-	7.74(5.36)	-	-
전년대비 증감률 <sup>1)</sup>	10.28(5.78)	12.50(8.33)	-	7.29(5.19)	-	-

주 1. 연평균 증감률과 전년대비 증감률의 ( )안 숫자는 2005년 기준 GDP 디플레이터와 환가지수를 이용하여 실질가치로 전환 후 증감률 산정(실질 증감률)

2. 한국은행에서 신기준에 의해 2001년 이후 GDP 재산정하여 발표

자료: 한국교통연구원, 『2007년 국가물류비 산정 및 추이분석』, 2009

- 물류비 대비 부가가치 비중은 60.34%로 전년대비 0.88% 감소하여  
유가 등 중간비용의 상승세가 인건비 등 부가가치에 비해 높음
- 매출액 대비 기업물류비 비중은 감소 추세에 있으나, 일본에 비해  
여전히 높은 수준을 유지

2) 한국교통연구원, “2007년 국가물류비 산정 및 추이분석(2009)”, 한국무역협회, “2006년 기업물류비 실태 조사 및 기업물류비 산정지침 보고서(2007.5)” 자료를 바탕으로 작성



- 우리나라 기업의 매출액대비 기업물류비는 평균 9.1%<sup>3)</sup>로 2005년 9.7%보다 0.6%p 감소(일본 4.8%, 미국 8.5%)
- 국가물류비 및 기업물류비의 상승원인은 유가, 인건비 등의 지속적 증가를 들 수 있으며, 물류활동의 비효율성 또한 주요 원인

## (2) 물류산업의 구조 변화 추이

- 2008년 국내 물류사업체는 총 16.8만개사로 2005년 이후 연평균 0.51%씩, 물류산업 총매출은 90.6조원으로 연평균 16.63%씩 성장

<표 II-7> 물류산업 업종별 추이

구 분		2005	2006	2007	2008	연평균 증가율
업체수 (개)	전 체	165,476	164,427	171,579	167,998	0.51%
	화물운송업	151,050	150,183	157,295	156,702	1.23%
	물류시설운영업	1,221	1,194	1,182	1,356	3.56%
	물류서비스업	13,205	13,050	13,102	9,940	-9.03%
종사자수 (명)	전 체	556,109	550,123	566,292	556,279	0.01%
	화물운송업	459,011	455,073	468,351	473,878	1.07%
	물류시설운영업	17,280	16,816	17,748	13,433	-8.05%
	물류서비스업	79,818	78,234	80,193	68,968	-4.75%
업체당 종사자수 (명)	전 체	3.36	3.35	3.30	3.31	-0.49%
	화물운송업	3.04	3.03	2.98	3.02	-0.16%
	물류시설운영업	14.15	14.08	15.02	9.91	-11.21%
	물류서비스업	6.04	5.99	6.12	6.94	4.70%
매출액 (십억원)	전 체	57,103	57,938	67,704	90,600	16.63%
	화물운송업	49,003	49,503	58,481	80,630	18.06%
	물류시설운영업	1,187	1,190	1,355	1,755	13.93%
	물류서비스업	6,914	7,246	7,869	8,215	5.92%
업체당 매출액 (백만원)	전 체	345	352	395	539	16.05%
	화물운송업	324	330	372	515	16.62%
	물류시설운영업	972	997	1146	1294	10.01%
	물류서비스업	524	555	601	826	16.44%

자료: 통계청의 『운수업조사보고서(2008년)』를 물류정책기본법의 물류사업범위에 따라 재구성

3) 일본은 국내물류비 기준으로 산정, 동일 기준으로 산정할 때 우리나라는 '07년 6.5%, '05년 6.8%, '03년 7.5% 수준으로 추정(무역협회)

- 전체 산업 대비 종사자수는 3.42%, 매출액은 3.65%를 차지하며, 산업별로는 1차금속, 정유 등에 이어 매출규모에서 8~9위 수준

&lt;표 II-8&gt; 전체산업 대비 물류산업 비중

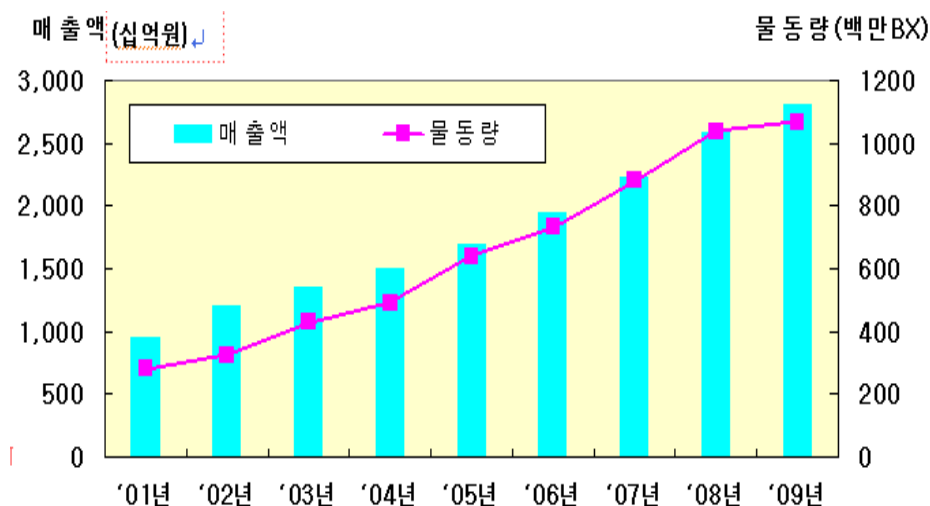
구 분	전체산업(A)	물류산업(B)	비중(% B/A)
업체수(개)	3,264,782	167,998	5.15%
종사자수(명)	16,288,280	556,607	3.42%
매출액(십억원)	2,481,230	90,600	3.65%

- 주 1. 2008년도 기준  
 2. 사업체수 및 종사자수는 통계청의 『전국사업체조사』, 전체산업 매출액은 한국은행의 『기업경영분석』 자료 활용  
 3. 물류산업 매출액 통계는 통계청의 『운수업조사보고서』에서 물류사업부문만 별도 집계

- '10년 국내 화주기업의 3자물류 활용비율은 52.1% 수준

※ 25.7('02년) → 30.0%('04년) → 35.6('05년) → 42.2%('07년) → 46.3('08년) → 48.2('09년)

- 2000년 이후 전자상거래 시장의 성장과 유통채널의 다변화로 국내 택배시장 매년 10% 이상 급성장
  - 상위 5개사가 전체 시장의 50% 이상을 독점
  - 종사자수는 약 3.5만 명으로 화물운송업 중 약 12%를 차지



&lt;그림 II-1&gt; 국내 택배산업 물동량 및 매출 추이

자료: 한국교통연구원, 『택배산업의 선진화 방안』, 공청회 자료, 2010.3.12

### (3) 물동량 처리 실적

- 국내화물 수송실적은 '06년 이후 2년 연속 감소세를 유지
  - 톤 기준 수송 분담률 변화는 거의 없으며, 도로부문이 76% 이상으로 절대적인 비중을 차지

<표 II-9> 국내화물 수송량 및 운송수단별 수송분담률 추이

단위: 화물(천 톤/년), 분담률·증감률(%)

구 분	도로(공로*)		철도		(연안)해운		항공	
	수송량	비중	수송량	비중	수송량	비중	수송량	비중
2004	518,856(▽8.2)	76.4	44,512(▽5.5)	6.6	115,636(▽20.4)	17	409(▽3.3)	0.1
2005	526,000(1.4)	76.5	41,669(▽6.4)	6.1	119,410(3.3)	17.4	372(▽9.1)	0.1
2006	529,278(0.6)	76.6	43,341(4.0)	6.3	117,805(▽1.3)	17.1	355(▽4.6)	0.1
2007	550,264(4.0)	76.9	44,562(2.8)	6.2	120,079(1.9)	16.8	316(▽11.0)	0.1
2008	555,801(1.0)	76.2	46,805(5.0)	6.4	126,964(5.7)	17.4	254(▽19.6)	0.1
연평균 증감률	90년대	9.24	2.44		7.72		9.02	
	최근 3년	1.87	3.95		2.1		▽11.7	

주 1. ( )의 수치는 전년대비 증감률임  
 2. 공로는 비영업용 차량의 수송량을 제외한 값임  
 자료: 국토해양부, 국토해양통계누리(stat.mltm.go.kr)

- 톤-km 기준 국내화물 수송실적도 2년 연속 감소세를 유지하고 있으며, 도로부문이 가장 큰 비중을 차지

&lt;표 II-10&gt; 국내화물 수단별 수송실적 추이(톤-km 기준)

단위: 백만 톤-km, %

구 분	도로			철도	해운	항공	계
	영업용	비영업용	소계				
2004	36,571	64,486	101,057	10,641	25,840	164	137,702
	(26.56)	(46.83)	(73.39)	(7.73)	(18.77)	(0.12)	(100.00)
2005	38,241	67,432	105,673	10,108	26,590	151	142,522
	(26.83)	(47.31)	(74.15)	(7.09)	(18.66)	(0.11)	(100.00)
2006	39,448	69,560	109,008	10,554	26,478	145	146,185
	(26.99)	(47.58)	(74.57)	(7.22)	(18.11)	(0.10)	(100.0)
2007	38,078	67,144	105,222	10,927	27,998	128	144,275
	(26.39)	(46.54)	(72.93)	(7.57)	(19.41)	(0.09)	(100.0)
2008	36,708	64,729	101,437	11,547	29,590	125	142,699
	(25.72)	(45.36)	(71.08)	(8.09)	(20.74)	(0.09)	(100.00)
연평균 증감률	0.09	0.09	0.09	2.06	3.45	▽6.56	0.90

주 1. ( )는 전체 대비 비중

2. 영업용/비영업용 도로수송실적이 별도로 분리되지 않아 전년도 비율을 적용하여 분할함

자료: 국토해양부 「항공통계」, 한국교통연구원, 『전국 지역간 화물통행량 분석』 각 년도, 한국철도공사 「화물수송 통계」

- 국제화물은 글로벌 경기침체로 인해 2009년 다소 감소하였으나, 최근 6년간('04~'09) 2.95%의 꾸준한 상승세를 유지

&lt;표 II-11&gt; 국제화물 수송량 및 운송수단별 분담률 추이

단위: 화물(천톤/년), 분담률·증감률(%)

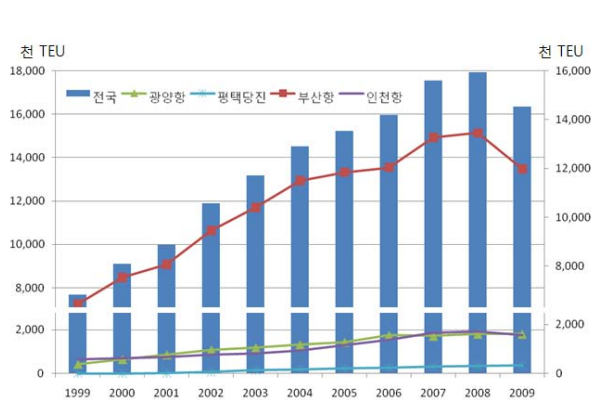
구 분	해 운		항 공		전체(증감률)
	수송량(증감률)	분담률	수송량(증감률)	분담률	
2004	733,377(9.85)	99.7	2,569(18.46)	0.3	735,946(9.87)
2005	754,936(2.94)	99.7	2,617(1.85)	0.3	757,553(2.94)
2006	809,830(7.27)	99.6	2,854(9.05)	0.4	812,684(7.28)
2007	862,523(6.51)	99.6	3,183(9.97)	0.4	865,706(6.52)
2008	894,693(3.53)	99.7	2,997(▽4.48)	0.3	897,690(3.70)
2009	848,299(▽5.19)	99.7	2,872(▽4.17)	0.3	851,171(▽1.02)

주: 전년대비 증감률

자료: 국토해양부, SP-IDC · 「항공통계」

- 2009년 우리나라 항만의 컨테이너화물 처리실적은 전년대비 8.8% 감소한 16,341천 TEU를 기록

- 수출입 화물이 10,369천 TEU(63.45%), 환적화물 5,719천 TEU(35%), 연안화물 1,253천 TEU(1.55%)로 구성



단위: 천 TEU

구 분		2007	2008	2009
전 체 항 만	전체	17,544	17,927	16,341
	수입	5,652	5,853	5,128
	수출	5,602	5,753	5,242
	환적	6,155	6,186	5,719
	연안	135	135	253
부산항		13,261(5,811)	13,453(5,808)	11,980(5,372)
광양항		1,723(314)	1,810(322)	1,810(306)
인천항		1,664(18)	1,703(24)	1,578(19)

주 ( )의 수치는 환적화물량임

자료: 국토해양부(Port-MIS 통계자료)

&lt;그림 II-2&gt; 국내 주요 항만의 컨테이너화물 처리현황

- 부산항이 11,980천 TEU로 전체의 73.31%를 처리하였으며, 광양항이 1,810천 TEU로 11.08%, 인천항이 1,578천 TEU로 9.66%를 처리
- 항공화물 처리실적은 07년 이후 감소세로 전환
  - 인천국제공항이 총물동량의 70% 이상을 처리하고 있으나, 최근 2년간 경기침체 여파로 개항 이후 처음 감소세로 전환
  - 항공화물의 85% 이상을 인천·김포·김해·제주 4개 공항에서 처리

&lt;표 II-12&gt; 항공화물 물동량 추이

단위: 천톤, 분담률 %

구 분	전체	주요 공항 물동량				분담률(%)	
		인천공항	김포공항	김해공항	제주공항	인천공항	4개공항
2005	2,989	2,150 (950)	222	109	262	75	97
2006	3,209	2,337(1,124)	218	90	253	77	98
2007	3,455	2,556(1,280)	187	74	220	80	98
2008	3,252	2,424(1,193)	133	60	156	82	98
2009	3,141	2,313(1,091)	149	55	164	74	85

주 1. 국내+국제화물, 여객기+화물기, 정기+부정기 기준, 화물+우편물 기준(여객 수화물 제외)

2. ( )의 수치는 인천공항의 환적물동량임

자료: 국토해양부 『항공통계』, 인천국제공항공사·한국공항공사 내부자료

○ 남북간 교역은 전년대비 7.8% 감소

- 교역품목의 수는 1989년 25개에서 2009년 822개로 증가
- 2009년도 남북교역액은 16.7억 달러로 반입 9.3억 달러(0.21% 증가), 반출 7.4억 달러(16.13% 감소)로 구성

#### (4) 주요 물류거점 및 네트워크 개발 및 운영 현황

- 5대 권역별로 복합물류기지를 건설 중에 있으며, 전국에 18개소의 물류단지를 개발·운영 중



<그림 II-3> 내륙물류기지 현황(2010.12 현재)

자료 : 국토해양부 물류시설정보과

- 군포복합물류기지를 제외하고는 대부분 활성화 미흡
- 호남복합물류기지는 2005년 1단계 운영이 시작된 후 줄곧 활성화가 미흡하여 운영사측의 투자가 중단된 상태이며, 양산ICD는 부산항 신항 개장 이후 물동량이 급감하는 등 본연의 기능 상실

※ 양산ICD는 2005년을 최고점으로 물동량 지속 감소('05년 133만, '07년 107만, '09년 64.6만, '10년 39.5만 TEU 처리)

- 국가기간교통시설에 대한 지속 투자로 시설의 용량 및 이용실적이 꾸준히 증가

&lt;표 II-13&gt; 교통·물류시설 확충 현황

구 분		1998(A)	2008(B)	B/A
도로	고속도로 총연장(km)	86,990	104,236	1.20
	고속국도 연장(km)	1,996	3,447	1.73
철도	총 철도연장(km)	3124.7	3,381.2	1.08
	고속철도 연장(km)	—	238.6	—
항공	수송능력(만회/년)	194.5('00년)	222.2	1.14
항만	하역능력(백만톤/년)	357	728	2.03

주: 항공의 수송능력은 2009년 8월 현재, 운영 중인 15개 공항의 연간 수용능력임

자료: 국토해양부, 국토해양통계누리(stat.mltm.go.kr), 인천공항공사·한국공항공사 내부자료

- 국토계수가 비슷한 OECD 4개국(그리스, 포르투갈, 스웨덴, 영국)에 비해 도로 및 철도SOC 공급수준은 각각 54%, 70% 수준(도로 및 철도 SOC 공급수준 각각 23, 24위, IMD)
- 거점인프라 경쟁력에 비해 연계 교통인프라 구축 미흡
  - 공항, 배후물류단지 등의 시설개발을 적극 추진(공항물류단지(992천㎡) 개장('06.3), 1년 만에 63.6%의 입주율 기록)
  - 인천대교, 공항철도 1단계(김포공항~인천공항) 등 연계교통 인프라 지속 확충 중
  - 공항·항만 등 물류거점 인프라는 우수하나, 연계교통체계가 미흡하여 물류효율성 저하의 원인으로 작용

## (5) 국내 물류기업의 경영 현황

- 영세한 중소물류기업 중심의 산업구조 고착화
  - 국내 물류기업 수는 167,998개로 물류기업 당 평균매출은 5.39억 원 수준이며, 종사자가 10명 미만인 기업이 전체의 97% 차지

※ 국제물류와 관련된 외항화물운송업과 항공운송업(정기+부정기)을 제외할 경우에는 업체 당 매출이 2.1억원 수준

○ 국내 서비스 중심의 산업구조 고착화

- 선사, 항공사, 대기업 물류자회사를 중심으로 해외진출이 이루어지고 있으나, 현지 서비스보다는 우리나라와의 수출입물류를 대행하는 수준
- 기업규모, 서비스 범위 및 품질, 국제화 역량 등의 측면에서 글로벌 물류기업에 비해 경쟁력이 매우 낮음
- 국내 전문물류기업의 매출액은 글로벌 물류기업인 DHL의 약 2.3~4.1%에 불과('09년 기준)

<표 II-14> 국내외 주요 물류기업 매출규모(단위: 천억원)

순위	국 내		글로벌	
	기업명	매출액	기업명	매출액
1	글로벌리스	31.9	Deutsche Post DHL(독일)	770.1
2	대한통운	18.3	UPS Supply Chain Solutions(미국)	546.3
3	범한종합물류	16.6	Fedex(미국)	428.2
4	삼성전자로지텍	11.0	TNT(네덜란드)	174.8
5	(주)한진	10.1	Kuehne+Nagel(스위스)	159.6

주 1. 선사 및 항공사 제외한 순위임

2. 2009년도 매출기준임

자료: 각 기업 홈페이지 경영공시자료

## (6) 물류체계의 효율성<sup>4)</sup>

- 2010년 기준 우리나라의 3자물류 활용률은 52.1%로 미국·유럽 80%, 일본 70%에 비해 현저히 낮은 수준
- 물류분야 표준화 수준이 선진국에 비해 낮아 일관물류 추진 미흡
  - 2007년 우리나라의 표준팔레트 이용율은 39.7%로 2000년 26.7%, 2002년 30.4%에 이어 꾸준히 상승 중

4) 한국무역협회, “제3자물류활용 현황조사(2009.11)”·“2007년 물류표준화 실태조사(2007)” 참조



- 하지만 유럽(90%), 미국(70%) 등에 비해 현저히 낮아 일관수송체계 구축율은 34.9% 수준에 그침
- 기업에서 활용 중인 운반·하역·설비기기의 경우도 자사규격 사용 53.6%, 업계규격 사용 23.7%, KS규격 사용 14.3% 수준
- 공동화 등 물류합리화 사업의 추진 지연으로 물류체계의 효율성이 전반적으로 낮으며, 특히 비영업용의 효율성 저하
  - 비영업용 화물차의 평균적재율은 71.98%이며, 사업용 화물차의 평균적재율은 80.84%
  - 운영효율성은 점차 증가하고 있으나 여전히 경쟁국에 비해 비효율적

<표 II-15> 전국물류현황조사의 화물자동차 통행실적 추이

구 분	비사업용('95→'01→'05)	사업용('95→'01→'05)	전체('95→'01→'05)
평균적재율(%)	81.8→63.0→71.98	79.9→83.5→80.84	81.6→65.0→72.91
적재효율(%)	39.4→34.9→43.22	48.1→47.4→51.35	40.3→36.1→44.08
공차통행율(%)	49.3→42.7→35.40	45.3→50.6→42.46	48.9→43.4→36.05
공차거리율(%)	50.4→44.1→39.46	40.0→42.7→38.43	49.4→44.0→39.35

주: 조사대상 모집단의 크기 및 차량구성비를 고려하여 산정된 가중치를 반영한 통행실적임  
 자료: 한국교통연구원, 『2005년도 국가교통DB구축사업-전국 지역간 화물 기종점통행량 조사』, 2006.4.

- 공동화 지연에 따른 공차운행 증가로 물류비 상승
- ※ 공동화 실시로 약 11.2%의 물류비 절감효과가 기대되나, 우리나라의 물류공동화 이용률은 2.4%에 그쳐 17%인 일본의 1/7 수준<sup>5)</sup>
- 불법다단계 등 물류산업 내의 구조적 왜곡으로 인해 서비스 품질의 개선 없이 물류비가 증가

5) 무역협회, "'09년 화주기업의 제3자물류 및 물류공동화 활용실태 조사 결과 보고", 2009.11

## 제2장 장래 여건변화 전망

### 1. 대외 경제여건의 변화<sup>6)</sup>

- ‘08년 글로벌 금융위기 이후 세계경제의 질서와 산업구조 재편이 급격히 진행 중
  - 경제 불확실성이 증가, 신흥개도국의 역할이 강화되는 다극화 진행, 저탄소 녹색성장 대두 등 새로운 환경에 대한 적응여부가 국가 및 기업의 생존 문제로 부상
  - 아시아의 무역의존도는 62.5% 수준으로 세계 최대 개방경제권역으로 성장하였고, 물동량 증가율 또한 연 12.3%로 글로벌시장에 비해 1.9%p 높은 수준
- 아시아경제의 급성장으로 한·중·일을 비롯한 아시아 통화 가치가 달러, 유로화에 비해 상승할 전망

<표 II-16> 중장기 주요 환율 전망

구 분	2007	2008	2009	2010E	2011E	2012E	2013E	2014E
원/달러(원)	929	1,103	1,276	1,120	1,030	970	930	900
달러/유로(달러)	1.37	1.47	1.39	1.44	1.49	1.55	1.50	1.45
엔/달러(엔)	118	103	94	89	93	91	87	84
위안/달러(위안)	7.61	6.95	6.83	6.7	6.4	5.9	5.4	5.0

자료: 하나금융경영연구소, 2010

- 세계무역기구(WTO)를 통한 다자간체제가 진전되고 자유무역협정(FTA) 확산으로 무역자유화 및 국가간 경쟁이 가속화
    - 우리나라는 많은 나라와 FTA를 체결하여 시장접근성을 확보하는 FTA 허브 전략을 지향 중
- ※ FTA 체결국과의 교역비중이 현재 10.9%에서 2010년 25.3%까지 증가할 전망

6) 한국해양수산개발원, “제2차 해양수산발전기본계획 수립연구(2009.11)”, 삼성경제연구소, “경쟁우위의 새로운 원천 : SCM(2008.8)” 중 일부 발췌

## 2. 글로벌 물류여건의 변화

- 글로벌 물류시장의 성장이 둔화될 전망
  - 글로벌 물류시장은 2004년 이후 연평균 6.30%의 꾸준한 성장세 유지
  - 2013년 3.3조 달러 규모에 이를 전망이나, 연평균 증가율은 금융위기 이전의 1/3 수준인 2%대에 머무를 전망
  - 철도와 항공화물시장이 3.4%로 높은 성장세를 유지하는 반면, 도로는 친환경물류에 대한 관심이 고조됨에 따라 증가세가 급격히 감소할 전망

<표 II-17> 글로벌 물류시장 규모 추이 및 전망

연도		물류영역(\$bil.)				
		항공	해운	철도	도로	전체
2004		80.6	360.0(*)	141.7	1,751.1	2,333.4
2005		86.4	396.2	154.8	1,854.5	2,491.9
2006		93.1	432.0	165.5	2,008.4	2,699.0
2007		99.9	469.8	180.9	2,093.2	2,843.8
2008		100.0	456.5	190.8	2,232.6	2,979.9
2009		100.6	404.8	181.6	2,038.6	2,725.6
2010		104.5	431.7	188.3	2,136.1	2,860.6
2011		108.5	463.1	199.1	2,212.1	2,982.8
2012		114.4	497.4	211.6	2,325.0	3,148.4
2013		119.5	528.9	226.0	2,422.3	3,296.7
2014		-	562.2	-	-	-
증 감 율	전체	4.5%	4.4%	5.3%	3.7%	3.9%
	'04~'08	5.5%	6.1%	<b>7.7%</b>	6.3%	6.3%
	'08 이후	<b>3.6%</b>	3.0%	3.4%	1.6%	2.0%

\* 해운시장의 2005년부터 2009년까지의 실적치와 2014년까지의 예측치가 제시되어 있어, 2004년 실적치는 '05~'09년 평균증가율을 이용하여 추정

자료: Datamonitor, 「Global Logistics Overviews」, 2010.2..

- 물류산업의 영역이 지속적으로 확장
  - 물류의 업무영역이 조달, 판매, 조립가공 등 제조 및 유통의 영역으로 확장되어 업역 구분이 모호해짐

- 글로벌기업들은 차별화된 경쟁력을 확보하기 위해 대응력, 그린, 고객지향성 등 유연성 확보를 중시하는 차세대 SCM<sup>7)</sup>으로 개념 전환 추진 중
- 저탄소사회, 고령화 대응, 사회적 안전 확보 등 기업의 사회적 책임 강화
  - 기후변화협약, 지속가능개발 세계정상회의 등을 계기로 경제활동 전 분야에 대한 환경규제가 강화
  - 고령화 사회에 대응한 새로운 물류서비스, 노동력 확보 이슈가 대두
  - 9.11사태 이후 안전하고 확실한 물류에 대한 국제적 요구가 강화
  - 효율성 추구하고 환경성·안전성(보안)이 상호보완적 관계로 작용할 수 있는 유연한 대응력 확보가 향후 물류경쟁력의 핵심요소로 대두

### 3. 국내 화물수송수요의 추이와 전망

- 2020년 톤-km기준 국내화물의 총 물동량은 1,796억 톤-km로 추정
  - 수단별로는 도로 76.3%, 철도 8.0%, 연안해운 15.6%, 항공 0.12% 순

<표 II-18> 수단별 국내화물 물동량 전망

단위: 백만톤-km

구분	도로		철도		연안		항공		계	
	톤-km	비율	톤-km	비율	톤-km	비율	톤-km	비율	톤-km	비율
2011	114,458	74.3	11,391	7.4	27,998	18.3	157	0.1	154,005	100
2012	116,864	74.6	11,693	7.5	27,998	17.9	163.2	0.1	156,719	100
2016	126,486	75.5	12,903	7.7	27,998	16.7	188	0.11	167,575	100
2020*	137,054	76.3	14,305	8	27,998	15.6	219	0.12	179,577	100
2021	139,696	76.5	14,656	8	27,998	15.3	227	0.12	182,577	100

주: 2020년 전망치는 2016년과 2021년 전망치에 보간법을 적용하여 추정

자료: 한국교통연구원, 『2008년 국가교통수요조사 및 DB 구축사업』, 2009

7) 글로벌 SCM 솔루션 기업인 i2 Technology는 'SCM 2.0'을 '급변하는 공급망 환경에서 적시 대응력을 강화한 차세대 SCM'으로 정의

- 국제화물은 연 4.81%씩 증가하여 2020년 약15억 톤에 이를 전망
  - 항공은 연평균 5.84%, 해운부문은 4.76%씩 증가하고, 컨테이너의 경우 연평균 6.92%씩 증가하여 2020년에는 3천4백만 TEU를 상회할 전망

&lt;표 II-19&gt; 수단별 국제화물 물동량 전망

단위: 항공·해운 물동량(천톤), 컨테이너(천 TEU)

구 분	2011	2015	2020	2025	연평균 증가율		
					'11~'15	'15~'20	'11~'20
합 계	986,215	1,271,715	1,505,194	1,735,155	6.56%	3.43%	4.81%
항공 물동량	4,236*	5,626	7,475	9,922	5.84%*	5.85%	5.84%*
해운 물동량	963,050	1,240,076	1,463,144	1,681,724	6.52%	3.36%	4.76%
컨테이너 (수입+수출+환적)	18,929	26,013	34,575	43,509	8.27%	5.85%	6.92%

- 주 1. 항공물동량 예측은 중성장 시나리오를 기준으로 함, 기준년도는 2004년(2,569천톤)과 2005년(2,617천톤)이며 최종목표년도는 2025년임
2. 해운물동량 예측의 기준년도는 2009년, 최종목표년도 2020년임, 기준년도인 2009년은 10월 물동량까지만 집계하고, 과거 3년간(06-09) 총물동량 대비 10개월 물동량 비중을 적용함(2008년 897,775천톤, 2009년 815,480톤)
3. \*는 2010년 예측치임

자료: 건설교통부, 『제3차 공항개발중장기종합계획』, 2006.11,  
한국해양수산개발원, 『항만물동량 수요예측』, 2010.11.(해운부문)

#### 4. 종합전망

- 글로벌 경제환경이 성장세로 전환되었으나, 성장추세는 글로벌 경제위기 이전에 비해 둔화될 전망
- 글로벌 물류시장의 성장세 또한 금융위기 이전의 1/3 수준으로 급격히 둔화되어, 해운 및 항공부문에서 보다 치열한 글로벌 경쟁을 촉발할 것으로 예상
- 아시아권 통화가치의 상승, 국제유가의 상승 등이 국제해운선사 및 국적항공사의 경쟁력에 중대한 장애요인으로 작용할 전망

- 국제화물은 2015년까지 5%대의 높은 성장 유지할 전망이나, 국내 화물수송수요는 2020년까지 연평균 1.7%의 완만한 증가 전망
- 물량 성장세가 완만해짐에 따라 국내시장에서의 기업간 경쟁이 더욱 치열해지고, 이 과정에서 시장가격의 왜곡, 거래관계의 공정성 및 투명성 저하로 인한 사회적 갈등이 고조될 가능성 증대

## 제3편 계획의 기본방향

---

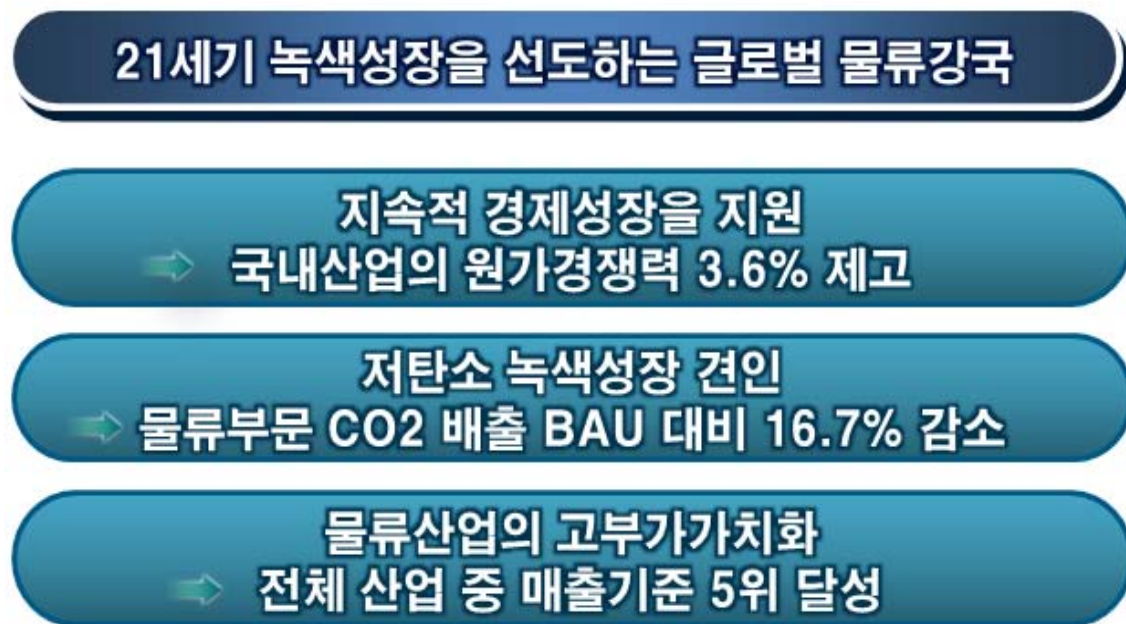
제1장 계획의 비전과 목표

---

제2장 추진전략

---

## 제1장 계획의 비전과 목표



&lt;그림 III-1&gt; 계획의 비전 및 목표 이미지

○ (비전) 21세기 저탄소 녹색성장을 선도하는 글로벌 물류강국

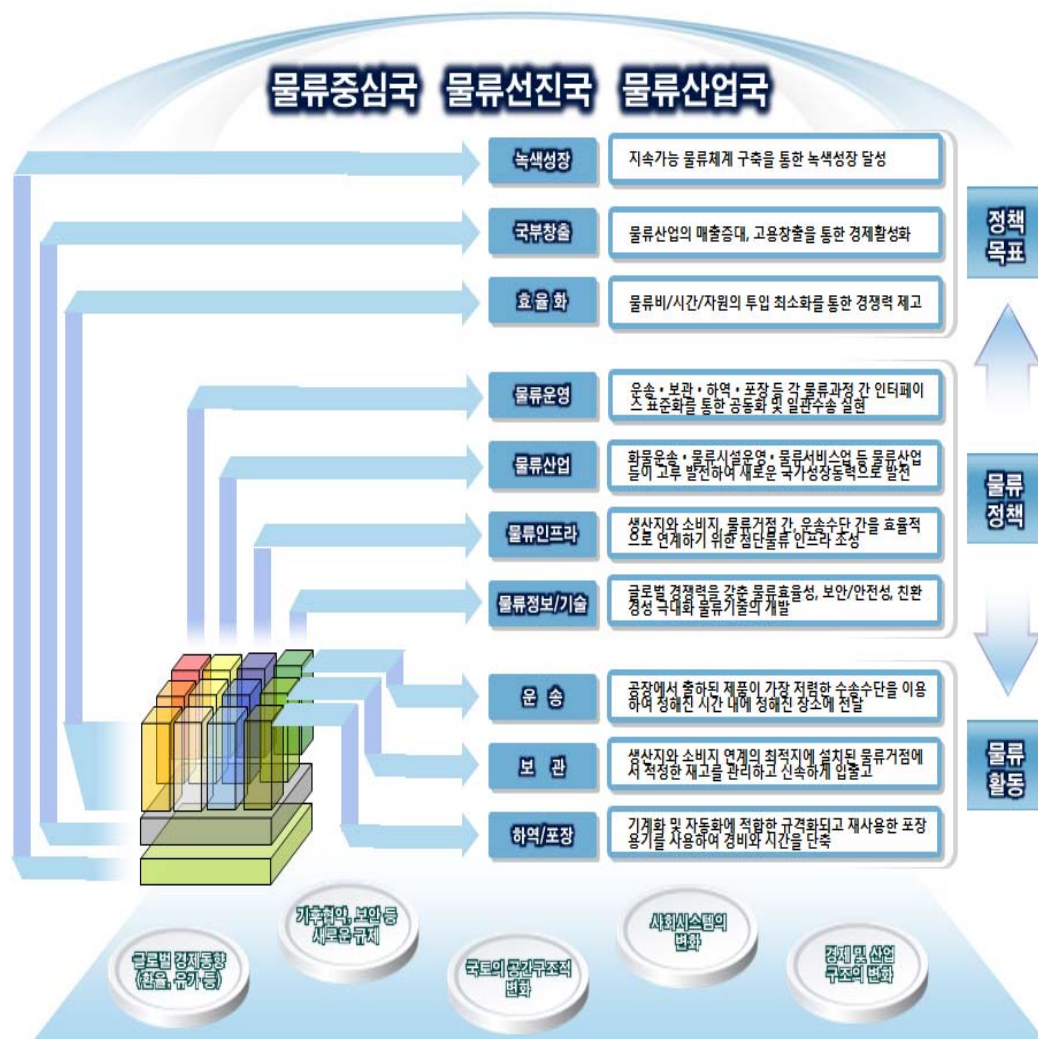
⇒ 동북아를 넘어 동아시아권에서의 경제적 리더십을 물류산업을 통해 구축하고, 주변국과의 협력적 경쟁관계를 통해 이를 달성코자 하는 정책의지를 표현

- 물류산업이 제조업과 서비스업을 포함한 국가기간산업의 국제 경쟁력 강화에 일조하고, 국가경제의 새로운 성장동력으로 자리매김
- 동아시아지역에서의 국제적 리더십 확보를 위해 선진국 수준의 국가 시스템을 갖추고, 국제사회의 새로운 이슈를 녹색성장 및 국제협력을 통해 선점

## ○ (목표) 국가산업의 대외경쟁력 강화, 국부창출에 기여하는 신성장 동력산업으로 발전, 지속가능한 물류산업을 위한 기반 조성을 통해 “글로벌 물류강국”을 달성

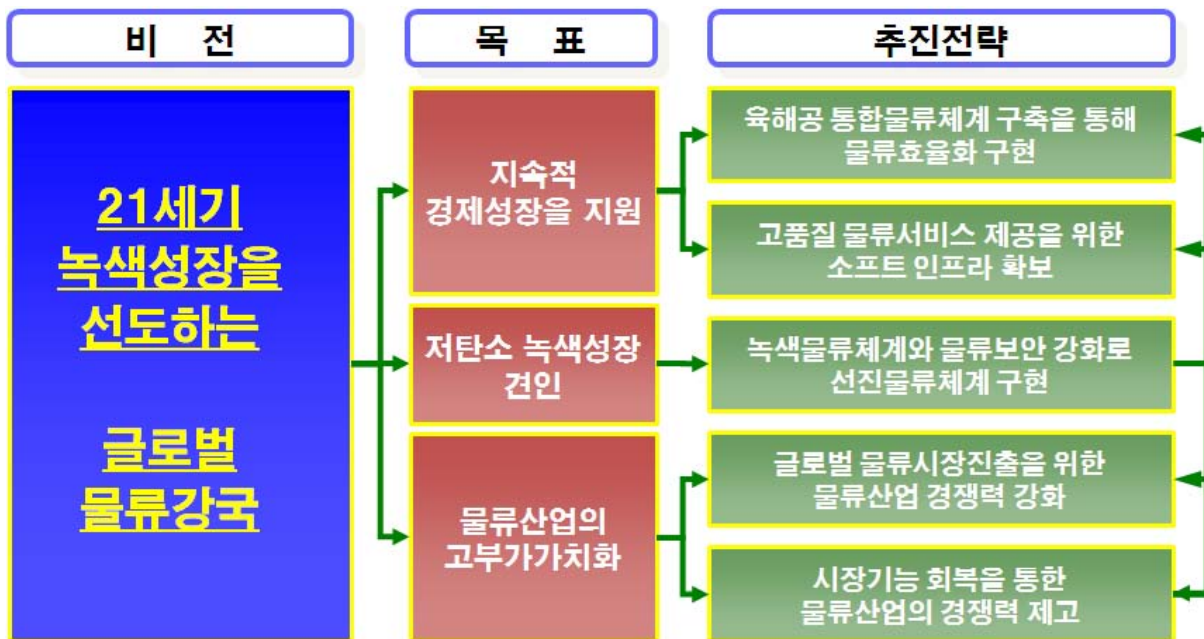


- ① 국가물류체계의 효율성 제고 ⇨ 매출액 대비 물류비를 9.1%에서 5.5% 수준까지 낮춰 우리기업의 글로벌 가격경쟁력을 3.6% 개선
  - ② 물류를 통한 국부창출 ⇨ 국가전체 산업매출액 대비 물류산업 매출 비중을 3.65%에서 5.0%까지 높여 매출기준 5위의 대표산업으로 육성
  - ③ 국가물류시스템의 지속가능성 제고 ⇨ 물류부문의 CO<sub>2</sub> 배출량을 BAU 대비 16.7% 감소, 화주-물류기업간 공정거래질서 기반조성
- (정책추진구조) 다양한 물류활동을 효과적으로 관리하고 국부창출, 효율화, 녹색성장 등 정책목표와의 일관성을 유지하는 유기적 관리 체계를 구현



<그림 III-3> 21세기 녹색성장을 선도하는 글로벌 물류강국

## 제2장 추진전략



- 정책목표의 효과적 달성을 위해서 국가물류정책을 통합적으로 조정·통제할 수 있는 강력한 정책추진체계 확립
  - 통합적 정책추진 체계 하에 하드웨어 물류인프라의 확충 및 선진화를 추진하고, 하드웨어 물류인프라와 소프트웨어 물류시스템의 조화를 통해 국가물류체계의 효율성 제고를 도모
- 물류산업의 지속가능한 성장역량을 확보하기 위해 친환경 녹색물류체계를 구축하고, 법·제도 등 사회적 인프라를 지속적으로 보강
- 해운, 항공 등 국제물류산업의 활성화·안정화를 추구하는 한편, 제3자물류시장의 활성화를 통해 경쟁력 있는 물류전문기업을 육성
- 글로벌 물류부가가치의 획득을 위해 공항, 항만 등 국제물류거점의 인프라를 확충하는 한편, 물류전문기업의 글로벌 시장 진출을 위한 여건조성 및 지원 강화

## 1. 육해공 통합물류체계 구축을 통해 물류효율화 구현

- 합리적인 물류거점 및 네트워크 구축을 위해 정책조정기능 강화
- 지역물류 효율화를 위하여 도시물류 경쟁력 강화를 도모
- 거점개발 중심의 물류네트워크 정책을 거점과 수단의 연계를 중시하는 방향으로 전환하고 새로운 수송시스템 등 미래지향 기술을 개발
- 철도 수단전환(Modal Shift)을 촉진하기 위한 전략적 접근방안 마련
- 연안해운 활성화 및 효율화를 위한 물리적·제도적 기반 구축
- 글로벌 경쟁력을 갖춘 수출입 물류기반 구축을 위해 항만인프라를 신규로 확보하고, 기존인프라는 개선, 운영시스템의 선진화를 도모

## 2. 고품질 물류서비스 제공을 위한 소프트웨어 인프라 확보

- 물류정책 총괄 추진 및 정책발굴 지원을 위한 상설조직 구축
- 물류통계 및 현황DB의 주기적 확보 및 체계적 관리를 위한 기반 조성
- 국가물류활동의 가시성 제고를 위한 정보인프라의 확보 및 선진화
- 물류인력의 안정적 공급기반을 구축하기 위해 물류산업의 복지 및 근로여건 개선 추진
- 물류기업의 요구에 맞는 맞춤형 인력양성 및 확보 지원

- 물류표준화 정책을 보다 현실성 있게 보완하고, 부처별로 산재한 물류표준화 기능을 일원화
- 물류공동화 확산을 위한 종합추진체계를 마련하고, 기업 참여를 유도하기 위해 차별화된 지원정책 발굴

### 3. 녹색물류체계 구축과 물류보안 강화로 선진물류체계 구현

- 물류기업·화주기업의 부담을 완화하기 위해 물류부문에서 제기된 새로운 이슈(녹색물류, 물류보안)에 대해 선제적이면서 일원적인 대응체계를 구축
- 시장기능을 저해하지 않는 범위 내에서 기업간 거래관계의 공정성 확보 및 불법성 제거를 위해 관련 제도를 보완하고, 상시적인 관리감독 체계를 구축
- 물류부문의 사회적 안전성을 제고하기 위해 인프라 및 제도 개선 지속 추진
- 미래사회의 변화에 대한 물류부문의 지속가능한 성장역량 구축

### 4. 글로벌 물류시장 진출을 위한 물류산업 경쟁력 강화

- 물류기업의 특성 및 발전수준을 고려한 산업별 글로벌화 전략을 마련하고, 금융 등 연계분야와의 유기적 발전체계 구축
- FTA에 따른 역내 경제의 통합, 북극항로 개설 등 국제물류 환경 변화에 민첩하게 대응할 수 있는 종합적 대응체계 구축

- 수출입거점(공항 및 항만)의 고부가가치 창출 기반을 강화하는 한편, 글로벌 수송네트워크 확보를 지속 추진
- 해운·항공 등 국제수송 전문기업과 3자물류 전문기업을 분리하여 분야별 글로벌화 전략 마련
- 국제협력을 통한 글로벌 영향 강화 차원에서 지역경제연합체 및 국제기구 활동을 강화

## 5. 시장기능 회복을 통한 물류산업의 경쟁력 제고

- 시장안정을 통한 물류산업의 지속 가능한 성장기반을 구축하고, 글로벌기업에 대응할 수 있는 경쟁력을 배양
- 물류산업의 자연적 구조조정을 통한 선진화 유도
- 물류시장의 규모적 확대를 통한 물류기업의 경쟁력 배양
- 물류기업의 부가가치 창출역량 확보 및 효율성 제고를 통한 수익성 강화 지원
- 물류산업 활성화 정책의 지속성, 유연성 확보를 위한 제도적 기반 조성

## 제4편 전략과제별 추진계획

---

제1장 육해공 통합물류체계 구축을 통해  
물류효율화 구현

---

제2장 고품질 물류서비스 제공을 위한  
소프트인프라 확보

---

제3장 녹색물류체계 구축과 물류보안 강화로  
선진물류체계 구현

---

제4장 글로벌 물류시장 진출을 위한  
물류산업 경쟁력 강화

---

제5장 시장기능 회복을 통한  
물류산업의 경쟁력 제고

---

## 제1장 육해공 통합물류체계 구축을 통해 물류효율화 구현

### 1. 현상 및 문제점

- 부처통합 후에도 항만 및 배후부지, 내륙물류기지 및 화물터미널, 공항 및 배후부지 개발계획이 별도로 수립되는 등 모드별 정책 간 연계 부족
- 공공물류시설의 운영실적 지속 악화
  - 양산ICD는 2005년 133만 TEU를 처리하는 등 연 100만 TEU 이상의 꾸준한 실적을 유지하여 왔으나, 부산항 신항 개장에 따라 '09년부터 물동량 급감
  - 호남권의 장성내륙물류기지(2005년 1단계 운영시작)는 운영사측에서 수익성을 이유로 시설투자에 소극적으로 대응, 개발 중단 상태가 지속
  - 청주공항, 무안공항, 광양항 등 운영실적 저조로 과잉투자 논란 지속
- 지역물류·도시물류 처리를 위한 기반시설 부족
  - 도심화물터미널 중 상당수가 수익성 악화로 인해 사업이 중단된 상태
  - 택배, 유통 등 도시물류 수요가 증가하고 있으나, 기반시설이 부족하여 교통혼잡을 유발하는 등 사회적 비용이 지속 증가
- 화물자동차 중심의 수송체계 고착
  - 도로의 수송분담율이 70%를 상회하고, 철도 및 해운의 분담률이 지속적으로 하락('08년 일부 증가하였으나 최근 10년간 전반적 감소세 유지)
- 물류거점의 연계교통체계 미비
  - 산업단지, 항만 등 주요 거점의 연계교통체계가 구축되지 않아 물류흐름의 효율성을 높여줄 수 있는 복합운송 활성화가 미흡

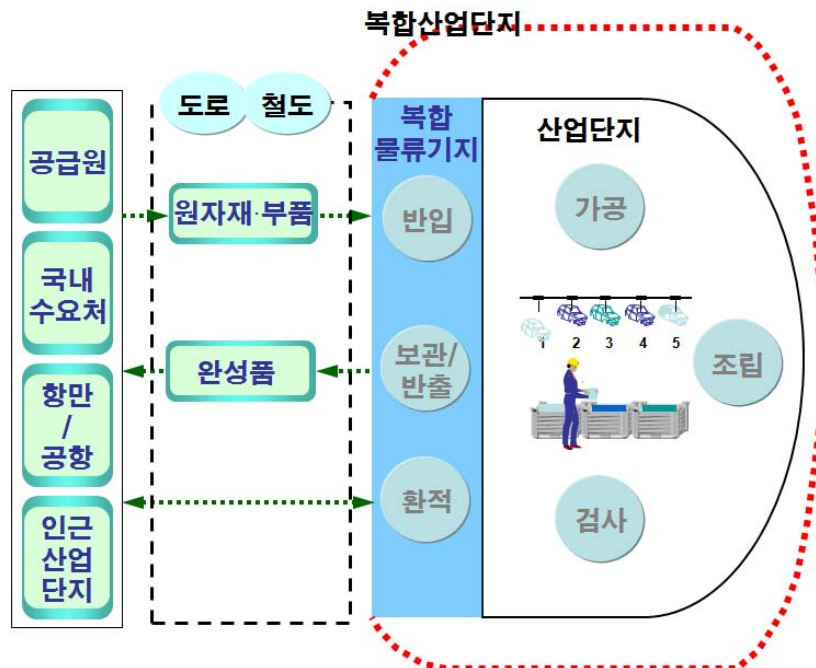
## 2. 추진과제

### □ 물류시설의 체계적 개발 및 운영 활성화

- 육·해·공 통합 관점에서 물류시설의 개념 및 위계 구조를 전면 재검토하고, 물류시설 통합 관리·운영활성화 방안을 마련
  - 물류시설 및 산업단지의 개념 전환을 고려한 통합개발계획 수립 근거 마련
    - 물류시설개발종합계획 수정 시 물류시설에 대한 개념 전환 및 통합을 검토하고, 물류시설의 위계 재정비를 추진
  - 물류시설 관련 정부 법정계획과 지자체 및 민간 물류시설계획의 체계적 조화 실현
    - 부처 간 협의를 통해 타 부처 관련법 개정을 검토하고, 도시계획에 물류계획이 포함되도록 지자체 관련 규정 개선 추진
  - 물류시설계획의 신뢰성 확보를 위해 물류시설 관련 통계 관리체계 개선
    - 창고시설에 대한 현황 및 물류시설 원단위 조사를 주기적으로 실시
    - 공공물류시설 운영 실태를 주기적으로 파악하여 새로운 시설계획 수립 시 활용
  - 물류시설 개발에 있어 정부의 역할 및 범위를 정비
    - 정부는 항만, 공항 등 수출입물류거점의 개발과 정비, 연계교통시설 구축을 담당
    - 내륙 물류거점시설은 시설개발자 및 사용자 필요에 의해 추진하고, 정부는 추진 여부를 판단하고, 부지 확보, 연계교통망 구축, 재정융자 등 지원하는 역할 담당
- 효율화·활성화 관점에서 기존 물류시설의 운영전략 재정비
  - 현재 운영 중인 물류시설의 운영 실태를 평가하여 활성화 가능 여부를 총체적으로 판단하고, 평가결과에 따른 향후 조치계획 수립
  - \* 대상범위: 내륙물류기지, 물류단지, 화물터미널, 항만 및 배후단지, 공항 및 배후단지, 철도역 및 철도CY 등



- 활성화가 가능한 시설은 멀티모달 확산 및 운영효율성 제고를 위한 기계화·자동화를 추진하고, 항만, 공항, 산업단지 등과의 연계 교통망 구축을 지원
  - 배후부지가 부족한 기존 항만 효율화를 위해 복층·자동화시설 도입 검토
  - 용도 전환 등을 통해 활성화 가능 시설은 인입철도 등 기투자된 인프라를 적극 활용할 수 있는 시설로 개념 전환을 추진함으로써 활성화를 모색 (양산 ICD, 호남복합물류 등)
  - 현실적으로 활성화가 불가능한 시설은 시설 폐지를 추진 등 사후처리 방법 모색
  - 사업계획은 수립되었으나 아직 추진되지 않은 사업은 기존 시설의 운영 가능성 평가 결과를 바탕으로 사업 추진여부 재검토 추진
- \* 예시: 수도권북부 복합물류기지(민투협상 완료 후 지자체 반대로 추진 지연), 수도권 남부 복합물류기지(타당성 검토 후 지자체 협상 문제로 추진 지연) 등



<그림 IV-1> 내륙물류거점의 개념 전환 구상(안)

## □ 지역물류 효율화를 위한 도시물류 경쟁력 확보

- 도심내 물류체계 개선을 위한 도시물류기본계획 수립 지침을 마련하고, 지침을 반영하여 광역 도시물류기본계획 수정 추진(7대 광역시)
- 도심형 물류시설에 대한 입지 규제 분석 및 개선방안 도출
  - 물류시설과 도시계획의 연계를 위한 관련 법·제도 개선방안 도출
  - 재건축, 재개발 등 도심환경 개선사업 시 물류개선 의무화 등 추진
- 화물자동차 공영차고지의 지속적 확보 추진
  - \* '10년 24개 → '12년 35개소
- 도시지역내 재래유통시설의 물류기능 합리화를 위한 물류개선사업 지속 추진
- 철도역 등 도심내 교통거점시설 재개발시 물류기능을 포함토록 의무화하는 방안 추진
  - 철도법 및 도시철도법 개정을 통해 철도역사 재개발 추진 시 택배터미널 등 물류기능 포함 의무화 추진

## □ 신개념 화물운송시스템 도입 및 확산을 위한 R&D 추진

- 신개념의 물류시스템 기술 개발 추진
  - 친환경성, 안전성, 효율성이 확보된 새로운 개념의 미래형 물류시스템 개발을 위한 R&D 추진계획 수립
  - 친환경 대량자동운송시스템 등 화물운송의 개념 전환을 도모하기 위해 신기술 도입 타당성 검토 및 기술 개발 추진
  - 타운송수단 연계기술 개발을 통한 복합일관수송체계 확대

- 기존 기술의 개선을 통한 이용 확산 추진
  - 간선 중심의 파이프라인 수송체계를 지선까지 확대하는 등 검증된 기존 수송체계의 개선 및 확산을 유도
    - 신도시 개발 시 도심내 파이프라인 수송인프라 확보
  - 도심권 집배송 차량에 대한 전기차 및 하이브리드카 도입 지원

## □ 철도물류 활성화 및 효율화를 위한 종합지원체계 구축

- 철도로의 수단전환(Modal Shift) 촉진
  - 철도이용 복합운송업체에 대한 인센티브 제공을 위한 규정 및 재원 마련
    - \* 인센티브: 전환보조금, 유가보조금, 화차 구입비 지원 등
  - 선로사용료 산정체계 개선, 의왕ICD 부지점용료 산정방식 개선 등 이용활성화를 위한 지원방안 적극 도입
  - 장거리 중량물, 위험물 수송 시 철도이용 의무화 검토
- 복합일관수송체계 강화를 위한 철도운영시스템 개선
  - 국제물류거점 내 철송시설의 개선 및 추가 확보를 추진하고, 내륙화물 기지와 연계하여 활성화 도모
  - 철도역 등 주요 철도물류거점의 하역장비 확충 지속 추진
  - 민간철도물류시설의 설치 및 이전 지원
- 철도 운영효율화 및 수송력 증강 추진
  - 수송력 증강을 위해 E&S 시스템, DMT 등 신기술개발을 추진하고, 장대열차, 이단적재열차 도입을 위한 기반시설 개선을 추진

- 양방향신호시스템 등 운영효율화 기술 도입을 추진하고, 정시운행을 확대를 위한 운영시스템 개선을 추진
- 고정편성 고속열차, 컨테이너, 양회, 철강 등 품목별 정시운행 장거리 직통열차(block-train) 운행을 통한 서비스 개선 추진
- 철도시설을 활용한 물류개선사업 발굴
  - 철도 및 고속철도를 이용한 택배 및 특송체계 구축
  - 철도역 및 철도 관련 시설의 택배터미널화 추진

#### □ 연안해운 활성화 및 효율화를 위한 지원 강화

- 연안해운의 이용 활성화를 위한 사회적 기반 조성
  - 연안화물 전용선석을 확충하고, 정보화를 통해 서비스를 개선
  - 연안선박 확보 관련 금융지원을 강화하기 위해 관련법을 개정함으로써 선박 건조 자금에 대한 지급보증을 실시(신용보증기금에 계정 설치)
- 연안해운 네트워크 확대 및 수요 증대 추진
  - 남북간 연안해송 이용을 활성화하기 위한 노선 확대 검토
  - 경인 아라뱃길 활성화를 위한 물류시설 확충 및 비즈니스 모델 개발

#### □ 주요 무역항의 경쟁력 강화를 위한 기반 조성

- 선택과 집중을 통해 허브항(부산항, 광양항, 울산항)의 경쟁력을 강화하고, 수출입 경쟁력 제고를 위해 지역별 항만 기능의 특화
  - (부산항) 경쟁항만에 대한 환적 유치경쟁력 확보를 위해 컨테이너부두

적기 확충 및 항만배후단지를 통한 클러스터화를 추진하고, 1만TEU급 등 대형선박 기항을 위한 준설 등 인프라 개선

- (광양항) 컨테이너, 오일환적, 원자재 중심의 수출입 복합 허브항으로 육성하기 위해 배후수송망, 배후단지, 지원시설을 집중 확보하고 물동량 창출 및 유치에 집중
- (울산항) 양호한 수심·입지, 잉여 정제력을 이용하여 최대 석유물류 시장으로 부상하고 있는 동북아시아의 오일환적 허브로 개발
- (기타 지역별 항만) 대중국 수도권 거점항(인천), 원자재·자동차 거점항(평택·당진), 배후산업단지 지원항(군산, 새만금항, 목포), 석탄·석회석·철광석 등 원자재 및 수출입 전용항(동해·묵호, 포항) 등으로 육성

#### ○ 항만 운영시스템 선진화 및 경쟁력 강화 방안 추진

- 항만배후 연계수송망 확충을 통한 항만의 이용편의성 제고 추진
- 부두운영회사, 도선사 등에 대한 성과평가 시스템을 도입하여 항만운영 서비스 개선 및 선진화 유도
- 항만보안 선진화를 위해 시설소유 및 관리자 책임의 항만보안제도를 구축하고, 항만보안 전담인력 지정을 지방청까지 확대
- 주요 무역항의 공익사업장 지정을 추진하고, 항만노조 상용화를 지속 확대하여 운영 안정화를 도모
- 교육수요자 중심의 항만근로자 연수운영체계 구축
- 지능형 항만자동화시스템 구축을 지속 추진하는 한편, 항만정보화 사업을 일반부두까지 확장
- 화물추적시스템의 글로벌연계를 통해 글로벌 가시성 확보

## 제2장 고품질 물류서비스 제공을 위한 소프트웨어 확보

### 1. 현상 및 문제점

- 2006년 이후 물류정책의 추진역량 급격히 약화
    - 물류산업의 특성상 국토해양부, 지식경제부, 농림수산부, 관세청 등 다양한 관련부처가 관여될 수밖에 없으나, 부처간 이해관계를 조정할 수 있는 정책조정 기능 부재
    - 일부 국제물류인프라 구축을 제외하고는 정책 우선순위에 반영되지 않는 등 산업의 중요성 대비 인식 수준이 낮은 편
  - 물류관련 주요 통계 조사 및 관리체계가 구축되지 않아 국가정책 신뢰성 저하 유발
    - 많은 정책들의 입안 과정에 근거자료로 활용되고 있는 물류관련 통계의 신뢰성, 적시성에 대한 문제 제기 지속
  - 물류산업의 고용현황 저하 및 근로여건 악화
    - 고용창출 역량이 높은 산업임에도 불구하고 선진국 대비 고용창출 수준 낮음
- ※ 물류산업의 취업유발계수(명/10억)(‘07)<sup>8)</sup>: 운수·보관업 14.4(서비스산업 전체 18.1) / 전체 산업 13.9, 제조업 9.2, 건설업 16.8(한국은행, 2009)
- 취업선호도가 낮고 물류시설의 지역내 입주를 반대하는 등 기피산업으로 인식
    - 국내 물류기업들이 제공하는 서비스 구조의 후진성, 낮은 수익성 등이 근로환경과 급여 수준에 직접적인 영향을 미침

8) 특정 산업부문에 대한 최종수요가 10억원 발생할 경우 해당 산업을 포함한 전 산업에서 직간접으로 유발되는 취업자 수(생산하기 위해 필요한 취업인원)

- 표준화 정책의 추진실적이 저조하고, 국제표준과의 연계 부족으로 비효율성 상존
  - 물류표준설비 인증제 등 정부차원의 표준화 확산 정책이 추진 중이나, 파렛트 표준화 외에는 실질적인 효과 미미
  - 국제 표준을 주도할 정책적 역량 부재로 표준화 정책에 혼선 발생
  - 부처별, 모드별 표준 추진으로 관련업계의 대응과정에서 어려움 발생
  - 국내 표준으로 채택한 T11의 글로벌 호환성 저하 우려
- ※ 중국이 T12를 파렛트 표준으로 채택할 경우 글로벌 호환성이 급격히 하락할 전망
- 공동화에 대한 사회적 인식 수준이 낮아 선진국 대비 물류 효율성 저하
  - 공동화의 중요성에 대한 기업 간 인식 공유가 안 되어 성공사례가 거의 없고, 성공사례 부재로 기업의 참여를 유도할 수 없는 악순환 지속
  - 대부분 정책이 지원제도 또는 시범사업 중심으로 구성되어, 정책추진에 따른 효과 미흡
- ※ 일본, 유럽의 경우 선규제 후지원 방식을 채택하여 기업의 적극적 참여 유도

## 2. 추진과제

### □ 물류정책의 추진동력 강화

- 물류정책을 총괄 조정하고 정책발굴을 지원할 수 있는 상설조직을 신설할 필요
  - 물류관련 정책현안의 통합적 조정·관리를 위한 정책총괄기구((가칭) 국가물류경쟁력강화위원회)를 신설함으로써 지속적 정책 추진동력 확보

- 전문물류기업 육성 등 물류정책의 지속적 개발과 실행을 위한 지원자금, 전담조직 등의 지원시스템 마련이 필요
  - 물류산업의 장기적 성장역량을 강화하기 위해 물류선진화지원기금을 조성하고, 전담조직을 마련함으로써 물류공동화, 중소기업 물류선진화, 해외기업 유치, 해외진출 등 주요 현안에 대한 상시지원체계 구축
- 물류관련 법·제도의 통합정비 추진
  - 산업단지계획, 도시계획, 항만 및 배후단지계획 등 물류정책에 영향을 미치는 각 부처의 계획들과 물류계획과의 연계 강화를 위한 법적근거 확보

#### □ 물류정책의 신뢰성 강화를 위한 통계관리체계 구축

- 물류통계와 현황자료를 체계적으로 관리하고 주기적으로 확보하기 위한 상설조직체계를 구축할 필요
  - 물류통계 및 정보의 통합적 생성 및 관리주체로서 국가물류통합정보센터 구축사업을 신속히 추진할 필요
  - 국가기관 및 공공기관의 정보 공유 및 제공을 의무화하기 위한 법적 근거 마련
- 통계청과의 연계를 통해 물류산업에 대한 보다 정확한 통계수집 체계 구축
  - 사업체기초통계조사, 운수업통계조사 등에 물류관련 항목 포함하는 등 통계청과의 유기적 협력체계 구축

#### □ 주요 물류거점의 정보화 인프라 확대



- 물류거점 간 정보의 원활한 연계를 위한 정보인프라의 확보
  - RFID 등 최신기술을 활용한 전국 단위 종합물류정보 인프라를 구축하여 실시간으로 화물추적시스템을 보급하고, 이를 통해 이용을 확산
  - 항만, 공항, 철도역, 고속도로 톨게이트, 내륙물류거점 등 주요 공공물류거점에 대한 정보화인프라 구축을 지속 추진
- \* 1단계(항만) 구축 완료, 2단계: 공항 1개소, 철도 10개소, 3단계: 물류단지 및 창고 100개소, 2단계 완료 후 고속도로 톨게이트 등 전국 주요 거점으로 확산

## □ 맞춤형 인력양성 및 확보 추진

- 물류인력에 대한 예상수요, 니즈를 분석하여 체계적인 중장기 물류인력양성 계획 수립
- 물류인력의 실무능력을 강화하고, 고급 물류인력을 양성할 수 있도록 물류관련 국가자격제도를 정비
  - 물류관리사 자격 조건을 필기시험 위주에서 실무중심형으로 전환
  - 녹색물류, 물류보안 등 분야별 자격제도 도입하는 한편, 물류기술사 등 고급인력 양성을 추진
- 물류부문의 전 영역을 대상으로 다학제 및 다기능 종합 물류인력 양성체계를 구축
  - 특화된 고급전문인력 수요는 물류전문대학원 등 전문인력양성기관에서 맞춤형 교육을 추진하는 한편, 국외 우수 물류교육기관을 유치하여 다양한 물류교육니즈 충족
  - 물류특성화 인력 양성을 위해 공항기술대학(인천국제공항 인력개발원 등), 항만기술대학 등을 설립하고, 실업계 고등학교를 물류전문학교로 지정하여 지원

- 물류협회 등 물류전문인력 양성기관 육성 및 지원을 통해 산학연 물류교육프로그램 개설 추진

○ 전문물류기업의 인력 확보 및 수급 지원

- 물류업체의 연구 및 인력 개발비 세제지원 확대, 산업인력 및 전문인력 병역특례 지정을 통해 우수인력 유입 촉진
- 물류인력 수급 활성화를 위한 해외 물류(기술)인력을 유치하는 한편 외국인 고용허가를 통해 물류현장기능인력 확보를 지원
- \* 해외진출 국내 물류기업의 현지채용 물류인력을 국내 물류교육기관에서 일정 기간 연수한 후 현지 배치하는 교육프로그램 개발

○ 해운산업의 인력 확보 및 수급 안정화 도모

- 해군 경력자 활용을 확대하는 한편, 해기사 면허 및 교육훈련체계 관련 승무기준 개편을 통해 인력 유입 유도
- 항만 노동인력의 수급 안정화를 위한 위원회 구성 및 운영

□ 국가물류표준화 현황 분석 및 확산 체제 강화

- 국가물류표준화 기본계획을 현실화하고, 부처별 물류표준화 기능을 일원화
  - 물류 세부분야 및 기능별 표준화 실태를 분석
  - 부처별로 추진되고 있는 물류표준화 촉진제도를 부처를 망라한 물류표준인증제로 확대·개편하고, 인센티브 등 지원방안 도입 추진
- 국가물류표준 확산을 위해 국제협력을 강화
  - 동북아를 대상으로 국가간 협력을 추진하고, 장기적으로 타지역까지 확대

- 동아시아권 공동 표준체계 수립을 위한 주변국과의 협력을 강화하고, 한·중·일 물류장관회의 등을 통해 국가간 협력의제를 발굴하여 추진
- 한-아세안 교통물류 협력사업 등 물류부문의 글로벌리더십 확보 추진

#### ○ 물류정보부문의 표준화 확산 유도

- 물류정보의 생성 및 거래를 위한 표준체계 구축
- RFID 등 신기술의 표준화 현황 분석 및 시범사업 추진
- 공공물류거점에 표준 RFID 이용 기반을 구축하고, 업종별 RFID 시범사업을 확대하여 추진

### □ 범사회적 물류공동화 역량 강화

- 물류공동화 기본계획을 수립하고, 물류공동화 추진 시 요구되는 각종 규제개선, 지원정책, 사업모델을 발굴하여 제도화를 추진
  - 물류공동화 추진을 위한 계획-투자-사업추진-사후관리 등 전방위적 지원책 마련 및 실시
- 도시물류 공동화 추진을 위해 요구되는 각종 규제개선, 지원정책, 사업모델을 발굴
  - 도심내 공동물류시설 개발을 위한 각종 규제 개선
  - 도시물류기본계획 수립을 통해 공동물류시설에 대한 소요를 산정하고, 공동물류시설 지정 및 개발 추진
  - 도시내 공동물류사업을 위한 모델 발굴 및 시범사업 실시
- 새로운 물류공동화 사업모델 발굴 및 사업화 지원
  - 대형 물류수요를 유발하는 산업단지 내에 공동물류시설의 입주를 유도하고, 이용 활성화를 위한 각종 지원제도 마련

- 산업별·지역별 공동물류센터 건립을 추진하고 활성화를 지원
- 철강산업 등 유사업종을 대상으로 연안선박 공동배선제 등 수송 공동화 추진
- 재래유통시설, 농수산물유통센터 등 중소유통업자를 대상으로 물류 공동화 사업 추진

## 제3장 녹색물류체계 구축과 물류보안 강화로 선진물류체계 구현

### 1. 현상 및 문제점

- 친환경 물류에 대한 국가적 대응체계 미비
  - '06년 기준 우리나라의 에너지 소비로 인한 온실가스 배출량 중 수송 부문이 18.09%를 차지하며, 수단별로는 도로의 비중이 높아지는 한편 친환경적인 철도의 비중은 오히려 감소
  - ※ 주요 선진국들은 도로에서 친환경, 에너지비용 절감 효과가 큰 철도중심으로 정책 전환 추진 중
  - 유가보조금 등 정책목표에 배치되는 모순적 제도 존속
  - 철도 및 연안해운 등 친환경 수송수단이 비용·시간적으로 도로수송에 비해 경쟁력 낮음
  - 대량간선수송시스템과 지선집배송시스템 간 연계물류인프라 부족
- 낮은 급여수준, 열악한 근로환경으로 인한 우수인력 유입력 미약
  - 물류산업의 평균급여는 제조업의 90%, 유통업의 82% 수준
  - ※ 고급인력(대기업 근무, 대졸)도 제조업의 94%, 유통업의 89% 수준에 그침
  - 사업장이 대부분 외곽지역에 위치하여 주거 및 통행여건이 열악하고, 현장작업 중심으로 업무 강도 높음
- 화물수송 및 물류센터에 대한 안전관리 문제가 사회적으로 부각
  - 열악한 근무여건에 따라 운전자들이 졸음·과속운전으로 인한 사고 및 사망사고에 노출
  - 최근 물류창고 대형화재가 빈번하게 발생하는 등 안전관리 문제 부각

※ 수도권에서 2009년 10월까지 150건 발생, 2007년 15건에서 2년간 10배 이상 급증

○ 물류보안제도 도입에 따른 물류업계의 대응 어려움 가중

- 부처별로 관련 국제물류 보안제도를 도입하여 행정주체가 분산되는 등 종합적 대응체계가 구축되지 못하여 물류업계의 어려움이 가중

<표 IV-1> 부처별 국제물류 보안관련 제도 추진현황

구 분	관련 제도	주요 내용
국토해양부	선박 및 항만시설 보안에 관한 법률 (ISPS code)	○ 선박, 항만보안과 관련된 보안 심사 및 보안 증서
	항공화물 상용화주 제도	○ 일정 보안기준 충족 시 공항 이외 지역에서 화물 보안 검색을 인가
지식경제부	KS V ISO 28000 등	○ 국제표준화기구 민간 인증으로 기업 물류보안경영시스템에 관한 인증
관세청	AEO제도(수출입 안전관리 우수 공인업체 지정제도)	○ 대상 : 화주, 선사, 운송인, 창고업자, 관세사 등 화물 이동과 관련된 주체 ○ 공인 : 관세청이 법규준수도, 안전관리기준 등을 심사하여 신뢰성과 안전성을 공인한 업체
국가정보원	-	○ 국가안보 차원에서 물류보안 접근, 민/관/학 물류보안 협의회 주도

○ 물류산업 내 다양한 주체 간의 갈등 및 구조적 모순 심화

- 운송차량의 수급 불균형, 다단계 불공정 거래구조 심화 등으로 2003년 1차 물류대란 이후에도 화물연대 집단운송거부가 지속적으로 발생 (2차례의 물류대란으로 약 7,500억 원 손실 발생)
- 화주·물류기업, 대기업·중소기업의 상생의식 부재, 업계 내 출혈 경쟁에 따른 물류기업 도산, 비자금 조성과 같은 사회적 부조리가 발생하는 등 구조적 모순이 산재

○ 물류적 관점에서 기본권(평등권) 보장 및 사회적 약자를 배려하기 위한 정책적 고민이 부족

- 국민 1인당 택배이용건수가 2002년 약 9회에서 2009년 약 21건으로 급격히 증가하는 등 기초서비스화 급격히 진행

- 도서지역 거주자의 경우 주거지가 섬이라는 이유로 선박이용에 따른 비용(도선료)을 별도로 부담하고 있어 일반지역 거주자에 비해 2~3배 높은 택배비를 부담하는 등 차별적 대우 존재

※ 일반택배요금(2,300원)에 비해 도서지역은 5,000~8,000원의 운임을 지불, 연간 약 251억원 추가 부담

\* 여객교통의 경우 낙도보조항로, 벽·오지에 대한 대중교통 운행을 지원하는 등 정부 및 지자체의 지원이 이루어지고 있음

## 2. 추진과제

### □ 글로벌 환경규제에 대응하기 위한 친환경 물류체계 구축

- 미래환경에 대응하기 위한 한국형 녹색물류 중장기 추진계획 수립
  - 물류부문 온실가스 감축을 위한 종합계획을 수립하고, 관련 예산 확보를 추진
  - 녹색물류 성과관리체계를 구축하여 녹색물류사업 및 정책에 대한 모니터링을 강화하고, 정책개발을 위한 의사결정 시 활용
- 기업의 자발적 CO2 감축을 유도
  - 녹색물류에 대한 정부 가이드라인(표준) 및 평가기준을 마련하여 보급
    - 물류산업의 고유여건을 반영한 단계별 추진방안을 제시하고, 지침 마련을 추진
  - 기업의 자발적 참여를 유도하기 위한 사회적·제도적 기반 조성
    - 녹색물류기업 인증제, 온실가스저감 목표관리제, 탄소저감 사업 보조금 지원 등 지원과 규제를 병행하여 정책효과 극대화 도모
    - 물류비용과 환경비용의 동시 저감사례 발굴을 통해 기업의 자발적 참여를 유도
    - 친환경 물류기업에 대한 규제 완화, 인센티브 제공에 대한 사회적 공감대 확보

○ 물류인프라의 녹색화 추진

- 수송모드별 정책우선순위를 설정하고, 순위가 높은 수단을 중심으로 집중 지원
  - 도로화물의 대량수송수단(철도, 연안해운 등) 전환을 촉진하고, 비영업용의 영업용 전환을 유도
  - 물류시설개발계획 수립 시 항만, 공항, 철도역, 내륙화물기지 등 다양한 물류 거점의 에너지 사용 저감을 위한 대책 마련을 의무화
- 친환경수송수단의 개발 및 활용을 촉진하기 위해 인프라 및 지원제도 구축을 추진
  - 수단전환 촉진을 위해 사업모델 발굴, 관련 인프라 확충 및 기술 개발을 지원
  - 수단전환 등 녹색물류 추진 결과에 대한 분석 및 홍보 추진
  - 환경친화적 철도차량 기술 개발 및 보급 확대
  - 저탄소 녹색철도 마일리지 협약, Eco-Rail 인증 등 철도 이용 활성화 방안 추진
  - 친환경 선박 및 연계수송 인프라 개발을 위한 연구개발 확대
  - 육송물량의 해상 전환을 유도하기 위한 지원제도 발굴, 확대

○ 관련 제도 간 충돌사항을 발굴하여 신속한 해소 추진

- 화물자동차 유가보조금 제도의 존속 여부에 대한 전면적 재검토 추진
- 유가상승에 따른 물류기업의 비용 증가를 보전하기 위한 제도적 보완 방안 마련(예시: 화물운송 유가할증료 도입, 유가 상승에 따른 물류비가이드라인 마련 등)

□ 물류산업의 복지 확대 및 근로여건 개선 추진

- 물류산업으로의 인력 유입을 유도하기 위해 근로환경 개선을 추진
- 물류산업에 대한 복지제도를 지속 확대하고, 취약계층 지원 등 추가적인 복지제도 도입 검토



- 기존 제도는 자체적으로 확대하는 한편, 우수사례를 발굴하여 타 부문으로 확산 추진
- 시간외수당에 대한 근로소득세 감면제도를 물류산업 전 부문으로 확대
- 해운산업의 근무여건 개선을 추진하고, 우수사례를 발굴하여 타 산업으로 확대
- 해기인력에 대한 복지사업을 확대하고, 장기승선자에 대한 경력개발을 지원하는 등 근로환경 선진화를 지속 추진

## □ 사회적 안전 강화를 위한 물류인프라 개선 및 제도 보완

- 사회적 안전을 확보하기 위한 물류부문의 대응체계 확보
  - 국가비상사태, 자연재해 등에 대비한 방재지원 물류계획을 수립
  - 에너지 위기 등에 대응한 국가물류체계 선진화 방안 마련
  - 물류·유통부문의 안전성 강화를 위한 제도적 장치 보완
- 유해물질, 폐기물 등 위험물 운송에 대한 안전관리체계 구축
  - 위험물 취급 과정의 안전 확보를 위해 위험물운송법 제정을 추진하고, 위험물의 수송 및 하역과정에 대한 실시간 모니터링 시스템 구축

## □ 국가차원의 통합적 물류보안체계 구축 및 보급 추진

- 물류보안 관련 법·제도 및 추진주체의 통합을 추진
  - 물류보안 정책실행역량을 강화하기 위해 관련 법·제도 통합 추진
  - 물류보안인증제도의 통합 운영을 위해 국토부, 지경부, 관세청, 국정원 등 관련기관 간 협력체계 구축
  - 주요 교역국 및 국제기구에서 요구하는 다양한 물류보안규정에 대한 통합대응체계 구축

- 대기업보다는 재정적·인적기반이 취약한 중소기업의 물류보안체계 구축을 지원
- 물류보안 전문인력 양성을 위한 교육시스템 구축
  - 물류보안 전문교과과정을 개발하여 대학 및 민간교육기관에 보급
  - 물류관리사 시험 등에 물류보안, 녹색물류 등 반영하여 확산 유도
- 국제 수준의 물류보안체계 구축을 위한 관련 제도 개발 및 국제협력 강화
  - 물류보안관련 국제기준 변화에 대한 주기적인 모니터링과 능동적 대처를 위해 보안관련 국제기구 전담기관 및 인력을 육성하고, 상시 모니터링 체계를 구축
  - 해운·항공 등 국제물류에 대한 선진 수준의 화물보안체계 구축을 위해 항공화물 상용화주 지정을 지속 확대하고, 활성화를 유도
  - 물류보안 강화를 위한 기술개발 및 보급 확대를 지원
  - 예방적 물류보안 강화를 위한 육·해·공 물류위기관리 대응방안을 수립하고, 공급체인 보안통제를 위한 규정 마련을 추진

#### □ 물류시장의 갈등 완화를 위한 사회적 규제 및 지원 강화

- 시장 투명성 확보, 안전·재해예방 등에 대한 사회적 규제를 강화하고, 신속한 정착을 위한 제도적 지원 강화
  - 정부 인증 화물정보망 이용 화주에 대한 세제지원을 통해 거래단계를 축소하고 투명성을 확보
  - 불법다단계 등의 불공정 거래 시 처벌 강화, 화물운송시장 주체가 본연의 기능(운송의무, 운송관리 등)을 수행하도록 제도적 조치 마련

- 운전시간 제한, 과적·과속 운행규제, 안전·재해관련 의무교육 강화, 보관시설 안전·재해예방 지침 마련
- 화물차 운전자의 임금수준·근로조건을 개선하기 위하여 다단계 거래 축소, 적정운임 형성 지원

#### ○ 물류산업의 수직적 분업체계 정착 지원

- 대형기업은 물량에 대한 종합관리를 통해 물류산업의 고효율을 주도하고, 영세중소기업은 하단에서 (기능별)전문물류활동을 담당하는 분업체계 정착 유도
- 대형기업과 중소기업 간 거래관계의 투명성, 공정성이 유지될 수 있도록 공정거래에 대한 지속적 관리감독은 강화

#### ○ 지식경제부, 국토해양부, 공정거래위원회와 업계가 공동으로 참여한 물류시장 안정화 기획단 설치 및 운영

- 화주-물류기업 간 거래관계의 공정성 회복을 위한 관리감독을 강화하고, 가이드라인 개발 및 보급을 통해 공정거래 유도
- 불법 다단계 및 불공정 거래 단속 강화
- 신용카드 결제를 유도하고, 물류 거래 시 표준계약서 활용을 유도
- 화주 등 소비자 보호를 위한 물류분야 소비자 보호제도를 강화

### □ 물류산업의 장기적 성장역량 확보를 위한 사회적 기반 구축

#### ○ 물류산업의 고용창출 역량 확보를 위한 제도적 지원방안 마련

- 도심형 복합물류시설 개발을 통해 물류현장과 거주지간의 직주근접 체계를 강화
- 국방물류, 공공의료체계, 공공건설공사 등 공공부문의 물류아웃소싱을 확대

- 물류보안·환경·안전관리 분야의 전문인력 채용을 의무화하여 고용 확대를 유도
- 고령화 사회에 대비한 물류대응체계 구축
  - 고령화 시대에 대비한 중장기 물류전략 수립하여 고용정책, 고용환경, 기업 인력정책의 변화를 유도
  - 고령노동자의 노동생산성 향상을 위한 자동화·기계화기술 개발
  - 고령인구의 증가로 인한 유통구조의 변화에 대응한 물류서비스 및 기술 개발 추진
- 물류적 관점에서의 사회적 약자 지원체계 구축
  - 물류정책기본법 또는 교통기본법(입법예고 중)에 물류기본권 조항을 신설하여 지리적 위치, 소득, 연령, 성별 등의 차이로 인해 생활지원형 물류서비스에 있어 차별을 받지 않도록 지원
  - 벽·오지 및 도서지역 거주자, 독거노인 등 사회적 약자에 대한 물류 지원제도를 마련
- 물류기술의 개발 및 보급을 위한 정책기반 조성
  - 중장기 물류기술개발 계획을 수립하고, 교통부문 R&D 예산과의 계정 분리를 통해 안정적 지원체계 구축
  - 물류기술의 개발 및 도입에 대한 부처 간 역할분담 체계를 정비하여 중복연구를 사전에 차단하고, 종합연구개발 기반을 마련
    - \* 지경부: 기초·기반기술 중심, 국토부: 응용·복합기술 중심
  - 중소기업 등 취약계층을 위한 물류신기술 도입 및 확산 지원

## 제4장 글로벌 물류시장 진출을 위한 물류산업 경쟁력 강화

### 1. 현상 및 문제점

- 통관 등 국제물류거점의 서비스 수준은 상대적으로 우수한 편이나, 내륙 물류서비스 측면에서 일본 등 선진국에 비해 현저히 뒤처짐
  - 통합네트워크 차원의 고민이 부족하고, 거점 중심의 인프라 정책 지속
  - 국제물류거점과 국내 산업·소비거점을 연결하는 연계물류 측면에서 적시배송역량, 물류인프라, 화물추적 등 화주대응서비스, 물류업체의 서비스 역량 등이 취약(World Bank)

- 국내 전문물류기업의 글로벌 위상 낮음
  - 국내외 주요 전문물류기업들은 매출규모 및 수익성 측면에서 글로벌 물류기업에 비해 열악한 수준

※'09년 기준, 글로비스 3.2조원, 대한통운 1.8조원, DHL 77조원, UPS SCS 54.6조원

- 우리나라 물류기업의 대외 경쟁력 부족
  - 해운, 항공 등 국제수송을 담당하는 물류기업은 이미 글로벌 수준에 오른 것으로 평가받고 있으나, 기업물류를 담당하는 글로벌 전문물류기업은 국제 경쟁력 측면에서 매우 열악한 수준

※ World Bank 평가결과에서도 우리나라의 국제해운서비스 수준은 15위 수준으로, 타 부문(23~28위)에 비해 상대적으로 우수하게 평가받고 있음

※ 국제해운부문에서는 한진해운(8위)를 비롯해 4개사가 세계 30위권 이내이며, 항공 부문에서는 대한항공이 '04~'09년까지 6년간 연속 항공화물수송 세계 1위를 기록

- 최근 대기업의 물류자회사 중심으로 모기업의 해외진출과 동반하여 해외진출이 이루어지고 있으나 모기업 물량에 대한 의존도가 높아서 현지기업과 경쟁할 수 있는 수준에 이르지 못함

- 전문물류기업은 해외사업에 대한 경험 및 투자자금, 전문가 부족 등으로 진출역량을 갖추지 못함
- 국제물류거점의 활성화 및 부가가치 창출 미흡
  - 공항·항만 배후단지의 경우 글로벌 기업의 입주율이 낮고, 화물 수요 및 부가가치 창출 기반이 미약
  - 국내기업을 역차별하여 지역내 생산과 연계되지 않고 단순 환적거점으로 변질
- ※ 기업유치에 따른 국가경제기여도, 부가가치 및 고용 창출 수준을 평가할 수 있는 지침이 부재

## 2. 추진과제

### □ 국제물류거점의 확보 및 운영 활성화

- 고부가가치 창출형 국제물류기지화 추진
  - 육·해·공, 제조·물류·유통을 고려한 통합적 관점에서 국제물류거점 및 배후단지 개발 추진
  - 공항·항만 및 배후단지와 수요창출 기능을 갖춘 산업시설의 복합화 유도
    - 인천공항, 부산항 신항, 인천항, 광양항 등 국제물류거점 배후부지의 개발을 지속적으로 추진
    - 제조+물류+교통+도시지원시설+관광+교육기능과 연계하여 부가가치창출 중심으로 패러다임 전환을 유도
    - 배후단지의 맞춤형 비즈니스 모델을 개발하고, 전략마케팅을 통해 지속적인 발전 역량 확보, 안정적인 부가가치 창출 모색
    - FTA 추진 대상국가와의 교역특성을 반영하는 등 거점별 맞춤형 비즈니스 모델을 개발

- 항만별, 품목별로 불균형화된 시설확보율을 개선하고, 항만별 특성을 고려한 특성화 항만 개발 추진
  - 컨테이너 환적 허브, 동북아 오일허브, 원자재 수출입, 산업단지 지원항 등으로 특성화 개발 추진
- 중소기업형 국제물류 비즈니스모델 개발 및 활성화 지원
  - 중소기업 및 중소기업 지원형 공동물류센터 건립을 추진하고, 국내 산업거점과의 연계 확대
  - 중소기업의 주요 거래국을 대상으로 해외공동물류시설 확보를 추진하고, 연계비즈니스 모델 개발을 지원
- 법·제도적 지원방안 마련
  - 배후단지, 자유무역지대 등의 기업유치를 위해 중앙정부와 지자체 간 협력체계 구축하고, 통관, 관세, 보세, 고용 등 제도 개선방안 마련
  - 유치기업 선정 시 사업모델의 적정성, 물동량 창출 효과, 고용창출 등 기여도를 평가하여 임대료 인하 등 차별적 인센티브 제공

## □ 글로벌 수송네트워크 확대를 위한 적극적 노력 전개

- 항공운송시장의 글로벌 리더십 강화를 위한 적극적 외교 전개
  - 동북아, 동남아, 북미 및 유럽에 편중된 항공 운항노선의 지역편중 해소를 위한 국제협력 강화
    - 국적항공사의 경쟁력 강화를 추진하고, 인천공항의 국제 항공물류허브화를 위한 전략적 항공자유화 추진
    - 운항노선이 부족한 남미, CIS, 아프리카 지역을 대상으로 노선개설 추진
  - 한·중·일 항공협력을 통해 미국, 유럽 중심의 항공시장과 경쟁 가능한 동북아 통합항공시장 기반을 구축

- 국내외 항공운송시장 동향분석 및 수요예측 기능을 강화하여 항공 환경 변화에 능동적으로 대응하기 위한 항공협상 지속 추진
- 국제항공 네트워크 확충을 위한 선제적 항공자유화를 추진
  - 항공자유화 국가를 19개국에서 40개국 이상으로 확대
- 항공화물 물동량 예측을 위하여 수송실적 자료와 각종 경제지표를 연계한 항공화물수요예측 시스템 구축
- 북극항로를 포함한 글로벌 해운네트워크의 지속적 확대 추진
  - 동북아 해상·항공복합운송 활성화를 위한 국제협력·기술개발 강화
    - 한·중·일 해상운송 실태를 점검하고, 내륙 및 항공운송과의 연계를 통한 복합 운송 활성화 방안 마련
    - 중국 및 일본 항만과의 공조체계(Port Alliance) 강화
    - 연근해 화물운송사업의 신설을 추진하고, 연근해 피더네트워크의 경쟁력 강화를 위해 첨단수송기술과 복합운송사업모델 개발을 추진
  - 중남미, 아프리카 등 원근해 컨테이너 정기항로 가운데 틈새시장을 발굴하여 터미널 투자 및 해운협정 체결 등 다각적 지원체계 구축
  - 북극항로 개설에 대한 기대를 반영하여 국내 항만의 위상 강화를 위한 선제적 대응체계 구축
    - 실현가능성 및 영향 분석을 통해 사업추진 타당성을 평가하고, 타당성 확보 시 항만네트워크 재검토 등 신속한 대응체계 구축 추진
    - 이사회 정회원 가입, 북극해 연안국과의 양해각서 체결 등 북극해 관련 국제회의 및 국제기구에서의 외교활동을 강화
- 대륙연계 육상물류네트워크 확보를 위한 국제협력 추진
  - 북한의 물류인프라 개방을 지속적으로 추진하는 한편, 관련 국내 수송 인프라 개선 추진



- 북한물류인프라 개발 및 활용에 관한 전략계획 수립하고, 철도 및 도로연결 기본 계획 협의 추진
- 동해선 미연결구간의 연결, 개성공업지구 내 전용물류단지 건설 등 물류네트워크 확보 추진
- 중국, 러시아 등 동북아 주변국을 비롯한 국제철도협력기구 등과의 국제협력을 통해 대륙철도망 연결을 추진

## □ 국제물류산업의 글로벌 성장역량 확보

- 글로벌 전문물류기업 육성 및 시장진출 확대 유도



- 전문물류기업의 글로벌화 · 대형화 유도
  - 저금리 해외투자자금 조달 등 시급한 지원부터 글로벌 물류인력 육성 등 장기적 물류산업 성장 기반까지 고려한 지원방안 발굴
  - 글로벌 M&A, 해외직접투자 등을 활성화하기 위해 컨설팅을 지원하고, 정책금융 공사, 국책은행 등을 통해 자금조달을 지원
  - 글로벌 물류기업 육성을 위해 글로벌물류기업인증, 국제물류주선업 인증을 도입
  - 우정사업본부 및 철도공사의 물류기능을 분리하여 민영화함으로써 글로벌 물류기업으로 육성 추진
  - 다양한 해외시장 진출 지원모델을 개발하고, 각 모델별로 차별화된 지원 제공
  - 현지기업 M&A 활성화를 위하여 조세제도 등 관련 법률, 현지 사업정보 제공, 컨설팅 지원, M&A 자금 조달 등 지원방안 마련
  - 신규 물류시장 개척 시 사업권 확보, 투자 회수, 세금 문제 등 사업위험이 최소화 되도록 정부간 협력 추진

- 신시장 확보를 위해 해외 물류거점에 대한 인프라 투자를 활성화
  - 글로벌 네트워크 구축계획을 수립하고, 해외진출 및 거점 확보를 위한 금융 시스템 구축
  - 해외 항만·공항 등 인프라 및 물류 투자 전문기관을 육성
  - 중소기업 해외공동물류센터 구축을 확대하는 한편, 제3국 물류시장 선점을 위한 외교-물류협력사업 발굴하여 추진
  - ODA사업을 통해 개도국 항만, 공항, 배후연계수송망 등 국제물류기반시설 개발을 지원하고, 국내 물류기업의 사업참여를 유도
- 물류투자 전문기관 육성을 통한 적극적 해외진출 도모
  - 해외투자사업 발굴 및 타당성 조사, 직접투자를 위한 투자전문기관 육성
  - 물류기업의 해외진출 및 글로벌 물류네트워크 구축을 위한 투자재원 마련 지원
  - 투자대상 확대, 기대수익률 및 투자회수기간 조정을 통해 국제물류투자펀드 활성화 모색
- 해외진출 지원센터 육성
  - 국제물류지원센터의 기능 활성화를 추진하는 등 현지정보의 지속적 수집 및 제공을 위한 전담기관으로 육성 및 지원
  - 글로벌물류시장을 권역별로 분리하여 시장분석에 기반한 차별화된 진출전략 수립
  - 물류기업의 해외진출을 지원하기 위해 해외물류 시장정보 DB 구축 및 제공하고, 사전·사후 컨설팅을 통한 진출과정의 애로사항 해소 지원
  - 민-관-산-학-연 정보 공유를 통해 현지진출 투자가이드뿐만 아니라 미래예측 및 계획수립에 활용 가능한 전문적인 정보 제공
  - KOTRA 등을 활용하여 해외진출 기업에 대한 현지 컨설팅 및 업무지원 체제 구축하고, 투자대상국의 법률 및 제도에 정통한 전문인력 양성을 지원
- 해외시장 동반진출 지원
  - 화주·물류기업 해외진출협의체를 동남아 지역까지 확대

- 물류기업의 해외진출 리스크 감소와 시너지 효과 극대화를 위해 제조+물류기업, 공공기업+물류기업, 자원외교·ODA 사업과 연계한 패키지형 진출을 추진
- 국내 화주기업과 전문물류기업의 해외 동반진출 성공사례를 발굴하여 홍보하고, 3자물류 동반진출 시 자금 및 세제를 지원하는 방안 마련
- 국내 물류기업이 해외에서 수행하는 물류활동을 국내 물류기업이 처리할 수 있도록 물류협력체계 구축

#### ○ 해운선사의 지속적 성장기반 구축

- 해운선사의 글로벌 경쟁력 제고 지원
  - 대형선사는 선대확충, M&A 등을 통해 Global Top 10 선사로 도약하도록 지원
  - 중견선사는 분야별 특화를 통해 고수익 창출 및 대형화 유도
  - 선사간 상생협력 강화를 유도하는 한편, 국내 대형화주와 국적선사 간 장기운송 계약 확대 유도
  - 북극항로 상용화 등에 대비한 물류사업 모델 검토
- 고부가가치 프로젝트 물류 활성화 추진
  - 중남미, 아프리카 등 해외자원개발사업에 지분참여를 통한 수송사업권 확보 추진
  - 건설사 등과의 협의체를 구성을 통해 플랜트건설 등 초중량물 운송사업 진출을 적극 유도하고, 특수선박 확보를 위한 금융지원 등 지원방안 모색
  - 해양자원개발선 산업 활성화를 위해 산·학·연 협의체를 구성하고, 국내기업 간 컨소시엄 구성 시 금융지원 등 지원방안 모색
- 해운산업을 지식기반 고부가가치 산업으로 육성
  - 선박관리업 등 고용창출 기능이 뛰어난 고부가가치 산업을 육성하기 위한 제도 개선 추진
  - 해운중개·보험·중재 서비스 등 물류연계 금융서비스 확대를 위한 제도 개선 및 지원방안 마련
  - 국내외 물류거점 확보, 제3자 물류기업 M&A 또는 제휴를 통해 선사의 종합 물류역량 강화를 유도

- 국제물류주선업의 서비스질 제고를 위해 등록기준 강화, 표준약관 도입 등 시장 질서 확립 추진
- 국적선사의 재무적 안정성 제고를 위한 선박금융 시스템의 강화
  - 보증기금 조성을 위해 정부 및 선사의 공동출연을 위한 법 개정을 추진
  - 선박금융의 지속적 확대를 위해 투자재원의 다양화를 추진하고, 선박금융투자 전문 기관 육성, 선박펀드운용사의 겸업 허용 확대, 선박투자 전문은행 설립 등을 추진
  - 해운·조선·금융 상시 협의체 구성을 통해 금융위기 등에 공동대응체계 마련
- 해운산업 활성화를 위한 인적·제도적 기반 확보
  - 해운시황 전문분석기관을 설립하여 국제시황 변동에 선제적으로 대응하는 한편, 상시 구조조정 시스템을 통해 해운산업의 안정적 성장역량 강화
  - 용대선 신고범위 확대 등 선박수급관리기능을 강화하는 한편, 해운분야의 외환, 선박금융, M&A 관련 전문인력 양성을 지원
- 항공물류산업의 지속적 성장기반 구축
  - 항공물류산업 활성화를 위한 정책기반 조성
    - 정부와 산업계간 의사소통 활성화를 위해 항공물류정책 및 사업계획의 공유체계를 구축
    - 중소형 포워더의 해외진출 지원을 위한 금융지원방안 마련 검토
    - 항공물류 전문가 양성을 위해 물류전문고등학교에 항공과정을 개설하고 국제물류 주선협회에서 운영 중인 전문인력 양성 프로그램을 확대
  - 항공물류산업의 지속적 경쟁 환경 조성
    - 항공물류 서비스 향상을 위해 여객 중심의 항공교통이용자 보호제도를 화물 부문까지 확대
    - 공항물류단지 내 안정적인 환적화물 창출을 위해 보관, 배송, 부가가치물류를 수행하는 글로벌 기업의 지역물류거점 유치
    - 화물수송 전문 저비용항공사 설립 등 공급력 증대를 검토

- 중국, 일본 등 주요 교역국을 비롯하여 신흥시장으로의 화물노선 신규개발을 통해 항공물류 시장규모의 지속적 확대 유도
- 항공물류인프라의 지속적 확보 및 선진화
  - 공항 배후단지 활성화 위한 법적·제도적 개선을 추진하고, 전문산업 클러스터 조성을 위한 기반환경 구축을 지원
  - 국제특송사 유치를 통한 유출입 물동량 증대를 도모하는 한편, 한국발 또는 한국 경유 물동량 확보를 위한 비즈니스모델을 발굴
  - 타모드와 연계한 복합운송체계 구축 등 새로운 사업모델 발굴 지원
  - 화물부문 항공자유화를 지속적으로 확대하는 한편 중국, 인도, 중앙아시아 등 신흥경제국을 대상으로 틈새노선 및 사업모델 개발 추진
- 첨단기술을 활용한 효율적 항공물류프로세스 구현
  - 중소포워더를 위해 Aircis 인터페이스 구축을 지원하는 등 항공물류 부문의 IT 기술 개발 및 운영활성화를 지원
  - 항공물류 효율성 제고 및 보안 강화를 위해 RFID 도입, 정보연계 등 추진
  - 수출입 전자문서 양식의 글로벌표준화를 지속 추진

## □ 글로벌 연계성 강화를 위한 국제협력의 확대

- 글로벌 복합운송 네트워크 구축을 위해 국제협력을 지속 확대
  - 글로벌 물류시장 통합에 대비한 제도적 기반을 조성
    - 지역특성에 대한 분석, 협력가능성 모색을 통해 국가별 국제협력 전략 구축
    - 국내 투자자 보호방안 마련하여 안정되고 예측 가능한 투자환경 조성
    - 현지투자 관련 불합리한 규제 완화 등 진입장벽 제거 지원
    - 대상국가 선정 및 국가별 추진계획 수립
  - 단계적인 협력 증진 방안 마련

- 동북아 역내교역 증가에 대비하여 물류분야 인프라 개발 및 운영 주도권 확보를 추진
- 초기에는 동북아 3국을 대상으로 협력 체계를 갖추고, 향후 러시아 및 ASEAN 지역으로 확대 도모

#### ○ 동아시아 차원의 국제물류협력체계 강화

- 한-ASEAN 물류협력사업의 일환으로 물류인력 양성, 기술지원, 선진화 노하우 전수, 인프라 구축 경험 전수를 지속 추진
- 한·중·일 교통물류장관회의를 지속 개최하고, 동북아 항만국장회의 등 협력채널을 통한 세부협력사항 발굴 및 추진
- 물류 관련 정보·기술·인력의 지역 내 교류 및 협력을 확대하고, 한·중·일 FTA 체결에 대비한 물류분야의 대응체계를 구축
- FTA 체결 시 물류시장 규제(진입규제, 투자보호 등) 개선 적극 추진
- 국제물류 보안강화 추세에 대응한 동북아 차원의 대응전략을 마련하고, 정보의 원활한 연계를 위해 DB표준화 등 기반 인프라를 구축
- 상호교류 및 협력 확대를 위해 한·중·일 물류공동연구를 추진하고, 우수사례를 발굴하여 주변국으로 확대

#### ○ 물류부문의 글로벌 리더십 강화를 위한 외교적 노력 강화

- 녹색물류, 국제물류보안 등 글로벌 이슈에 대한 지역차원의 대응체계를 구축하고, 표준제정 등을 주도하여 우리나라의 외교적 입지 강화

## 제5장 시장기능 회복을 통한 물류산업의 경쟁력 제고

### 1. 현상 및 문제점

#### ○ 제3자물류 시장의 성장 속도 저하<sup>9)</sup>

- 국내 화주기업의 물류전문기업(3자물류) 활용비율은 48.2%로 증가세에 있으나, 증가속도는 점차 감소 중

※ 3자물류 활용추이: 25.7%(’02년)→30.0%(’04년)→38.8%(’06년)→46.3%(’08년)→48.2%(’09년)

※ 선진국의 3자물류 활용비율: 유럽(80%), 미국(79%), 일본(70%), 싱가포르·호주(60%)

- 화주기업들은 국내 전문물류기업들이 자사 물류업무를 대행하여 지속적 개선을 리드할 수 있는 역량을 갖추지 못한 것으로 평가

※ 전문물류기업이 화주에 비해 인력, 노하우, 자본 등 경영자원 측면에서 열악

- 내부물량을 통해 부가적 매출을 발생시켜 기업의 총가치를 증대시키고, 내부거래과정에서 불법적인 자금 축적 등 부정행위 상존

#### ○ 국내 전문물류업체의 수익성 저하<sup>10)</sup>

- 물류기업의 평균 수익률은 ‘07년 대비 4.2% 감소한 4.1% 수준

※ 전문물류기업의 수익성이 3% 미만으로 재투자 여력이 부족

- 운수업 전체의 영업이익률은 2009년 1.4% 수준으로 제조업(6.2%), 서비스업(4.0%)에 비해 월등히 낮은 수준

- 국내 전문물류기업은 전통적 물류서비스를 기반으로 성장하여 부가가치 창출 역량 면에서 선진기업에 비해 열악

- 화주기업의 서비스료 인하 등 일방적 요구에 대한 물류기업의 협상 역량은 감소하고, 여기에 유가 및 인건비 등 원가상승이 지속

9) 한국무역협회, “3자물류활용 현황조사결과”, 2009.11.17.

10) 한국무역협회 국제물류지원단, “2009년도 3자물류업체 경영실태”, 2010.7.7, 물류신문사, “물류산업총람 2010”

## 2. 추진과제

### □ 물류산업의 구조적 안정화 및 선진화를 위한 제도 마련 추진

- 물류산업법(현 화물자동차운수사업법) 개정을 통해 업종별 특성에 맞는 안정화, 선진화 방안 마련
- 현행 화물자동차 수급조정, 다단계금지 등 단기적 규제정책의 지속가능여부를 판단하고, 향후 대응전략을 마련
- 우수물류기업을 선별하여 제조업수준의 정책 지원을 통해 자연적 구조조정 유도

### □ 산업별 안정화·선진화 지원체계 구축

- 화물운송시장의 안정성 및 합리성 제고
  - 화물운송시장의 구조적 개선 유도
    - 시장기능을 전제로 육상운송업 수급구조 안정과 영세운송기업의 전문화 도모
    - 수급조절에 기반을 둔 현행 허가제를 진입자격에 기반한 허가제로 전환
    - 시장 경쟁원리는 최대한 보장하고 시장내부의 공정거래 관련 규제는 최대한 강화
    - 지역별, 산업별로 운송조합화 및 M&A, 개별운송사업자의 기업화를 유도하기 위한 지원제도 마련
  - 화물운송시장 합리화를 위한 지원제도 정비 및 확대
    - 화물운송업에 대한 각종 지원제도의 정책우선순위를 정책방향(연안해운·철도 > 영업용도로 > 비영업용도로)에 따라 재정비
    - 영업용운송수단에 대해 대중교통 지원과 동등한 관점에서 지원을 추진
    - 영업용화물자동차의 고속도로 통행료 할인, 전용 휴게소 설치 지원
    - 화물운송 위탁수수료 제도와 비합리적 규제 개선을 통해 운송생산성 향상



## ○ 물류시설운영 및 주선서비스의 시장기능 회복 유도

- 창고업, 주선업 등 영세기업의 영세성 극복 및 경영환경 개선을 위해 등록제로의 전환을 추진
- 등록기준 확보 여부를 정기점검하고, 기준미달 업체는 지속 퇴출
- 항만배후단지 입주기업 선정 시 국제물류주선업을 우대하고, 통관취급 허용을 추진하는 등 경쟁력 강화 지원
- 통합물류협회 등 관련단체를 통해 퇴출기업 전업지원 프로그램 운영

## ○ 택배업 선진화 추진

- 택배업에 대한 법적지원근거 마련을 위해 업종신설 등을 검토
- 택배차량 운전자의 자격요건 완화, 필요시 외국인 고용 허용 등 인력 확보 지원 검토
- 택배운임 합리화 방안 검토
- 간선도로 주정차 가능지역 확대, 무인택배함 설치 등 작업환경을 개선하고, 집배송체계 공동화 등 효율성 제고 지원
- 택배서비스 평가제 등을 통한 서비스품질 향상 도모

## □ 물류시장의 규모적 확대를 통한 경쟁력 강화 지원

## ○ 3자물류 활성화를 통한 물류시장의 규모적 확대 도모

- 자가물류의 3자물류 전환을 지속적으로 유도
  - 화주기업 세제지원제도의 지속 추진 및 실효성 제고를 위한 제도 보완
  - 3자물류 전환 컨설팅 지원사업을 지속적으로 확대하고, 대기업에 비해 상대적으로 자가물류 및 물류비 비중이 높은 중소기업의 물류공동화 등에 집중 지원
  - 물류대상 평가항목에 3자물류 전환 실적을 주요 평가지표로 삽입하는 등 적극적 유도정책을 통해 화주기업의 인식전환 도모

- 우수 물류기업(인증기업)에 대한 공공기관 물류위탁 확대 유도
- 화주의 아웃소싱 유도를 위한 물류아웃소싱 선진사례 발굴 및 홍보 확대
- 중소기업 물류합리화 종합대책 수립 및 추진
- 중소화주기업을 대상으로 3자물류 컨설팅·공동화·정보화 사업에 대한 지원을 확대하고, 중소전문물류기업과 연계를 지원

## □ 물류기업의 경쟁력 강화를 위한 종합적 지원체계 구축

- 물류기업 지원의 실효성 제고를 위해 별도재원 확보 추진
  - 다양한 물류산업 활성화 정책의 지속성, 유연성 확보를 위해 물류산업 합리화기금 확보 추진
  - 물류산업 지원제도의 신규 발굴 및 지원 지속성 확보
- 우수기업의 경쟁력 강화 지원체계 구축
  - 글로벌 물류기업 인증제도 도입 추진
  - 각종 물류기업인증제도의 통합 관리방안 구축
    - 차별화를 통한 자연적 구조조정을 유도하기 위해 물류산업 내 개별 업종별 인증 제도를 도입하고, 인증기업에 대한 지원을 강화
    - 업종별 인증제도와 종합물류기업인증제도의 통합관리를 통해 물류기업 부담 완화
  - 우수기업에 대한 차별적 지원을 통한 성장역량 강화
    - 종합물류기업 인증기업에 대한 산업인력 병역특례 허용 추진
    - 근무여건, 인력부족을 등을 감안하여 외국인 고용 허가 등 검토
    - 물류시설 개발 시 규제 완화, 화물자동차 증차 허용 등 추진
    - 조달청 정부조달사업 및 공공기관 입찰 시 우대제도 마련

## 부록 1. 2020년의 국가물류 미래상

목표 및 전략		성과지표	단위	2008년	2010년	2015년	2020년
1	국가물류체계 효율성 제고	기업물류비비중	%	91	80	64	55
	11 물류네트워크의 연계 및 균형적 활용						
	11.1 인프라 확충 및 재정비	공공물류거점 <sup>1)</sup> (계획대비)조성율	%	0	8.9	100.0	12)
	11.2 연계수송네트워크 구축	철도인입선 산수(항만 산업단지)	개	16(9.7)	16(9.7)	23(13.10)	
		항만 및 산업단지 철송이용율 <sup>3)</sup>	%	1.3	-	6.0	123
	12 고품질의 물류서비스 제공을 위한 소프트웨어 인프라 확보						
	12.1 국가물류서비스 품질 제고	LPI지수	포인트	3.64		3.89 <sup>14)</sup>	3.97 <sup>15)</sup>
	12.2 표준화 향상	표준화레벨 이용율	%	37	42.0	50.0 <sup>16)</sup>	60.0 <sup>17)</sup>
	12.3 공동화 제고	화물자동차 공차운행비율	%	31.3	30.0	26.0	22.0
	12.4 전문물류인력 확보	중물업체의 물류전문인력 확보비율	%	11.5	13.0	16.0	20.0
2	국가물류체계 지속가능성 확보	물류부문 CO <sub>2</sub> 저감율	%	0	0	3.4	16.7
	21 저탄소 녹색물류 체계 구축						
	21.1 대량운송수단 활용 제고	대량운송수단 수송분담율	%	26.9	30.0	36.0	45.0 <sup>18)</sup>
	21.2 영업용 중심의 도로 화물 수송체계 구축	영업용화물차량 수송분담율 <sup>9)</sup>	%	36.2		45.0	53.0 <sup>20)</sup>
	22 고용창출	물류업 종사자 비중	%	3.4	3.4	3.6	4.0
3	물류를 통한 국부창출	물류산업 총매출 비중	%	3.65	3.8	4.3	5.0
	31 글로벌 네트워크 및 기업역량 확보						
	31.1 물류기업의 해외매출 확대	중물업체의 해외매출 비중	%	15.5	20	28	40
	31.2 글로벌네트워크 구축	중물물류기업의 평균해외거점수	지역	48	5.0	7.0	10.0
	31.3 글로벌 물류기업 육성	매출 3조 이상 전문물류기업	사	1	1	5	10
	32 국내 물류산업의 자생기반 및 경쟁력 확보						
	32.1 물류시장의 확대	3자물류 이용률	%	48.2	52.0	60.0	70.0 <sup>21)</sup>
	32.2 물류기업의 수익성 제고	물류기업 영업이익률	%	< 3.0	3.5	5.0	8.0 <sup>22)</sup>
	32.3 중소 전문물류기업의 경쟁력 제고	업체당 매출액	억원	4.1	4.5	5.5	7.0

11) 항만 및 공항 배후단지, 내륙물류기지, 철도CY 등 포함

12) 2015년까지 1,988만m<sup>2</sup> 확보 계획, 20년까지의 계획은 사업시행 및 수요 발생을 고려하여 계획 수립

13) 인입선 유치 시설의 철송이용률

14) LPI 순위 15위인 미국의 2008년 평가점수

15) LPI 순위 7위인 일본의 2008년 평가점수

16) 2008년 일본의 표준화율

17) 2008년 미국의 표준화율

18) 일본은 50%를 목표로 정책 추진 중

19) 도로화물수송실적(톤-km) 중 영업용 비중

20) 일본의 영업용 화물자동차 수송분담율은 84.1%, 본 계획에서는 3자물류의 증가율을 반영하여 목표치 산출

21) 일본의 3자물류 이용률

22) 글로벌 대표 3PL 기업의 평균영업이익률

## 부록 2. 기존계획 대비 비교표

구 분	기존계획(2006-2020)	수정계획(안)(2011-2020)
비전	○ 2020 글로벌 물류강국	○ 21세기 저탄소 녹색성장을 선도하는 글로벌 물류강국
목 표	○ 2대 목표 - 물류를 통한 국부창출 - 국가물류체계의 효율성 제고	○ 3대 목표 - 물류를 통한 국부창출 - 국가물류체계의 효율성 제고 - 물류산업의 장기적 성장동력 확보
추진 전략	○ 5대 추진전략 - 글로벌 물류체계 강화 - 물류산업의 활성화 - 하드웨어 인프라 구축 및 재정비 - 소프트웨어 중심의 물류체계 강화 - 국가물류기반체계 확립	○ 5대 추진전략 - 육해공 통합물류체계 구축을 통해 물류효율화 구현 - 고품질 물류서비스 제공을 위한 소프트 인프라 확보 - 녹색물류체계와 물류보안강화로 선진물류체계 구현 - 글로벌 물류시장진출을 위한 물류산업 경쟁력 강화 - 시장기능회복을 통한 물류산업의 경쟁력 제고
① 육해공 통합물류체계 구축을 통해 물류효율화 구현	○ 주요 공·항만 확충 및 국제물류센터화 ○ 동북아 물류네트워크 강화 ○ 도심 및 지역물류기반시설 정비, 확충	○ 공항만 등 물류거점 연계성 강화 및 투자효율화 ○ 통합적 물류네트워크 구축 계획 수립 ○ 기존 물류거점의 효율화·운영 활성화 ○ 도시물류 활성화
② 고품질 물류서비스 제공을 위한 소프트 인프라 확보	○ 국가물류체계 효율화 촉진 및 국가물류 정보화 및 네트워크화 ○ 물류표준화 체계 강화 및 확산 ○ 고급전문 물류인력 육성	○ 물류정책의 총괄추진체계 구축 ○ 정확한 물류통계 생성을 위한 시스템 구축 ○ 근로환경 및 고용여건 개선 추진 ○ 맞춤형 물류인력 양성 ○ 물류표준화와 공동화 추진
③ 녹색물류체계와 물류보안강화로 선진물류체계 구현	○ ‘하드웨어 인프라 구축 및 재정비’에 환경친화형 물류환경 조성이 포함 ○ 위험물 수송관리체계 구축	○ 기업의 자발적 참여에 근거한 녹색물류전환 추진 ○ Modal Shift와 분야별 녹색물류 전환 추진 ○ 물류보안 체계 조기구축으로 물류기업 경쟁력 제고
④ 글로벌 물류시장진출을 위한 물류산업 경쟁력 강화	○ 동북아 연계네트워크 강화 ○ 남북교류확대에 따른 물류분야 대응방안 마련 ○ 글로벌 물류기업 또는 글로벌 기업의 물류센터 유치	○ 전통적 물류기업의 새로운 수익원 창출 ○ 종합물류기업을 글로벌 물류기업으로 육성 ○ 공항만 물류거점의 동북아 물류허브화
⑤ 시장기능 회복을 통한 물류산업의 경쟁력 제고	○ 물류산업의 활성화/선진화/국제화 추진 - 물류시장의 확대, 투명성 제고 - 전문물류기업 육성제도 추진 - 물류기업의 국제화 지원	○ 전통적 물류기업 구조조정을 통한 물류시장 재편 ○ 3자물류 활성화를 통한 물류시장 규모 확대 ○ 물류산업 육성을 위한 정책적 지원수단 마련