

우리나라 물류산업의 현황 및 경쟁력 분석

김 찬 호* · 박 상 욱**

〈目 次〉

I. 서론	III. 우리나라 물류기업의 해외진출 사례
II. 우리나라 물류산업의 현황 및 관련 법제도	IV. 우리나라 물류산업의 경쟁력
	V. 결론

I. 서론

최근 세계물류시장은 세계경제의 글로벌화와 산업의 수직적 분업화가 급속히 진행됨에 따라 엄청난 규모로 급성장하고 있다. Datamonitor에 따르면,¹⁾ 세계 물류시장 규모는 2007년 8,046억 달러(925조 2,900억원, 1달러 당 1,150원 적용)로 2003년에 비해 연평균 6.2% 증가하였으며, 2012년에는 2007년 대비 연평균 5.3% 증가한 1조 406억 달러로 전망하고 있다.

특히 최근 세계물류시장을 주도하고 있는 제3자 물류시장의 경우에는 글로벌 물류업체는 시장 점유율 향상, 진입장벽 형성 및 리스크 분산을 위해 적극적으로 기업 간 인수합병(M&A)이 이루어지고 있으며, 이로 인해 몇몇 대형 물류기업이 글로벌 네트워크를 구축하고 국제 물류시장을 통합·장악해 나가고 있는 실정이다. 이와 같은 대표적인 사례가 DPWN(독일)의 Exel(영국) 인수('05.12), DB(독일)의 Bax Global(미국) 인수('06.01), TNT(네델란드)의 Wilson Logistics(스웨덴) 인수('04.06) 등이다.

한편, 우리나라의 경우 2008년 기준으로 1만여 개 제조업체가 해외에 진출해 있고 국가 경제 구조가 대외의존도가 높아 국제물류수요가 높음에도 불구하고 우리나라 물류기업의 영업범위는 해외로 진출하지 못하고 대부분 국내시장에 한정되어 있다. 이는 34만여 개에 달하는 국내물류기업이 한정된 국내물류시장에서 서로 경쟁하다보니 해외 물류시장에 진출할 수 있는 규모로까

* 서울대학교 경영학과 박사과정

** 서울대학교 경영학과 부교수

1) Datamonitor, Global Logistics: Industry Profile, 2008.12.

지 성장하지 못하는 악순환에 기인한다.²⁾ 더욱이 우리나라의 제조기업은 물류서비스 자체를 부가가치를 생산하기 위한 하나의 수단으로만 간주하려는 특성이 강해 제3자가 제공하는 물류서비스가 자신이 원하는 요구(저비용에 고 효율 서비스)에 부합하지 않을 경우 물류서비스를 쉽게 내부화하여 자가 물류 또는 2차 물류를 발전시켰기 때문에 우리나라 물류기업이 종합물류기업으로써 글로벌 물류시장에 진출하는 기회를 가로막는 역할을 하여왔다.

따라서 본 연구에서는 우리나라 물류기업의 현황을 살펴보고 우리나라 물류기업이 글로벌 물류시장에서 가진 경쟁력 요인과 향후 경쟁력을 가지기 위해 가져야 하는 요인은 무엇인지를 분석해보고자 한다.³⁾

II. 우리나라 물류산업의 현황 및 관련 법제도

2.1 물류산업의 현황

물류(物流)에 대해 우리나라의 「물류정책기본법」 제2조 제1항 제1호에서는 “재화가 공급자로부터 조달·생산되어 수요자에게 전달되거나 소비자로부터 회수되어 폐기될 때까지 이루어지는 운송·보관·하역(하역) 등과 이에 부가되어 가치를 창출하는 가공·조립·분류·수리·포장·상표 부착·판매·정보통신 등”으로 정의하고 있다. 그러나 2007년 12월 통계청이 고시한 제9차 한국표준산업분류에 따르면 물류산업은 운수업으로 구분되어 있으며, 운수업에는 81개의 업종이 포함되어 있다. 즉 우리나라에서는 물류산업이 포괄적인 의미에서 운수업에 포함될 뿐 독립적으로 구분되어 정의되어 있지는 않다. 따라서 본 연구에서는 우리나라 물류산업의 현황을 분석하기 위하여 통계청의 한국표준산업분류에 따른 운수업통계연보를 사용하고자 한다.

운수업통계에 따르면, 물류산업에 종사하는 우리나라의 기업체수는 2007년 기준으로 34만 1,788개 업체가 있으며, 이는 1997년 18만 9,909개에 비해 연평균 6.1% 증가한 수치이다. 이들 기업이 고용한 종업원 수는 2007년 105만 명으로 1997년 75만 6,140명 대비 연평균 3.3% 증가하였다. 따라서 업체당 평균 종업원 수는 2007년 3.1명으로 1997년 4.0명에 비해 업체당 종업원 규모가 다소 감소하였다. 이들 종업원 전체의 임금은 2007년 17조 8,196억 원으로 1997년에 비해 연평균 7.4% 증가하였는데, 1인당 연평균 급여액은 2007년 1,697만원으로 1997년 1,158만원에 비해 연평균 3.9% 증가하는 수준이었다.

2) 통계청의 운수업조사에 따르면, 2007년 우리나라 물류기업의 매출액 수준은 업체당 3억원에 불과

3) 본 논문은 한국해양수산개발원에서 2009년 기본과제로 수행한 “글로벌 리더 물류기업 성장전략 연구”의 일부 내용을 발췌·정리함

물류기업의 총 매출액은 1997년 43조 5,254억 원에서 2007년 102조 4,303억 원으로 연평균 8.9% 성장하였으나, 매출액에서 영업비용이 차지하는 비율이 2007년 89.7%로 영업수익은 10.3%에 이른다. 한편 물류산업의 부가가치는 2007년 41조 5,208억 원으로 1997년 이후 연평균 6.6% 증가하였으며, 유형자산도 2007년 125조 1,229억 원으로 1997년 이후 10.4%의 높은 증가세를 보이고 있다.

이러한 물류산업 전체의 외형적인 발전에도 불구하고 업체당 매출액은 2007년 3억원 수준에 불과하며, 업체당 유형자산도 3억 6,610만원 수준으로 타 산업에 비해 낮은 수준이다. 즉 우리나라의 물류산업은 외형적인 발전에도 불구하고 내형적으로는 소규모 물류업체의 난립으로 인하여 업체당 매출액과 고정자산은 낮고 산업에 종사하는 종업원의 임금수준도 낮은 영세성을 벗어나지 못하는 문제점을 가지고 있다.

〈표 1〉 우리나라 운수업 현황 추이(1997~2007년)

년도	기업체수 (개)	종사자수 (명)	급여액 (백만원)	매출액 (백만원)	영업비용 (백만원)	부가가치 (백만원)	유형고정자산 (백만원)
1997	189,909	756,140	8,757,807	43,525,381	38,252,910	21,814,038	46,673,343
1998	193,949	739,823	8,316,374	47,322,840	41,956,702	21,614,726	51,742,796
1999	218,081	791,220	8,952,241	49,646,499	43,473,538	23,586,632	57,507,722
2000	246,962	832,336	9,932,456	54,634,052	47,754,883	25,734,238	65,488,320
2001	283,342	938,430	11,706,115	60,119,702	52,941,121	29,049,958	80,452,861
2002	298,148	974,791	12,840,471	63,488,343	56,509,780	31,106,641	79,001,055
2003	318,399	976,614	14,136,429	67,053,366	59,501,745	32,826,545	86,689,239
2004	324,922	1,007,826	15,221,536	81,621,520	72,287,794	36,141,659	99,989,326
2005	329,518	1,014,794	16,108,483	87,763,829	78,534,577	37,095,513	103,019,337
2006	337,837	1,035,099	17,042,211	91,415,971	82,556,885	38,240,071	116,431,168
2007	341,788	1,050,255	17,819,604	102,430,262	91,856,399	41,520,809	125,122,904
CAGR	6.1%	3.3%	7.4%	8.9%	9.2%	6.6%	10.4%

자료: 통계청, 운수업조사, 1997~2007.

2.2 물류산업 관련 법

2.2.1 물류정책기본법

2008년 2월 4일 시행된 「물류정책기본법」은 1992년 시행된 「화물유통촉진법」을 개정한 것으로 우리나라 “물류체계의 효율화, 물류산업의 경쟁력 강화 및 물류의 선진화·국제화를 위하여 국

내의 물류정책·계획의 수립·시행 및 지원에 관한 기본적인 사항을 정함으로써 국민경제의 발전에 이바지함을 목적"으로 한다(제1조).

「물류정책기본법」은 우리나라 물류정책을 종합하고 조정하기 위해 국토해양부 장관이 필요하다고 판단될 경우 물동량의 발생현황과 이동경로, 물류시설·장비의 현황과 이용실태, 물류인력과 물류체계의 현황, 물류비, 물류산업과 국제물류의 현황 등에 대한 물류현황조사를 실시하도록 하고 있다. 아울러 10년 단위의 국가물류기본계획을 5년마다 수립하고, 연도별 시행계획을 수립하도록 하고 있다. 이와 더불어 특별시장 및 광역시장은 지역물류정책의 기본방향을 설정한 10년 단위의 지역물류기본계획을 5년마다 수립하도록 하고 있다.

아울러 「물류정책기본법」은 국가물류정책과 관련한 주요 사항을 심의하기 위해 국무총리를 위원장으로 24명의 위원으로 구성된 국가물류정책위원회를 설치하여, 국가물류체계의 효율화에 관한 중요 정책 사항, 물류시설의 종합적인 개발계획의 수립에 관한 사항, 물류산업의 육성·발전에 관한 중요 정책 사항, 국제물류의 촉진·지원에 관한 중요 정책 사항, 「물류정책기본법」, 또는 다른 법률에서 국가물류정책위원회의 심의를 거치도록 한 사항, 그 밖에 국가물류체계 및 물류산업에 관한 중요한 사항으로서 위원장이 회의에 부치는 사항 등에 대하여 심의·조정하고 있다.

한편 「물류정책기본법」 3장에서는 물류시설·장비의 확충, 물류표준화, 물류정보화 등을 촉진하기 위한 제도를 마련하고 있으며, 4장에서는 물류산업의 경쟁력을 강화하기 위한 물류산업 육성, 종합물류기업 인증제도, 국제물류주산업 등록제도, 물류인력 양성제도 및 물류 관련 단체의 육성제도 등을 두고 있다. 아울러 5장에서는 물류의 선진화 및 국제화를 위해 물류 관련 연구개발은 물론 환경 친화적 물류를 촉진하기 위한 시책을 강구하도록 하고 있으며, 국제물류협력체계 구축, 국내 물류기업의 해외진출, 해외 물류기업의 유치 및 환적(환적)화물의 유치 등 국제물류 촉진을 위한 국제물류 촉진 및 지원방안을 마련하고 있다.

2.2.2 물류시설의 개발 및 운영에 관한 법률

1996년 제정된 「유통단지개발촉진법」을 2008년 개정된 「물류시설의 개발 및 운영에 관한 법률」은 물류시설의 합리적인 배치·운영, 원활한 물류시설 용지의 공급을 통해 물류산업의 발전을 촉진함으로써 국가경쟁력을 강화하고 국토의 균형 있는 발전과 국민경제의 발전을 도모하는데 목적이 있다(제1조). 본 법에서는 각종 물류시설과 물류단지시설을 정의하고 있으며, 이들 시설에 대한 운영, 개발, 지원 방안 등을 마련하고 있다. 아울러 물류시설개발종합계획을 국토해양부 장관으로 하여금 수립하도록 하고 있다.

2.3 물류산업 관련 계획 및 제도

2.3.1 국가물류기본계획(2006~2020)

2001년 “화물유통촉진법”에 의해 건설교통부에서는 국가물류기본계획(2001~2020)을 수립하였으나, 5년마다 국가물류기본계획의 타당성여부를 검토하여 기본 계획에 반영해야 한다는 법률적 근거에 의해 2006년 국가물류기본계획(2001~2020)의 일부를 수정하여 「국가물류기본계획(2006~2020)」을 수립하였다.

국가물류기본계획을 수정한 배경에는 글로벌 물류의 수요 증가, 동북아 물류시장의 급성장 및 중국경제의 대두, 전자상거래의 급속한 확산, 공급사슬관리의 확산, 3자 물류의 활성화 등 물류산업에 있어서의 글로벌 경쟁 환경이 급속도로 변화하였기 때문이다. 이러한 환경변화를 검토하여 새롭게 수정한 「국가물류기본계획(2006~2020)」의 비전은 2020년 글로벌 물류강국의 실현에 있으며, 세부적으로는 동북아 공동번영을 주도하는 물류중심국, 글로벌 부가가치를 창출하는 물류산업국, 첨단 지식기반경제를 선도하는 물류선진국 실현에 있다. 이를 실현하기 위한 5대 추진전략은 1) 글로벌 물류체계의 구축, 2) 하드웨어 물류인프라의 확충, 3) 소프트웨어 물류시스템의 강화, 4) 고부가가치 물류산업의 육성, 5) 물류정책의 통합추진체계 확립 등에 있다. 「국가물류기본계획(2006~2020)」의 5대 추진전략별 추진과제를 살펴보면 다음과 같다.

〈표 2〉 국가물류기본계획(2006~2020)의 5대 추진전략별 추진과제

5대 추진전략	추진과제
글로벌 물류체계 구축	<ol style="list-style-type: none"> 1. 주요 공항, 항만의 인프라 확충 및 국제물류센터화 <ul style="list-style-type: none"> ○ 주요 공항·항만 및 배후물류단지의 지속적 개발 및 효율성 제고 ○ 주요 국제물류거점(공항, 항만) 배후단지의 국제물류기지화 2. 동북아 물류네트워크 연계 강화 <ul style="list-style-type: none"> ○ 동북아 항공자유권역 형성 ○ 환황해권·환동해권 피더네트워크 구축 ○ 대륙철도 연계사업 추진 ○ 아시안 하이웨이 연계사업 추진 ○ 복합운송 활성화 ○ 글로벌 물류협력체계의 강화 3. 글로벌물류기업을 유치하기 위한 적극적이고 개방적인 영업활동 기반 구축 <ul style="list-style-type: none"> ○ 주요 국제물류거점 및 배후단지의 자유무역지역 등 운영 활성화 ○ 세계적인 물류기업에 대한 유치활동 강화 4. 남북교류 확대에 따른 물류네트워크 구축 기반 조성 <ul style="list-style-type: none"> ○ 남북철도연결사업 지속적 추진 ○ 남북간 출입국관리시설 및 절차 개선 ○ 개성공업지구 내 물류단지 건설 추진 ○ 남북한 통합물류망 구축을 위한 법, 제도 차원의 장애요인 발굴 및 대응방안 마련

〈표 2〉 국가물류기본계획(2006~2020)의 5대 추진전략별 추진과제 (계속)

5대 추진전략	추진과제
<p>하드웨어 물류인프라 확충</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. 물류거점시설 종합개발 및 활성화 추진 <ul style="list-style-type: none"> ○ 물류시설개발에 관한 종합계획 수립 ○ 전국단위의 허브앤스포크(Hub&Spoke) 물류네트워크 구축을 위한 물류·교통 시설의 확충 및 기능 재정비 2. 산업 및 물류 거점간 연계기능 강화 <ul style="list-style-type: none"> ○ 주요 운송거점 및 물류시설간 연계 강화 ○ 산업단지내 물류기능 강화 ○ 농수산물 유통체계 합리화 추진 3. 지역물류기능 활성화를 위한 지역 물류개선사업 추진 <ul style="list-style-type: none"> ○ 시·도 단위 지역물류기본계획 수립 ○ 지역물류합리화를 위한 물류거점시설 개발 4. 대량화물수송 활성화 <ul style="list-style-type: none"> ○ 철도물류의 활성화 및 효율화를 위한 지원 강화 ○ 연안해운의 활성화 및 효율화를 위한 지원 강화 5. 물류거점의 연계수송체계 효율화를 위한 하역시설 및 장비 선진화 <ul style="list-style-type: none"> ○ 멀티모달 확산을 위한 복합화물터미널, 공항·항만 배후부지, 철도물류 시설 등의 기계화·자동화 추진 ○ 고단적재시스템 도입을 통한 CY 운영 효율성 제고 ○ 공간부족 해소를 위한 기존 항만·공항 배후물류단지의 복층화, 자동화 추진 6. 친환경 물류체계의 구축 <ul style="list-style-type: none"> ○ 안전성 확보 및 공해물질 저감을 위한 대체운송수단 활용 제고 ○ 유해물질, 폐기물 등 위험물의 수송관리체계 강화 ○ 환경친화적 첨단물류기술개발 지원체계 구축
<p>소프트웨어 물류시스템 강화</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. 국가물류 정보화 및 네트워크화 추진 <ul style="list-style-type: none"> ○ 각 부처간 운영되는 단일물류정보망의 연계 확대를 위한 종합물류정보망 활성화 추진 ○ 정부-민간 정보네트워크 연계 강화를 위한 산업별 종합유통정보망 구축 및 활성화 지원 ○ 중소기업물류기업 정보화 지원사업 추진 2. 물류표준 체계의 확대 <ul style="list-style-type: none"> ○ 국가물류 표준화 추진 ○ 국가물류표준체계의 확산을 위한 국제협력 강화 ○ 물류정보부문의 표준화 확산 유도 3. 미래형 첨단물류기술의 개발 및 보급 <ul style="list-style-type: none"> ○ 첨단물류 시설·장비·시스템 기술 개발 지원 ○ 중소기업의 물류 신기술 도입 지원 ○ 물류신기술의 도입 및 확산을 위한 지원 강화 4. 전문물류인력 육성을 위한 제도적 지원 강화 <ul style="list-style-type: none"> ○ 물류전문인력 양성기관 육성 및 지원 ○ 물류전문기업의 인력 육성 및 확보 지원 ○ 물류관련 자격제도의 개선 및 확대를 통한 물류인력 자질 향상

〈표 2〉 국가물류기본계획(2006~2020)의 5대 추진전략별 추진과제 (계속)

5대 추진전략	추진과제
<p>고부가가치 물류산업 육성</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. 물류전문기업 육성 추진 <ul style="list-style-type: none"> ○ 글로벌 종합물류기업 육성을 위한 제도적 지원방안 마련 <ul style="list-style-type: none"> - 관련제도 마련(2009-2010) 및 글로벌 종합물류기업 육성제도 시행(2011-2015) - 물류기업의 종합화·대형화 추진 ○ 제3자물류시장 활성화 추진 <ul style="list-style-type: none"> - 제3자물류 이용 화주에 대한 화주지원제도 마련(2007-2010) - 화주의 물류부문 아웃소싱 유도를 위한 물류아웃소싱 선진사례 구축 및 발굴(2006-2010) ○ 물류실행기능을 담당하는 기능별 중소 전문물류기업의 경쟁력 강화를 위한 지원방안 마련 및 추진 <ul style="list-style-type: none"> - 지원방안 마련(2007) - 기능별 중소 전문물류기업 육성 및 지원방안 시행(2007-2015) 2. 물류시장의 투명성 제고 <ul style="list-style-type: none"> ○ 화물운송시장의 합리적 가격구조 확산을 위한 수급 불균형 해소 ○ 화물자동차 운송업의 자유경쟁체제 확산을 통한 투명성, 공정성 강화 ○ 화주 등 소비자 보호를 위한 물류분야 소비자 보호제도 정착 ○ 물류산업 개별업종별 안정화, 선진화 정책 추진 3. 글로벌 물류부가가치 획득을 위한 국내물류기업의 국제화 지원 <ul style="list-style-type: none"> ○ 국내물류기업의 해외진출 유도를 위한 국가차원의 지원체계 구축 <ul style="list-style-type: none"> - 국제물류지원단의 기능 활성화 - 국내 제조기업의 해외진출에 따른 국내 물류기업의 동반진출 확대를 위한 성공사례 구축 및 발굴 - 국내 물류전문기업의 해외진출 지원 - 국내물류기업과 글로벌 물류기업의 전략적 제휴 지원 및 활성화 ○ 금융과 물류산업을 연계한 글로벌 항만물류 네트워크 구축 추진 <ul style="list-style-type: none"> - 글로벌 항만물류네트워크 구축 기본계획 수립 - 해외진출 지원 및 해외거점 확보 지원을 위한 금융시스템 구축 - 해외동향 조사·전략수립, 해외진출 지원 등을 위한 글로벌 항만물류 네트워크 전담기관 육성 추진
<p>물류정책의 통합추진체계 확립</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. 물류정책의 통합관리기능 강화 2. 물류관련 통계체계 정비

자료: 국토해양부, 국가물류기본계획(2006~2020), 2006.

2.3.2 물류기업 육성 정책

「국가물류기본계획(2006~2020)」의 세부추진과제를 살펴보면 대부분 물류시설(특히 인프라 구축) 건설에 집중되어 있으며, 「국가물류기본계획(2006~2020)」에서 우리나라 물류기업의 글로벌화 지원을 위한 제도는 “물류전문기업 육성 추진”과 “글로벌 물류부가가치 획득을 위한 국내물

류기업의 국제화 지원 제도"에 불과하다.

가. 종합물류기업인증제도

고부가가치 물류산업을 육성하기 위한 추진과제의 하나인 물류전문기업 육성 추진은 크게 3개의 과제로 나누어져 있다. 첫째는 글로벌 종합물류기업 육성을 위한 제도적 지원방안을 마련하는 것에 있으며, 둘째는 제3자 물류시장의 활성화 추진에 있고, 셋째로는 중소 전문물류기업의 경쟁력 강화를 위한 지원방안 마련 및 추진에 있다. 이로 인해 우리나라에서는 지난 2006년 1월 1일부터 종합물류기업인증제도를 실행하고 있는데, 이는 자가 물류 중심의 물류구조와 영세물류기업 중심의 기능별 물류서비스를 경쟁력 있는 물류전문기업 중심의 종합물류서비스로 개편하기 위한 제도이다.

2008년 12월 말 현재 31개 기업이 종합물류기업으로 인증되어 있으며, 이 중 9개 기업은 단독으로 나머지는 22개 기업은 56개 기업과 제휴하여 종합물류기업으로 인증 받고 있다. 종합물류기업으로써 인증을 받은 대부분 기업은 육상화물운송, 해상화물운송, 창고, 화물취급, 화물주선업을 종사하는 기업이다.

나. 글로벌 물류네트워크 구축사업

글로벌 물류산업의 규모가 증가⁴⁾하였으며, 세계 물류시장의 독과점화 경향이⁵⁾ 확연히 나타나면서 우리나라 물류기업의 해외시장 진출을 통한 경쟁력 강화의 필요성이 대두됨에 따라, 2006년 국토해양부는 해외물류거점 확보 및 물류기업의 해외진출을 지원하고 이를 통해 우리나라 항만을 중심으로 신규화물을 창출하기 위한 글로벌 물류네트워크 구축 계획을 수립하였다.

계획의 원활한 실행을 위해 우리나라 정부는 2007년 금융기관, 물류기업, 건설사, 관련협회 등이 참여하는 '국제물류투자협의체'를 구성하였으며, 투자 우선순위에 따라 진출 국가별 항만, 물류센터 등에 대한 단계별 투자를 위한 '글로벌네트워크 구축을 위한 기본계획'을 수립하였다. 아울러 물류기업의 해외진출을 지원하는 금융시스템으로써 총 1조 3,800억원 규모의 국제물류투자펀드를 조성하였다. 이와 더불어 해외투자 의사결정 지원에 필요한 투자정보를 체계적으로 조사·분석하여 국내 기관투자자 및 물류기업 등에 제공하기 위한 한국해양수산개발원 내에 국제물류투자분석센터를 운영 중에 있다.

4) 2001년 4,965억 달러 규모에서 2005년 5,911억 달러 규모로 약 19% 증가

5) 세계 10대 터미널운영사가 세계 컨테이너물동량의 41.3% 처리

Ⅲ. 우리나라 물류기업의 해외진출 사례6)

우리나라의 대표적인 물류기업은 한진해운, 현대상선, 대한통운, 동부익스프레스 등이다. 이들 물류기업의 해외진출은 1972년 대한통운이 일본 동경지점을 개설하면서부터 시작되어 2007년까지 총 44건의 해외투자가 이루어졌다. 그러나 2008년에는 금융위기로 해외투자에 대해 주춤한 모습을 보이고 있다.

그러나 이들 우리나라 4대 물류기업의 해외진출은 한진해운과 현대상선은 선사로써 그리고 대한통운과 동부익스프레스는 육상운송사로써 해외 지점, 터미널 사업, 현지 합작회사 설립 등 해외 영업망 확대 또는 항만관련 물류사업에 한정된 해외진출이라는 한계점을 보여왔다.

그러나 범한판토스, 글로비스, CJ GLS 등과 같은 물류기업은 종합물류기업으로써 해외 영업망이나 항만관련 물류산업에 한정되어 해외로 진출하기 보다는 해상, 항공, 철도, 육상, 창고 및 통관, 국제특송, 물류센터 운영, 물류컨설팅 사업으로 글로벌 물류산업 진출을 모색하고 있다는 점에서 앞서 언급한 4대 물류기업과의 차별화를 이루고 있다.

3.1 범한판토스

1977년 설립된 범한판토스는 해상운송, 항공운송, 철도·육상운송, 국제특송, 통관, 창고, 물류컨설팅 등의 서비스를 제공하는 종합물류기업으로 현재 전 세계 1,000여 개 사에 물류서비스를 제공하여 2008년 기준으로 2조 3,000억원 규모의 매출을 올리고 있다. 이 중 해외를 대상으로 한 매출액은 1조 1,000억원 규모로 전체 매출액의 47.3%를 차지하고 있으며, 나머지 1조 2,000억 원은 국내 시장에서 담당하고 있다. 특히 해외에서 발생하는 매출액 규모는 2005년 2,875억원 대비 연평균 56.7%의 높은 성장세를 기록하고 있다. 범한판토스가 제공하는 물류서비스의 특징을 살펴보면 다음과 같다.

이러한 물류서비스를 기반으로 범한판토스는 1994년 동경지사 개설을 시작으로 2000년 홍콩, 대련, 심양 사무소, 2001년 상해창고 법인, 2002년 네덜란드 암스테르담 지사 및 중국 북경지사, 2003년 영국, 2004년 폴란드, 프랑스, 2005년 오스트리아, 카자흐스탄, 모스크바, 두바이, 키예프, 중국 LG 전자 O/S, 베네룩스, 2008년 오만, 2009년 사우디아라비아 등 30여 국 70개 법인 및 지사를 설립 운영해 오고 있다.

이상과 같이 범한판토스가 글로벌 물류시장에서 성공할 수 있었던 요인은 연간 해운은 약 170만 TEU, 항공은 약 27만톤의 화물을 확보함으로써 선사 및 항공사와 전략적 우대서비스 계약을 체

6) 한국무역협회, 세계 물류시장을 선점하라. 2009. 7.

〈표 3〉 범한판토스의 물류서비스 특징

물류서비스 영역	내용
해상운송	<ul style="list-style-type: none"> ○ 세계 150여개 정기선 선사와 연계 <ul style="list-style-type: none"> - 전략적 우대 서비스 계약(Service Contract) ○ 혼재화물(LCL)은 자체서비스(적입 및 운송)제공 ○ 석유, 석유화학제품, 정유공장, 발전설비, 가스터미널 등 벌크 및 프로젝트 화물 운송에 특화 ○ 출하 시점에서 최종 현장 도착지까지의 운송 계획에서 사후 관리까지 종합 물류서비스 제공
항공운송	<ul style="list-style-type: none"> ○ 16,000㎡규모의 인천국제공항 물류센터 운영 <ul style="list-style-type: none"> - 워크스테이션(Work Station), 바이패스라인(By-Pass Line), 스토리지라인(Storage Line) 등 첨단 물류시설 구비 - 항공수출입, 콘솔, 전세기, 국제특송, Sea & Air 복합운송, 통관, 보관 등 맞춤형 물류서비스 제공 ○ Paperless 서비스 제공 <ul style="list-style-type: none"> - 서류작업에 대한 시간 및 비용 절감, 실시간 항공화물 정보 제공 등
철도·육상운송	<ul style="list-style-type: none"> ○ TSR, TCR 서비스 제공 <ul style="list-style-type: none"> - CIS 및 중앙아시아 지역네트워크 기반 ○ 국내 유일의 러시아, 카자흐스탄 통관 면허 보유 <ul style="list-style-type: none"> - 4,000 FEU급 SOC Shipper's Own Cargo 확보
창고 및 통관 서비스	<ul style="list-style-type: none"> ○ VMI(Vendor Managed Inventory) 허브 운영 ○ VAL(Value Added Logistics) 서비스 <ul style="list-style-type: none"> - (재)포장, 라벨링, 태깅(Tagging), 샘플링, 수리 등 ○ JIT에서 JIS(Just In Second)으로 변화 <ul style="list-style-type: none"> - WMS(Warehouse Management System) 개발·운영 및 '글로벌싱글 윈도우'시스템과 연계하여 글로벌 공급망의 가시성(Visibility) 확보 ○ 자체 통관업체 운영 <ul style="list-style-type: none"> - 판토스 시스템, EDMS 시스템 운영
국제특송	<ul style="list-style-type: none"> ○ 아시아 및 중동지역에 Global Express(GX) 서비스 제공 <ul style="list-style-type: none"> - 아시아 지역에 one-day 서비스, 인도지역은 2 day 서비스 제공 ○ 2008년 5월 이후 두바이법인을 통해 중동 지역에 통관·배송 서비스 제공 ○ e-Speed Track(해의 화물추적 시스템)운영
물류컨설팅	<ul style="list-style-type: none"> ○ SCM 전영역에 걸친 최적화된 물류시스템 구축 지원

자료: 한국무역협회, 세계 물류시장을 선점하라, 2009. 07.

결할 수 있었기 때문이다. 즉 운송사, 선사가 아닌 물류기업으로써 화주로부터 서비스할 고정된 물량을 확보함으로써 규모의 경제의 논리에 따라 선사 또는 항공사와 전략적으로 운송서비스 계약을 체결할 수 있어 해외 진출이 타 물류기업(포워드)보다 수월했던 것이다. 그러나 여기에는 범한판토스만의 물류 IT 경쟁력과 물류전문인력을 확보하기 위한 노력이 있었기 때문에 가능했던 것이

다. 아울러 대형화와 전문화를 지향하면서 고객마다 차별화된 물류서비스를 제공하였던 점도 범한 판토스가 해외 진출을 성공적으로 이끌었던 요인으로 작용한다.

〈표 4〉 범한판토스의 해외시장 진출 현황

지역	진출 현황
미주	<ul style="list-style-type: none"> ○ 미국 <ul style="list-style-type: none"> - 시애틀, 샌프란시스코, LA, 갈렉시코, 시카고, 애틀랜타, 델러스, 뉴욕, 마이애미 등 ○ 중남미 <ul style="list-style-type: none"> - 멕시코
중국	<ul style="list-style-type: none"> ○ 화북, 화중, 화남 지역에 3개 사업부 운영 ○ 상하이, 톈진, 칭다오 를 포함한 30여개 도시
일본	<ul style="list-style-type: none"> ○ 2008년 히타치 솔루션사업부의 전자제품 국제운송 파트너 ○ 2008년 도시바 TV의 국제운송 파트너로 선정
중동/오세아니아/동남아	<ul style="list-style-type: none"> ○ 2009년 중동진출 마스터플랜 "MELB: Middle East Logistics Belt) 프로젝트 완수 <ul style="list-style-type: none"> - 터키, 사우디아라비아, 두바이, 오만 등 ○ 동남아 <ul style="list-style-type: none"> - 인도네시아, 태국, 베트남, 캄보디아, 인도, 말레이시아, 싱가포르 등
유럽	<ul style="list-style-type: none"> ○ 영국, 독일, 프랑스, 이탈리아, 폴란드, 스페인 등
독립국가연합(CIS)	<ul style="list-style-type: none"> ○ 모스크바, 알마티, 키예프 <ul style="list-style-type: none"> - 2007년 6월 모스크바에 투치코바 물류단지 건설 및 운영 ○ TSR, TCR, TMR, TMGR 등과 연계

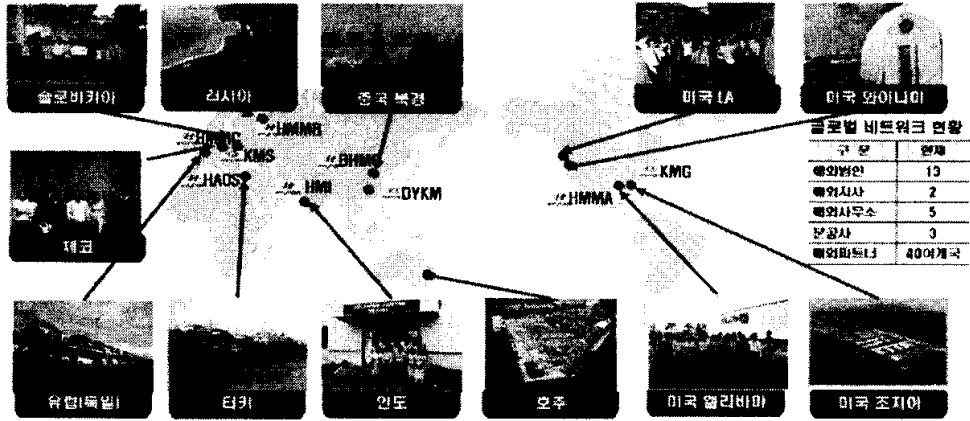
자료: 한국무역협회, 세계 물류시장을 선점하라, 2009. 07.

3.2 글로벌리스

2001년 설립된 글로벌리스는 현대·기아자동차의 물류 담당 그룹사로써 미국 내 현대·기아자동차의 물류서비스를 수행하기 위해 현대·기아자동차와 동반 진출함으로써 안정적인 물량을 확보하면서 급속한 성장을 보인 물류기업이다.⁷⁾ 글로벌리스의 매출액 수준을 살펴보면, 2008년 3조 652 억원으로 2001년 1,985억원에 대비하여 연평균 47.8%의 높은 성장세를 보이고 있으며, 영업이익도 2008년 1,291억원으로 매출액의 4.2%를 차지하고 있다.

한편 2002년 11월 글로벌리스아메리카 설립을 시작으로 2009년 현재까지 9개국에 13개의 법인과 2개의 지사, 5개의 사무소, 3개의 분공사를 운영하고 있다.

7) 대표적인 Piggy-backing 진출기업



자료: 허문구, 국내 물류기업의 해외진출 성공사례와 시사점, 글로벌 리더 물류기업 성장전략 연구 워크숍, 2009. 11.

〈그림 1〉 글로벌의 해외진출 현황

글로벌의 물류사업 영역은 국제물류, 국내물류, 글로벌 물류, CKD(Completed Knock Down) 유통, 중고차 유통 등으로 구분된다.

〈표 5〉 글로벌의 사업영역

구분	내용
국제물류	<ul style="list-style-type: none"> 수출/수입물류(해상, 항공, TSR) 해운, 항만하역 사업 제3국간 물류
국내물류	<ul style="list-style-type: none"> 운송(육상, 철도, 연안해운) 물류 컨설팅 물류센터 및 포장 물류장비 임대
CKD 유통	<ul style="list-style-type: none"> 현대자동차(미국, 체코) 기아자동차(슬로바키아, 조지아)
중고차 유통	<ul style="list-style-type: none"> 경매장 운영(우리나라의 분당, 시화) 도매
글로벌 물류	<ul style="list-style-type: none"> 현지 내륙운송 보관 수출/수입물류

자료: 한국무역협회, 세계 물류시장을 선점하라, 2009. 07.

3.3 CJ GLS

1998년 제3자물류 전문기업으로 설립된 CJ GLS는 물류시설에 기반을 둔 기존 물류기업과 달리 SCM 전문인력과 정보시스템 등에 기반한 One-Stop Total 물류 아웃소싱 서비스를 제공하는 기업으로 성장해오고 있다. 2008년 CJ GLS의 매출액은 6,305억원으로 2007년 대비 21% 성장하였으며, 해외법인의 매출액을 합하면 9,000억원에 달한다.

CJ GLS가 제공하는 물류서비스를 종합 정리해 보면 다음과 같다.

〈표 6〉 CJ GLS의 물류서비스 내역

구분	내용
Total 물류 Outsourcing 서비스	<ul style="list-style-type: none"> ○ 창고관리시스템(WMS), 수송관리시스템(TMS)을 기반 - 2008년 국내 230여개사, 글로벌 30여개사에 서비스 제공 - 식품, 잡화, 유통, 제약, 의류, 자동차부품, 산업재, 전기, 전자 등 - 주문관리, 재고관리, Pick & Pack, 집하, 수송, 배송, 반품, 유통가공, 회수물류, Data Mining 및 해상/항공포워딩, 통관서비스 등 제공
택배	<ul style="list-style-type: none"> ○ Online 판매기업에 특화된 서비스 제공 - 국내 700개 영업점 운영 - Door-to-Door 서비스 제공
물류컨설팅 서비스	<ul style="list-style-type: none"> ○ CJ GLS의 역점 사업 분야 ○ 우수 현장 전문인력 확보 - 석·박사급 50명 ○ 고객의 SCM 분석을 통한 맞춤형 물류시스템 구축

자료: 한국무역협회, 세계 물류시장을 선점하라. 2009. 07.

CJ GLS의 해외진출은 2005년 중국 청도에 현지법인을 설립하면서 시작되었으며, 이후 중국 산둥성, 북경, 천진, 상해, 요녕성, 광주, 심천 등지에 물류대행 서비스를 제공하고 있다. 아울러 2006년에는 싱가포르에 CJ GLS Asia⁸⁾를 설립하여 동남아시아 지역에 물류서비스를 제공하고 있으며, 2007년 미국법인 Cj GLS 아메리카, 2008년 멕시코 법인 등을 설립하는 등 12개국 26개 법인 및 100여개 글로벌 파트너사를 통해 물류서비스를 제공하고 있다.

8) 싱가포르 최대 민간 물류기업은 AEH사를 인수하여 설립됨

IV. 우리나라 물류산업의 경쟁력⁹⁾

우리나라 물류산업의 경쟁력을 분석하기 위해 경쟁력 분석을 하기 위해 표본 추출한 전국의 물류/해운/항공 등 관련분야 전문가 250명을 대상으로 2009년 7월 1일부터 10일까지 총 10일간 설문지를 실시하였다. 설문은 우편과 e-mail을 통해 이루어 졌으며, 응답률은 81% 수준이었다.

본 연구에서는 기존의 선행연구를 검토하여 물류산업의 경쟁력을 분석하기 위하여 물류산업의 경쟁력을 결정짓는 외부환경요인과 물류산업 자체의 경쟁력을 결정짓는 내부요인으로 구분하고 6개의 중분류 요인과 18개의 세부 요인을 선정하여 설문서를 작성하였다.

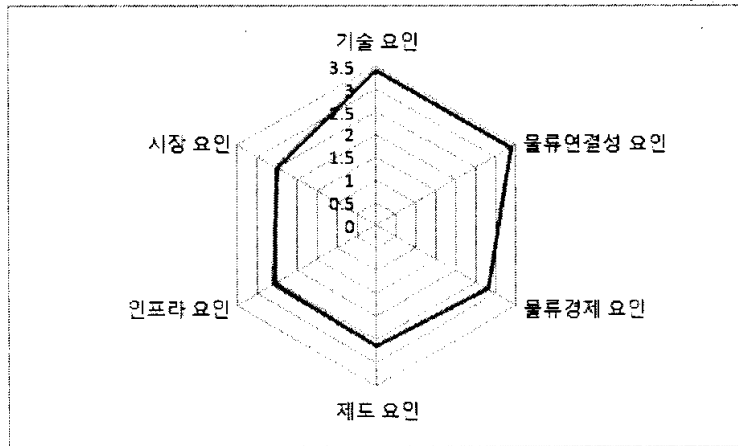
설문결과에 따르면, 6개 중분류에 의한 우리나라 물류산업의 경쟁요소 중 가장 경쟁력이 높다고 판단되는 요인은 '기술 요인'(3.41)으로 평가되었다. 그 다음으로 경쟁력이 높은 요인에는 '물류연결성 요인'(3.40), '물류경제 요인'(2.83) 등의 순으로 나타났다. 여기서 '기술 요인'을 제외한 나머지 '물류연결성 요인'과 '물류경제 요인'은 물류산업의 경쟁력을 결정짓는 외부환경요인으로써, 이는 우리나라 물류산업이 자체적으로 가진 내부경쟁요인보다는 외부환경요인에 보다 많이 영향을 받고 있다는 것을 보여주는 결과이다.

한편 우리나라 물류산업의 경쟁력을 저해하는 가장 큰 요인은 '시장요인'(2.50)으로 노동시장과 금융시장의 불안정성이 작용한 것으로 분석된다. 그 다음으로는 '제도요인'(2.65)과 '인프라요인'(2.58) 등의 순으로 나타나고 있다. 특이한 점은 물류산업에 대한 우리나라의 법률시스템이 통합·운영되지 못함으로 인해 국내외 물류기업에 많은 혼란을 줌으로써 물류산업의 경쟁력을 저해하는 요인으로 작용한다는 점이다. 또한 지난 수십 년간 정부주도의 인프라 확충 노력에도 불구하고 우리나라의 물류 인프라 수준이 아직까지 우리나라의 물류산업 경쟁력을 저해하는 요인으로 작용하고 있다는 것이다. 이는 항만 및 공항과 같은 대형 사회간접자본이 투입되는 기간 시설에 비해 창고시설과 같이 민간주도형 인프라 시설에 대해 충분한 자본이 투입되지 못하고 시설 또한 낙후되어 있기 때문으로 분석된다.

9) 김수엽, 이성우, 김찬호, 송주미, 글로벌 리더 물류기업 성장전략 연구 최종보고 자료, 한국해양수산개발원, 2009. 10.

〈표 7〉 중분류 요인에 대한 순위 평가

순위	중분류 요인	점수	소분류 요인(평가 점수)
1	기술 요인	3.41	<ul style="list-style-type: none"> • 자동화 (3.38) • R&D (3.26) • 정보화 (3.59)
2	물류연결성 요인	3.40	<ul style="list-style-type: none"> • 동북아 지역에서의 경쟁력 (3.50) • 복합수송의 용이성 (3.39) • 외국과의 물류연결성 (3.31)
3	물류경제 요인	2.83	<ul style="list-style-type: none"> • 부가가치서비스 (2.11) • FTZ의 유무 및 활용 가능성 (3.06) • 물류허브의 가능성 (3.33)
4	제도 요인	2.65	<ul style="list-style-type: none"> • 정부지원 (2.74) • 세관(통관) (3.15) • 법률시스템 (2.07)
5	인프라 요인	2.58	<ul style="list-style-type: none"> • 사회간접자본(항만 등) (3.30) • 창고 (2.07) • 도로수송망 (2.38)
6	시장 요인	2.50	<ul style="list-style-type: none"> • 금융시장 (2.28) • 국내물류시장(규모/성장성) (3.08) • 노동시장 (2.15)



주 : 점수는 응답자의 평균점수임(5점 척도)

자료: 김수엽, 이성우, 김찬호, 송주미, 글로벌 리더 물류기업 성장전략 연구 최종보고 자료, 한국해양수산개발원, 2009. 10.

V. 결론

세계의 물류시장은 글로벌화와 산업의 수직적 분업화로 인하여 급속한 성장을 보이고 있다. Datamonitor사에 따르면, 세계 물류시장 규모는 2007년 8,046억 달러로 2003년에 비해 연평균 6.2% 증가하였으며, 향후 2012년에는 1조 406억 달러로 2007년에 대비 연평균 5.3% 증가할 것으로 전망되고 있다. 또한 글로벌 물류기업은 기업간 인수합병(M&A)를 통해 대형화되어 몇몇 글로벌 물류기업이 세계 물류시장을 장악해 나가고 있다.

그러나 우리나라의 물류산업의 경우에는 물류산업에 대한 통계조차 만들어져 있지 않을뿐더러 물류산업이 포함된 운수업의 통계를 살펴보아도 물류기업의 과잉공급으로 인해 시장규모는 세계 물류시장의 11.1%를 차지하는 규모로 성장했음에도 불구하고 물류기업의 연 매출액은 평균 3억 원 수준에 머물러 있으며, 유형자산도 업체당 3억 6천만 원 수준에 머무르는 등 영세성을 벗어나지 못하고 있다.

이러한 우리나라 물류산업의 영세성을 탈피하고 물류산업을 새로운 국가 경제의 신성장 동력으로 발전시키고자 정부는 “물류정책기본법”, “물류시설의 개발 및 운영에 관한 법률” 등을 정비하고, “국가물류기본계획(2006~2020)”을 수립하여 글로벌 경쟁력을 갖춘 물류전문기업을 육성하고 글로벌 물류네트워크 구축사업 등을 전개해 나가고 있다.

물론 우리나라에도 범한판토스, 글로비스, CJ GLS 등 내륙운송 또는 항만산업에 관련이 적은 물류기업이 성공적으로 해외 진출을 꾀하고 있지만, 아직까지 우리나라 물류산업이 경쟁력을 제고시키기 위해서는 많은 노력을 필요로 하고 있다.

설문조사 결과 우리나라 물류산업은 물류산업 자체가 가진 경쟁력보다는 외부환경요인에 많이 의존하고 있는 것으로 나타나고 있다. 즉 ‘정보화’, ‘자동화’, ‘R&D 능력’ 등 물류산업 자체의 기술력도 물류산업의 경쟁력을 제고시키는 요인으로 작용하였으나, 이 보다 우리나라의 지리적 위치로 인한 ‘물류연결성 요인’ 또는 정부의 제도적 요인이 우리나라 물류산업 경쟁력 제고에 더 많은 영향을 미치고 있는 것으로 판단되어 진다. 더욱이 우리나라 물류기업의 영세성으로 인해 정부주도로 사회간접자본이 투자된¹⁰⁾ 공항, 항만 및 도로 등이 지속적으로 건설·운영되어 왔음에도 불구하고 창고와 같이 민간이 주도하여 투자하여야 할 물류시설은 부족하거나 현대화되지 못해 우리나라 물

10) 우리나라의 제2차 중기교통시설투자계획 2005~2009년에 따르면, 5년간 도로, 철도, 공항, 항만 및 기타 물류 시설 등에 총 118억 원이 투자될 계획이었으며, 이중 54.1%인 64.1조원이 국가에서 총당하는 것으로 계획됨. 또한 아직까지 계획이 완료되지는 못했지만 제3차 중기교통시설투자계획(안) 2010~2014년에 따르면 국가교통시설에 대해 5년간 총 94조원의 투자가 예상되며, 이중 정부부담이 약 67%로 계획안이 마련되고 있음.

류산업의 경쟁력을 저하시키는데 중요한 요인으로 작용하고 있다. 또한 우리나라의 금융시장이나 노동시장 부분에 있어서도 물류산업의 경쟁력 제고에 부정적인 영향을 미치는 것으로 분석되었다.

따라서 우리나라의 물류산업이 경쟁력을 갖추기 위해서는 국가주도의 사회간접자본 투자에 의한 물류시설 확충하는 것도 중요하지만 민간이 국가제정에 기대어 시설을 확충하는 것에서 탈피하여 민간 스스로 시설을 확충하고 현대화하는데 많은 노력을 기울여야 한다는 것이며, 이러한 환경을 조성하기 위해 정부에서는 물류사업하기 좋은 노동, 금융, 물류 관련 법률시스템을 정비해 나가기 위해 노력해야 한다는 것이다.

참 고 문 헌

1. Datamonitor, Global Logistics: Industry Profile, 2008.12.
2. 국토해양부, 국가물류기본계획(2006~2020), 2006.
3. 김수엽, 이성우, 김찬호, 송주미, 글로벌 리더 물류기업 성장전략 연구 최종보고 자료, 한국해양수산개발원, 2009. 10.
4. 한국무역협회, 세계 물류시장을 선점하라, 2009. 7.
5. 허문구, 국내 물류기업의 해외진출 성공사례와 시사점, 글로벌 리더 물류기업 성장전략 연구 워크숍, 2009. 11.
6. 법제처 홈페이지(<http://www.moleg.go.kr/>)
7. 통계청 홈페이지(<http://www.kosis.kr/>)