

# 물류서비스산업 경쟁력 강화를 위한 종합물류업자 인증제도의 활성화 방안

## Activation of Korean Certification System of Total Logistics Provider for the Strength of Logistics Service Industry

최석범\*

### 목 차

- |                        |                         |
|------------------------|-------------------------|
| I. 서론                  | IV. 종합물류업자 인증제도의 활성화 방안 |
| II. 물류서비스산업과 종합물류업자    | V. 결론                   |
| III. 종합물류업자 인증제도의 주요내용 |                         |

Key Words: Certification System, Total Logistics Provider, Logistics Service Industry, Third Party Logistics

### Abstract

To gain a national competitive advantage in Northeast Asia, Northeast Asia logistics hub strategy was undertaken by Korean Government. Korean Government had published Northeast Asian Logistics Hub Roadmap including the upbringing of total logistics providers to solve the high logistics cost which weakens the competitive advantage of Korean companies.

To solve the high logistics cost, the Government had revised the Korean Physical Distribution Promotion Law for the introduction of certification system of the total logistics provider and enacted the Rules on the Certification of Total Logistics Provider and is going to introduce the certification system of total logistics provider. In this certification system, third party logistics related point is very high, the success in this certification system depends on the strategic alliances of the small and medium size logistics companies.

The purpose of this paper is to study certification system of the total logistics provider and contribute to gain the competitive advantage of total logistics provider as global logistics provider.

\* 중앙대 경영학부 부교수, e-mail: sbchoi@cau.ac.kr, phone:(02) 820-5574

## I. 서론

참여정부는 국정과제로서 동북아중심경제국가건설을 설정하고 이에 대한 전략을 실행하여 왔는데 동북아시대위원회는 동북아물류중심추진로드맵을 수립하고 이에 대한 실행방안을 구체화하고 있다.

우리나라 제조업의 물류비 부담을 경감시키고 세계적인 경쟁력을 구비하여 글로벌 물류기업에 견줄수 있는 국내물류전문업자를 육성하기 위한 방안이 강구되었다. 우리나라의 물류시장의 문제점을 해결하기 위해 물류시장확대, 종합물류기업 육성, 물류기업의 대형화 대책이 강구되었고 이를 실현하기 위한 방안으로 종합물류업자 인증제도의 도입이다.

종합물류업자의 인증제도는 일정자격을 갖춘 물류전문기업의 인증을 통하여 국내물류업체를 아시아의 대표적인 물류전문기업으로 성장시켜 글로벌물류전문기업들과 경쟁할 수 있도록 하는 것을 목적으로 하고 있는 제도이다.

이러한 인증제도를 위해 화물유통촉진법이 개정되어 종합물류업자 인증제의 법적 근거가 마련되었고 종합물류업자 인증 등에 관한 규칙이 제정되어 종합물류업자의 인증제도가 조만간 시행될 예정에 있다.

이러한 종합물류업자의 인증제도는 우리나라가 선진국에 비해 과중한 물류비 부담으로 기업경쟁력제고에 어려움이 있고 제3자물류업과 같은 전문물류업의 발달이 상대적으로 부진한 관계로 국내기업의 물류비 부담을 가중시키는 국내물류문제점을 해결하기 위해 도입된 제도이다. 종합물류업자의 인증제도를 도입하여 국내물류서비스산업이 활성화되고 선진화됨으로써 화주기업들에게 우수한 종합물류서비스를 제공하여 기업의 경쟁력제고와 국가경쟁력을 제고할 수 있을 것이다.

이와 같이 본 논문은 2006년부터 시행될 종합물류업자의 인증제도의 내용을 살펴봄으로써 물류서비스산업의 경쟁력강화차원에서 종합물류업자 인증제도의 활성화방안을 강구하여 종합물류업자의 발전에 기여하고자 하는 것을 그 연구목적으로 한다.

## II. 물류서비스산업과 종합물류업자

### 1. 물류서비스산업의 중요성

#### 1) 물류서비스산업의 의의

화물유통촉진법상 물류는 재화가 공급자로부터 수요자에게 전달될 때까지 이루어지

물류서비스산업 경쟁력 강화를 위한 종합물류업자 인증제도의 활성화 방안 / 최석범

는 운송·보관·하역·포장과 이에 필요한 정보통신 등의 경제활동<sup>1)</sup>을 의미한다.

물류서비스산업은 일반적으로 육상, 해상, 항공화물운송을 영위하는 화물운송업, 창고와 화물터미널을 운영하는 물류운영시설업, 주선, 장비임대, 통관, 정보처리, 컨설팅을 수행하는 물류서비스업을 포괄하는 개념이다. 물류산업에서 물류서비스산업의 유형을 살펴보면 <표 1>과 같다.

<표 1> 물류산업분류

사업항목명	세부내역	
화물운송업	육상화물운송업	철도운송업, 일반 화물자동차 운송업, 택배업 등
	해상화물운송업	외항 및 내항 화물운송업
	항공화물운송업	정기 항공운송업, 비정기 항공운송업
	상업서류운송업	항공 서류송달업
물류시설 운영업	창고업	일반창고업, 냉장 및 냉동창고업, 농산물 창고업, 위험물 품보관업, 기타 창고업
	화물터미널영업	일반화물터미널, 해상 터미널 운영업, 공항화물터미널, 복합화물터미널, 화물취급장 등
물류서비스업	화물취급업	육상/항공/수상 화물취급업 취급업: 포장, 단순가공, 조립, 상표부착 등의 부가가치 물류업
	화물주선업	복합운송주선업, 육상운송주선업, 해상운송주선업 등
	임대업	운송장비 임대, 산업용 기계/장비 임대, 운반용기 임대, 화물자동차 임대, 화물선박임대 등
	통관업	통관업
	물류정보처리업	데이터베이스구축, 소프트웨어개발 및 운영 등
물류컨설팅	물류관련업무프로세스 개선 관련 컨설팅, 물류자동화 설비 등 도입관련 컨설팅 등	

자료: 서상범·김태승·김용진, 「물류산업 경쟁력 강화를 위한 종합물류업 활성화방안」, 교통개발연구원, 2004.12, p.12.

2) 물류서비스산업의 현황

(1) 국제현황

① 물류서비스 아웃소싱의 증가

경영활동의 세계화와 정보·통신분야 기술혁신의 확산 등으로 기업간 경쟁이 치열해지면서 기업들은 핵심역량에 경영자원을 집중하고 비핵심분야는 아웃소싱하는 전략이 보편화되고 있다. 선진국 화주들은 물류효율화를 위하여 전문물류업체로부터 물류서비스의 아웃소싱을 보편화하고 있다.<sup>2)</sup>

1) 화물유통촉진법 제2조.

국제적으로 기업들은 비용절감이나 효율성을 추구하기 위해 기존의 자가물류 또는 2자물류에서 벗어나 자회사를 제외한 물류기업과 위탁계약을 체결하여 물류기능을 아웃소싱 즉, 운송, 보관, 하역 등의 물류서비스를 제공하는 제3자물류(3rd Party Logistics) 방식으로 전환하는 경향이 있다.

기업경영의 글로벌화에 따라 가장 효율적인 물류서비스를 제공하는 글로벌 물류기업을 이용하는 글로벌 아웃소싱이 확대되고 있다.

2003년 북미, 유럽, 아시아·태평양 지역의 3PL 이용비율은 각각 78%, 79%, 58%로 나타났다. 유럽과 북미 화주의 아웃소싱비율은 거의 유사하나 아시아지역 화주의 아웃소싱비율은 약20% 정도 낮은 것으로 나타났다. 아시아지역의 화주는 북미나 유럽 화주에 비해 아웃소싱에 대한 인식이 부족하고 다소 폐쇄적인 기업문화의 특성 때문에 선진국에 비해 3PL 시장이 활성화되지 못하고 있다.

화주들이 지출하는 총물류비중 아웃소싱 비용의 비중은 유럽이 가장 많은 65%, 북미 49%, 아태지역이 50%로 나타났다. 향후 지속적으로 아웃소싱이 확대될 것으로 예상되는 가운데 2006-2008년의 아웃소싱 비용의 비중은 북미 56%, 유럽 81%, 아태지역 60%에 이를 것으로 전망하고 있다.<sup>3)</sup>

## ② 물류서비스의 고도화

선진국의 전문물류업체들은 물류서비스의 아웃소싱이 확대됨으로써 물류서비스에 대한 수요확대가 예상되기 때문에 자국기업은 물론 세계화된 기업을 대상으로 주요지역에 물류거점을 확보, 네트워크를 구축하고 있으며 고객이 공급연쇄관리상 요구하는 특화된 물류서비스를 제공하는 등 물류서비스의 고도화를 적극 추진중에 있다.

인터넷의 발달과 디지털혁명 즉, 정보통신 기술의 발달로 조달·생산·판매의 전체과정에 대한 고도의 효율적인 물류서비스에 대한 기업의 니즈가 크게 증가하였다. 선진국의 화주기업들은 대부분 제3자 물류를 이용하여 비용절감을 추구하고 있고 글로벌 기업들은 화주들의 다양한 요구에 대응하고 서비스의 영역을 확대하고 있다.

<표 2>와 같이 미국의 전문물류업체와 같이 전문물류업체들은 다양한 물류서비스를 제공하지만 수송최적화, 창고·배송관리, 계약운송, 고가품배송, 전문물류 등으로 핵심 서비스 분야를 특화하여 불특정 다수의 고객에게 제공하기보다는 특정고객의 니즈에 적합한 서비스를 제공하고 있다.<sup>4)</sup>

2) 백종실, “국내 전문물류업체도 물류서비스의 아웃소싱의 확대에 대비해야”, 『해양수산동향』, 제920호, 한국해양수산개발원, 1991.1.25, p.1.

3) 백종실, “주요국 전문물류기업(3PL) 시장의 동향과 시사점”, 『해양수산』, 통권 제234호, 한국해양수산개발원, 2004.3, pp.106-107.

4) 백종실, “국내 전문물류업체도 물류서비스의 아웃소싱의 확대에 대비해야”, 전게서, p.4.

<표 2> 미국 전문물류업체의 물류서비스 특화사례

특화부분	주요전문업체	주요업무
수송최적화	Schneider Logistics Ryder-Integrated Logistics	공급연쇄관리상의 반입/반출과 관련된 종합적인 수송업무를 담당
창고, 배송관리	Exel Logistics GATX Logistics	특정고객에게 창고, 배송에 대한 아웃소싱서비스 제공
계약운송	Schneider Dedicated Caliber Logistics	고객과 비교적 장기간의 계약관계를 유지하고 창고, 운송, 배송 등의 아웃소싱서비스 제공
고가품배송 (자산형)	Fedex UPS WW Logistics	창고, 항공기 등 자산을 보유하고 불특정 다수의 고객에게 고가품의 정시수배송을 담당하는 항공 특송업체 또는 포워드
고가품배송 (비자산형)	AEI Expeditors International	자산을 보유하지 않고 다수의 고객에게 고가품의 정시수배송을 담당하는 항공특송업체, 포워드
인터모달 업체	Hub logistics Mark II Logistics	복미 복합운송전문업체
전문물류	Axis/Allied Logix	자동차산업 메탄올산업

자료: 백종실, “국내 전문물류업체도 물류서비스의 아웃소싱의 확대에 대비해야”, 『해양수산동향』, 제920호, 1991.1.25, p.8.

### ③ 전략적 제휴와 M&A의 확대

해외 선진물류업체들의 전략적 제휴가 확대되고 있는데 이는 국제적으로 물류업계가 물류 효율화 및 다양한 물류수요에 부응하기 위해 업체간 적극적인 업무제휴가 이루어지고 있거나 M&A를 통하여 서비스의 범위와 네트워크 확장을 추진하고 있다. 특히 일본의 경우 <표 3>과 같이 국내물류업체간 또는 해외 선도 물류업체들과의 업무제휴가 활발하게 진행되고 있다. 국내물류업체들도 조만간 해외 대형물류회사들과의 협력을 통해 경쟁력을 확보하는 것이 중요한 과제로 부상할 것으로 예측되고 있다.<sup>5)</sup>

5) 황동원, “전문화와 대형화가 시급한 물류산업”, 『주요경제현안』, 현대경제연구원, 2005.9.1, p.4.

<표 3> 일본의 주요물류업체간 전략적 제휴현황

일본물류기업	제휴업체	제휴업무
일본통운	미국 Fedex	특급화물
	일본 우정공사	냉동택배, 국내우편, 우체국소포
킨테츠 익스프레스	네덜란드 TNT 포스트 그룹	특급화물
	사가와 큐빈	수입화물의 국내배송
사가와 큐빈	DHL	국제택배
	일본우정공사	국내우편
야마토 운유	전일쿠우	특급택배

자료: 황동원, “전문화와 대형화가 시급한 물류산업”, 『주요경제현안』, 현대경제연구원, 2005.9.1, p.4.

## (2) 국내현황

### ① 한국의 물류시장 규모

우리나라의 기업들은 물류부문을 영업, 생산 등 타부서에 비해 중요하게 취급하지 않는 경향이며 국가적으로도 물류산업을 독자적인 산업영역으로 간주하기 보다는 기업활동을 영위하는 부차적인 지원활동으로 간주하는 경향이 있다.

내수경기침체에도 불구하고 최근의 물류산업은 전반적인 물류기업들의 실적이 호조세를 보이고 있는 가운데 해상운송과 육상부문의 실적 양극화, 위탁판매비중 증가와 같은 특징적인 현상이 나타나고 있다.

물류서비스산업의 총부가가치는 GDP대비 7.7%로 55조 6,330억원이며 국제화물수송비포함시 8.1%로 58조 9,990억원이다.

### ② 물류아웃소싱 현황

물류 및 유통환경이 변화하고 기업구조가 재편되면서 우리나라 기업들도 물류서비스의 아웃소싱에 대한 관심이 확대되어 왔고 물류부문을 자회사 형태로 분리하거나 물류부문을 분사화하는 사례가 증가하고 있다. 도매배송업, 공동물류사업 등에 진출하는 등 물류기업의 활동범위가 확대되고 있다.

<표 4>와 같이 2005년도 조사자료에 의하면<sup>6)</sup> 기업이 물류부문 아웃소싱을 하게 되는 목적은 ‘물류비용 절감’(66.7%), ‘물류서비스 향상’(12.1%), ‘신규 물류투자 절감’(3.0%) 등으로 조사되었다.

6) 대한상공회의소, 『2005년도 국내 물류서비스 이용실태 조사』, 2005.05, pp.2-3.

<표 4> 물류아웃소싱의 목적

(단위 : %)

목적구분	규모별		업종별		전 체	2003년
	대기업	중소기업	제조업	도소매업		
물류비용 절감	67.9	61.9	69.2	57.1	66.7	61.2
물류인력의 부족	5.1	23.8	5.1	23.8	9.1	3.0
물류서비스 향상	12.8	9.5	11.5	14.3	12.1	17.9
물류장비 및 시설부족	9.0	-	9.0	-	7.1	4.5
신규 물류투자 절감	3.9	-	2.6	4.8	3.0	10.4
단기 물동량 처리	1.3	4.8	2.6	-	2.0	3.0
합 계	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

자료: 대한상공회의소, 「2005년도 국내 물류서비스 이용실태 조사」, 2005.05, p.2

<표 5>와 같이 기업의 물류 아웃소싱 비중은 55.6%로 조사되었는데 최근 경기침체 여파로 물류비 절감을 위한 아웃소싱이 많아짐에 따라 '03년 조사 당시 48.6%에 머물던 아웃소싱 비중은 2년 사이 7.0%p 상승하였다. 물류영역별로 수·배송 부문은 65.4%, 보관·재고 관리부문은 25.5%, 하역은 37.8%가 외부에서 이루어지는 것으로 나타났다. 규모별로, 대기업(57.8%)이 중소기업(47.3%)보다 물류 전문화가 급속히 이루어지고 있다. 업종별로, 도소매업(58.8%)이 제조업(54.7%)보다 물류가 전문화되어 있다.

<표 5> 기능별 아웃소싱 현황

(단위 : %)

구분	규모별		업종별		전 체	2003년
	대기업	중소기업	제조업	도소매업		
전 체	57.8	47.3	54.7	58.8	55.6	48.6
수·배송	65.6	64.8	65.3	65.7	65.4	65.4
보관·재고 관리	27.8	16.9	26.0	23.6	25.5	36.4
하역	38.4	35.7	38.5	35.2	37.8	42.5
포장·유통가공	16.8	14.0	19.3	5.0	16.2	35.0
물류 정보	13.4	8.6	14.4	4.8	12.3	21.6

※ 각 부문별 위탁비중을 산술평균함.  
 자료: 대한상공회의소, 전계서, p.2.

<표 6>과 같이 화주 기업의 물류업체 선정시 평가요소는 '계약단가'(52.5%), '서비스

수준'(25.3%), '재무 안정성'(11.1%) 등인 것으로 나타났고 '03년과 비교, '계약단가'의 비중이 높아졌으며, '서비스 수준'에 대한 비중이 상대적으로 낮아졌다. 업종별로, 제조업은 '계약단가'(57.7%)를 우선시 하는 반면 도소매업은 '서비스 수준'(52.4%)을 가장 중요한 평가요소로 평가하였다.

<표 6> 물류업체 선정시 평가요소

(단위 : %)

평가요소	규모별		업종별		전 체	2003년
	대기업	중소기업	제조업	도소매업		
가격수준 (계약단가)	53.8	47.6	57.7	33.3	52.5	43.3
서비스 수준 및 범위	24.3	28.5	18.0	52.4	25.3	34.3
명성과 평판	5.1	-	5.1	-	4.1	4.5
재무 안정성 및 신뢰성	10.3	14.3	12.8	4.8	11.1	10.4
보유 전문인력 및 지식	2.6	-	1.3	4.8	2.0	4.5
정보시스템	1.3	4.8	1.3	4.7	2.0	-
기업문화의 조화	2.6	4.8	3.8	-	3.0	3.0
합 계	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

### (3) 우리나라 물류서비스산업의 문제점

#### ① 종합물류서비스의 부재

물류기업의 영세성으로 수송, 보관, 하역 등을 일괄처리하기 보다는 대부분 운송위주의 부문별 물류서비스를 제공하고 있는 실정이다. 최근 운송업체와 대기업의 물류자회사들은 종합물류기업을 표방하면서 등장하였으나 특정기업중심의 물류서비스만을 제공하고 있는 실정이다. 즉, 이들 기업들은 전체매출액 중에서 제3자 물류서비스가 차지하는 비중은 크지 않고 대기업의 자회사의 경우 대부분 모기업의 물류비중이 높아 진정한 의미에서 제3자물류기업으로서의 비중은 낮다.<sup>7)</sup>

#### ② 협소한 물류시장으로 물류산업 발전기반 취약

<표 7>과 같이 우리나라 물류산업의 총 부가가치는 2002년 48조 9,950억원으로 GDP 대비 7.16%를 차지하고 있는 것으로 조사되었다.<sup>8)</sup> 이는 2001년 45조 4,710억원에 비해 금액면에서는 약 3조 5,200억원 증가하였으나 GDP대비 비중은 오히려 0.15% 감소하여

7) 안광영, "동북아 물류중심 실현을 위한 물류전문기업 육성방안", 『월간교통』, 통권 제80호, 교통개발연구원, 2004.10, p.75.

8) 이재민·서상범, 『2002년 국가물류비 산정 및 추이분석』, 교통개발연구원, 2004.7, p.47.



물류서비스산업 경쟁력 강화를 위한 종합물류업자 인증제도의 활성화 방안 / 최석범

물류산업의 성장속도가 다른 산업의 속도에 비해 떨어지는 것으로 평가된다.

<표 7> 물류활동 부가가치 추이

구분	수송		재고유 지관리	포장	하역	물류정보	일반관리	부가가치 총계(A)	부가가치 총계(B)
	국내	국제포 합							
2000	32,929	36,173	6,176	484	787	752	1,173	43,302(7.31)	45,545(7.87)
2001	36,088	39,120	6,186	496	756	735	1209	45,471(7.31)	48,502(7.80)
2002	40,271	43,464	6,186	523	872	437	706	48,995(7.16)	52,188(7.63)
연평균 증감률	13.16 (15.91)	12.17 (15.41)	4.17 (▽1.96 )	2.26 (2.72)	0.00 (8.91)	▽14.04 (▽34.29 )	▽23.58 (▽42.77 )	9.86(9.82)	9.30(9.79)

주: 1) ( )안의 수치는 전년대비 증감률 및 GDP 대비 비중

2) 연평균 증감률과 전년대비 증감률은 1995년 대비 산출환가지수를 이용하여 실질화하여 계산

3) 부가가치 총계(A)는 국내수송만 포함하였고 부가가치 총계(B)는 국제수송까지 포함하였음

자료: 이재민·서상범, 『2002년 국가물류비 산정 및 추이분석』, 교통개발연구원, 2004.7, p.47.

물류서비스의 낙후로 자가물류를 선호하고 있으며 전체 물류시장 규모가 선진국에 비하여 협소한 실정이다. 물류서비스의 낙후로 자가물류를 선호하게 되고 이에 따라 전체물류시장규모가 협소하게 되어 물류서비스산업 발전기반이 취약하게 되어 물류서비스가 낙후되는 악순환이 반복되고 있는 것이 물류서비스 시장의 구조이다.

③ 공급과잉으로 물류기업의 영세성 심화

<표 8> 국내물류기업과 글로벌 물류기업간 매출액비교

국내물류기업	매출액(2002)	글로벌물류기업	매출액(2003)
대한통운	11,000	EXEL	108,996
한진	6,154	Ryder System	52,740
범한종합물류	4,000	Geodis	39,848
현대택배	3,876	C.H. Robinson	38,676
한국물류	3,455	Schneider	30,472
CJGLS	3,400	Expeditors	26,956
한솔CSN	2,925	US Freightways	26,956
7개사평균	4,717	7개사평균	46,378

주: 비교대상은 임의 선정하였고, 글로벌 물류기업중 초대형 특성기업(DPWN, UPS, FEDEX)은 제외

자료: 안광영, “동북아 물류중심 실현을 위한 물류전문기업 육성방안”, 『월간교통』, 통권 제80호, 교통개발연구원, 2004.10, p.76.

규제완화로 영세한 물류업체가 난립하고 있는데 총물류기업수가 약 16만개에 달하고 있지만 법인기업은 5%에 불과하고 평균 종업원 수는 3.2명에 그치고 있다. 물류업체의 증가율이 15.1%로 물류산업의 매출액 증가율인 8.3%를 초과하고 있다. <표 8>과 같이 국내상위 7개 물류기업의 매출액이 2002년도에 평균 4,717억원으로 외국 7개 물류기업의 매출액 2003년도 46,378억원으로 1/10수준이며 제공되는 서비스의 수준도 글로벌기업에 비하여 단순하다.

#### ④ 정보화의 부족으로 국가 자원낭비초래

전반적으로 물류기업들의 정보화마인드가 부족하고 정보화의 장점을 인식하면서도 정보화로 인한 세원 노출 등을 우려하고 있는 실정이다. 물류정보망을 사용하지 않는 폐쇄적 관행에 따라 화물 및 공차정보의 공유부족으로 공차율이 높고 물류비절감에 역행한다.

1991년 이래로 정부부처별 종합물류정보망 등 전산망을 구축하였지만 그 이용율은 저조하였고 정보망서비스와 관련 첨단화물운송정보 이용은 10%도 되지 않고 있는 것으로 파악되고 있다.9)

## 2. 종합물류업자의 의의

### 1) 종합물류업자의 대두배경

#### (1) 정부의 종합물류업 육성 추진

정부는 물류전문기업이 발달되지 않아 높은 물류비 부담이 기업의 고비용·저효율 요인으로 작용하고 있다고 판단되어 글로벌물류기업과 경쟁하면서 우리나라 업체가 요구하는 맞춤형 물류서비스를 제공할 수 있는 물류전문기업을 육성하기 위한 대책을 강구하여 왔다.

#### (2) 추진경위

종합물류업자의 육성과 인증의 추진은 2003년 8월 27일의 동북아물류중심추진로드맵<sup>10)</sup>과 2004년 3월 2일의 물류체계개선종합대책에서 제시된 것에서 비롯되었으며 이에 대한 사후대책으로 종합물류업의 법적 근거를 마련하기 위해 진행되어 왔다.<sup>11)</sup>

9) 전경련, “물류관련 전산망 활용을 장려하기 위해 종합지원책 마련돼야”, 2003.10, pp.1-2.

10) 자세한 내용은 다음의 문헌을 참조. 최석범, “한국의 동북아 물류중심로드맵 투자우선순위와 개선방안”, 『한국항만경제학회지』, 제20권 제2호, 한국항만경제학회, 2004.12, pp.187-216.

11) 건설교통부, “화물유통촉진법중개정법률(안)입법예고”, 건설교통부 공고 제2004-163호, 2004.6.10.

<표 9> 종합물류업자 인증의 추진과정

구분	내용
2004.3.18	물류체계 개선을 위한 건교·해양부 공동 T/F 구성 -종합물류업 육성 등 양부처 관련 해심추진과제 선정 추진
2004.4-2004.5	종합물류업의 개념 및 인증제 도입 도출 -전문가 회의 등을 통해 종합물류업의 개념 및 인증제 도입협의
2004.6-2005.1	법적 근거를 위한 화물유통촉진법 개정 입법예고(6.11) 화물유통촉진법 개정(05.1.27)
2005.6-현재	종합물류업자 인증안 마련 종합물류업자 인증 등에 관한 규칙제정(안)(2005.11.11)

정부는 동북아물류허브 구현을 위한 선진물류산업 육성을 위해 2004년 6월 10일 입법예고하여<sup>12)</sup> 2005년 1월 27일 <표 10>과 같이 화물유통촉진법을 개정하여 종합물류업자 인증제를 도입하였다.

<표 10> 개정내용

구분	내용
종합물류업자의 인증 등 (제39조)	물류사업중 대통령령이 정하는 물류사업을 종합적·복합적으로 영위하는 자는 자신이 영위하는 물류사업을 관장하는 중앙행정기관의 장(이하 "주무부장관"이라 한다)으로부터 종합물류업자로 인증을 받을 수 있음
인증종합물류업자에 대한 지원(제40조)	①국가 또는 지방자치단체는 국가 또는 지방자치단체가 공급하는 다음 각호의 시설에 인증종합물류업자를 우선적으로 입주하게 하거나 국가 또는 지방자치단체 외에 다음 각호의 시설을 운영·관리하는 자로 하여금 인증종합물류업자를 우선적으로 입주하게 할 것을 권고할 수 있음. 1. 화물터미널, 2. 산업입지및개발에관한법률에 의한 산업단지, 3. 유통단지개발촉진법에 의한 유통단지, 4. 그 밖에 대통령령이 정하는 물류관련 시설 ②국가 또는 지방자치단체는 인증종합물류업자가 다음 각호의 사업을 수행하는 경우에는 소요자금의 일부를 융자하거나 부지의 확보를 위한 지원 등을 할 수 있음. 1. 물류시설의 확충, 2. 효율적인 물류업무 처리를 위한 물류정보시스템의 구축 3. 첨단물류기술의 개발 및 적용, 4. 물류업무의 자동화 및 물류장비의 표준화 5. 해외시장의 개척, 6. 그 밖의 물류사업의 육성을 위하여 공동부령이 정하는 사업

12) 전계서.

## 2) 종합물류업자의 의의

### (1) 학술적 의의

#### ① 1990년대 이전

종합물류업은 복합운송시대에 접어들면서 일반화되었는데 종합물류업자는 각 분야별 수송을 단편적으로 취급하는 것이 아니라 해상, 육상, 항공의 모든 운송서비스를 개별 또는 복합으로 제공할 뿐만 아니라 물류를 종합적으로 도와 컨트롤하는 업자를 의미하는 용어로 사용되어 왔다.<sup>13)</sup>

따라서 종래의 수송이나 보관뿐만 아니라 재고관리, 유통가공, 컴퓨터에 의한 정보처리 등 물류업무 전체를 일괄해서 수행하는 능력있는 업자가 종합물류업자로서 부각되었다. 이러한 종합물류업자의 역할에 가장 가깝게 있는 당사자는 바로 복합운송업자였다. 즉, 복합운송업자는 생산, 보관, 운송, 판매의 모든 유통과정을 파악하여 종합적으로 관리할 수 있는 체제 및 서비스 소위 종합물류의 일익을 담당하게 되었다.

1984년에 일본 운수성의 기구개혁이 단행되었는데 이는 종래의 운송수단을 기반으로 하는 종적 행정으로부터 종합물류라는 견지에서 횡적 행정으로의 전환이었다. 새로운 기구 아래의 행정방침으로 국제물류정책으로의 전환, 정책관청의 전환에 맞추어 종합물류산업의 육성을 들고 있다.<sup>14)</sup>

특히 일본의 경우 육상업자, 해상업자, 창고업자 등 개개의 운송관련 업체뿐만 아니라 종합상사나 제조업체들에 이르기까지 모두가 종합물류업자로서의 진출을 지향하였다. 이 때에는 종합물류의 개념은 받아들이는 측면에 따라서 확정적이지는 않지만 육, 해, 공의 수송을 조합시켜 최적의 수송서비스를 고객에게 제공하는 것을 근간으로 하고 있었다.<sup>15)</sup>

90년대 종합물류에 대한 시대적 요청이 야기된 배경으로 우선, 제조업자를 중심으로 한 물류경비를 삭감해 달라는 고객의 요청이 늘었다는 점을 들 수 있다. 둘째, 정보시스템의 급속한 발전이 이루어졌다는 점이다. 셋째, 항공기의 대형화와 그에 따른 경제성의 증대가 이루어졌다는 점이다. 이 시대의 종합물류업자의 구비조건으로서 ①국내외 물류네트워크를 구축하고 ②창고를 비롯한 하드면에서의 거점을 정비하고 ③그것을 연결하는 정보망을 확보하고 ④인재 등을 갖추고 있어야만 한다.<sup>16)</sup>

1980년대의 경우에는 복합운송업체가 종합물류 서비스를 제공하여 종합물류업자로서

13) 이윤수, "종합물류업의 현황과 당면과제", 『해양한국』, 통권163호, 한국해사문제연구소, 1987, p.76.

14) 한국해사문제연구소 편집실, "일본우선의 종합물류업자로의 전환전략과 실제 上", 『해양한국』, 통권148호, 한국해사문제연구소, 1986, p.122.

15) 전계서, p.120.

16) 한국해사문제연구소, "종합물류업으로 변신을 시도하는 일본의 대 외항해운업자", 『해양한국』, 통권209호, 1991, p.132.

의 역할을 수행한 시기라고 할 수 있다.

② 1990년대 이후

우리나라의 경우에도 1970년대 생산관리와 품질관리 시대를 거쳐 1980년대 사무관리 시대를 경과하여 1990년대 본격적인 물류시대를 맞이하였다. 90년대 물류시대는 선진국에서 활발하게 도입하고 있는 전략적인 정보시스템을 무기로 하는 물류전략이 전개되었다.<sup>17)</sup>

특히 선사의 경우 방대한 화물이 복수의 지점으로부터 나날이 이동하는 상황을 화주별로 확인하여야 한다는 요구에 부응하지 않을 수 없었으며 그래서 컴퓨터에 의한 정보관리와 통신위성을 이용하여 국제통신을 조합시키는 것 등이 필요하게 되었다.<sup>18)</sup>

경쟁적인 환경하에서 신규참여와 사업확대, 공정한 서비스의 제공을 통해 시장이 활성화되고 다양화·고도화되고 있는 물류요구에 대응한 새로운 업종·서비스로서 제3자물류(Third Party Logistics)가 본격적으로 도입된 시기라고 할 수 있다.

1990년대의 경우에는 제3자물류가 종합물류서비스를 제공하여 종합물류업자로서의 역할을 수행하기 시작한 시기라고 할 수 있다.

**(2) 화물유통촉진법상의 정의**

화물유통촉진법상에 종합물류업자에 대한 정확한 정의는 없으나 조문중에 나타난 개념을 살펴보면 종합물류업자는 물류사업을 종합적·복합적으로 영위하는 자로 정의할 수 있다.<sup>19)</sup>

**(3) 종합물류업자 인증에 관한 정부문건상의 의의**

종합물류업자 인증 등에 관한 규칙에서도 종합물류업자에 대한 정확한 정의는 없으나 관련 문건에서 그 정의를 찾아볼 수 있다. 특히 관련 정부문건에서도 종합물류기업과 종합물류업자를 혼용하고 있는 것으로 나타났다.

어떤 문건에서는 종합물류기업을 물류사업을 종합적·복합적으로 영위하면서 다른 기업으로부터 물류활동을 위탁받아 대행하는 물류전문기업으로 정의하고 있다.<sup>20)</sup>

다른 문건에서는 종합물류업자란 화물운송업·물류시설운영업 및 물류서비스업을 종합적으로 영위하면서 화주기업 등으로부터 물류업무를 일정기간 유상으로 위탁대행하

17) 김기환, “종합물류전략이 필요하다”, 『해양한국』, 통권220호, 한국해사문제연구소, 1992, p.193.

18) 한국해사문제연구소, “선사의 복합운송에서 종합로의 전개”, 『해양한국』, 통권223호, 1992, p.107.

19) 화물유통촉진법 제39조 ①

20) 건설교통위원회, “화물유통촉진법중개정법률안 심사보고서”, 2004.12, p.8.

는 물류전문기업중에, 인증기준·절차 등에 따라 인증을 받은 단일기업 또는 전략적 기업군을 의미한다<sup>21)</sup>고 되어 있으나 이는 인증 종합물류업자에 대한 정의라고 할 수 있다.

### Ⅲ. 종합물류업자 인증제도의 주요내용

#### 1. 인증신청 자격기준

##### 1) 종합물류업자의 인증기준의 기본방향

종합물류업자의 인증기준에 대한 기본방향은 6가지로 요약될 수 있다.<sup>22)</sup>

첫째, 업종별 특성을 고려한 인증기준의 차별화인데 기업의 유형을 자산형 2개 즉, 운송중심, 시설중심 그리고 비자산형인 서비스형을 포함하여 총 3개로 구분하여 항목별 배점을 달리 설정하고 있다.

<표 11> 기업유형별 항목별 배점

대항목	세부항목	자산형 (운송·시설중심)	비자산형 (서비스중심)
다양성	- 네트워크 - 매출구조 - 대상고객	25%	25%
기업규모	- 투자자본금 - 매출 - 자산	35%	15%
발전가능성	- 제3자물류화 - 정보화 - 인력확보 - 국제화 - 안정성 - 품질경영	40%	60%

둘째, 순수 2자물류에 대한 배제인데 100% 2자물류기업은 종합물류업자 인증대상에서 제외하였다.

셋째, 종합적인 서비스의 제공여부에 중점을 두었다. 운송, 보관, 정보처리 등 주요 물류서비스를 원스톱으로 제공하는 능력을 중시하였다.

넷째, 하한선 기준과 점수제를 병행하여 평가한다. 평가항목중 일정수준의 자본금, 매출액, 3개 이상의 물류서비스 제공 등은 사전 신청자격으로 명시하였고 사전 신청자격

21) 건설교통부, “종합물류기업 인증기준안 입법예고”, 2005.10.10, p.2.

22) 해양수산부, “종합물류업 육성추진 현황”, 2004.9, pp.2-3.

물류서비스산업 경쟁력 강화를 위한 종합물류업자 인증제도의 활성화 방안 / 최석범

을 통과한 기업에 대해 평가기준에 의한 점수로 평가한다.

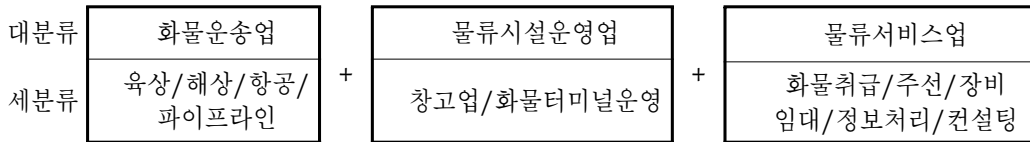
다섯째, 1회성의 인증이 아닌 지속적인 관리가 가능한 재인증시스템이다. 즉, 1회의 인증에 제한하지 않고 지속적으로 정기검사를 받도록 하고 있고 인증기준에 부합되지 않는 경우에는 인증을 취소할 수 있도록 하고 있다.

여섯째, 기업간 전략적 제휴를 고려하고 있다. 종합물류업자의 인증을 하나의 물류기업이 단독으로 신청할 수 있을 뿐만 아니라 여러 기업이 전략적 제휴를 통해 신청할 수 있도록 하고 있다.

하나의 물류기업이 단독으로 참여할 수 있을 뿐만 아니라 여러 기업이 전략적 제휴를 통해 참여할 수 있도록 규정하고 있다.<sup>23)</sup> 인증신청시 최소한의 자격요건을 규정하여 이러한 요건의 충족시 세부평가에 들어가게 된다.

<그림 1>과 같이 단독기업이 신청하는 경우 각 대분류 업종별로 최소 1개 이상 세분류 업종을 함께 영위하여 최소 3개 이상의 물류사업을 영위하여야 하며 각 세분류 사업의 매출액이 전체 물류사업 총매출액의 3% 또는 30억원이상이어야 하고 물류사업의 총매출액 중 제3자물류 매출비중이 20%이상이어야 한다.<sup>24)</sup>

<그림 1> 종합물류업자의 인증



또 전략적 제휴기업군일 경우에는 영위업종과 제3자 물류매출비중 기준 이외에 5개 이내의 기업, 공동브랜드 사용, 물류정보망 및 물류시설의 공동이용, 주력기업을 중심으로 5%이상 지분교환 또는 지분투자 등의 요건을 필요로 한다.

23) 종합물류업자 인증 등에 관한 규칙(안) 제3조

24) 종합물류업자 인증 등에 관한 규칙(안) 제4조

<표 12> 인증신청 자격요건

유형	자격요건
단독 기업형	① 영위업종 : 3가지 대분류사업 모두 영위 * 각 대분류사업의 영위인정기준 : 해당 세분류사업 중 물류사업 총매출액의 3% 또는 30억원 이상인 사업이 1개 이상인 기업 ② 제3자 물류 매출비중: 물류매출액 중 20%이상 * 제3자 물류 : 자회사 등 특수관계인을 제외한 제3자로부터 1년 이상 위탁계약을 한 물류
전략적 제휴 기업형	① 영위업종 : 위와 같음(제휴기업군이 합쳐 충족) ② 제3자 물류 매출비중 : 위와 같음(제휴기업군 전체 뿐 아니라 각 참여기업별로 도 충족) ③ 전략적 제휴의 성립요건 - 5개 이내의 물류기업으로 구성 - 제휴기간이 인증신청을 기준으로 3년 이상 유효 - 공동브랜드를 이용 - 물류정보망, 물류시설을 공동으로 이용 - 통합적인 물류회계보고서를 작성 - 주력기업중심으로 5% 이상 지분교환 또는 지분투자

## 2. 종합물류업자의 인증평가기준

종합물류기업의 인증평가기준은 다양성, 기업규모, 발전가능성의 3대 항목으로 구성하여 세부평가항목으로 구성되어 있다. 평가항목별 비중은 다양한 기업특성을 감안하여 서비스중심형은 기업규모보다 발전가능성에 중점을 두는 등 자산형(운송중심·시설중심)과 비자산형(서비스중심)별로 달리 적용하도록 하고 있다. 운송중심·시설중심·서비스중심형별로 각각 평가하여 어느 한 유형이라도 70% 이상 득점하면 인증을 받게 된다.

### 1) 다양성의 평가기준

다양성에 대한 평가항목은 네트워크, 매출구조, 대상고객으로 구성되어 있으며 네트워크의 평가지표는 국내점수, 해외거점수로 되어 있고 매출구조의 평가지표는 영위업종수, 고객수로 되어 있고 대상고객의 평가지표는 고객수와 최대고객매출비중으로 되어 있다.



<표 13> 다양성의 평가기준

평가항목	평가지표	가중치	운송 중심	시설 중심	서비스 중심	평가기준
네트워크	국내거점수	1.0	5	5	5	5개시도이상 10개거점 이상(100%), 산출식: 총배점 × [Min(5,지역수)/5 + Min(10,거점수)/10] /2
	해외거점수	1.0	5	5	5	2개국이상 5개거점 이상(100%) 만점, 산출식: 총배점 × [Min(5,지역수)/5 + Min(5,거점수)/5] /2
매출구조	영위업종수	1.0	5	5	5	세분류 기준 5개이상(100%)
대상고객	고객수	1.0	5	5	5	10사이상(100%), 이하 비율계산
	최대고객 매출비중	1.0	5	5	5	20%이하(100%), 나머지 비율계산
다양성 비중			25	25	25	

2) 기업규모의 평가기준

기업규모의 평가지표는 투자자본금, 자산, 매출로 구성되어 있으며 자산의 경우 운송수단, 시설, 기타물류자산을 각각 보유, 확보로 평가하고 매출은 물류(컨설팅)부문 매출액, 제3자물류매출액, 일괄위탁물류매출액으로 평가하도록 하고 있다.

<표 14> 기업규모의 평가기준

평가지표	평가항목	가중치	운송 중심	시설 중심	서비스 중심	평가기준	
투자자본금	투자자본금	1.0	5	5	3	<운송/시설중심>100억이상(100%), 이하 비율계산 <서비스중심>50억이상(100%), 이하 비율계산	
자산	운송수단	보유	1.0	10	5	2	<운송/시설중심>사업용 차량기준 1000대 이상(100%), - 선박300DWT, 항공기 화물적재 1톤당 차량 1대 환산 이하 비율계산 <서비스중심>사업용 차량기준 500대 이상(100%), 이하 비율계산
		확보	0.8				
	시설	보유	1.0	5	10	2	<운송/시설중심>20만㎡이상(100%), 이하 비율계산 <서비스중심>10만㎡이상(100%), 이하 비율계산
		확보	0.8				
기타물류자산	보유	1.0	5	5	2	<운송/시설중심>100억원이상(100%), 이하 <서비스중심>50억원이상(100%), 이하 비율계산	
	확보	0.8					
매출	물류(컨설팅)부문 매출액	1.0	4	4	2	1천억이상(100%), 이하 비율계산	
	3자물류 매출액	1.0	3	3	2	5백억이상(100%), 이하 비율계산	
	일괄 위탁물류매출액	1.0	3	3	2	250억이상(100%), 이하 비율계산	
기업규모 비중			35	35	15		

발전가능성의 평가지표는 제3자물류화, 국제화, 정보화, 안정성, 인력확보, 품질경영으로 구성되어 있고 제3자물류화의 평가항목은 3자물류매출비중, 3자물류 매출비중 증가율, 일괄위탁매출비중, 일괄위탁매출비중증가율로 구성되어 있고 정보화는 정보시스템 자산보유액, 매출액대비 정보화(R&D포함)투자율, 공용정보망 가입여부의 평가항목으로 되어 있다.

<표 15> 발전가능성 평가기준

평가 지표	평가항목	가중치	운송 중심	시설 중심	서비스 중심	평가기준
제3자물류화	3자물류 매출비중	1.0	4	4	4	50% 이상(100%), 나머지 비율계산
	3자물류 매출비중 증가율	1.0	4	4	4	50%이상 100%, 50%이하 중 5%이상 증가(100%), 이하 비율계산
	일괄위탁 매출비중	1.0	4	4	4	50% 이상(100%), 나머지 비율계산
	일괄위탁 매출비중 증가율	1.0	3	3	3	일괄위탁매출 비중이 50%이상인 경우, 100%, 50%이하인 경우 증가율 5%이상(100%)
국제화	해외투자규모	1.0	3	3	5	500만불이상(100%), 이하 비율계산
	해외매출실적	1.0	3	3	5	500만불이상(100%), 이하 비율계산
정보화	정보시스템자산보유액	1.0	2	2	4	50억이상(100%), 이하 비율계산
	매출액 대비 정보화(R&D포함) 투자율	1.0	2	2	4	3%(금액기준 30억)이상 100%, 이하 비율 계산
	공용정보망 가입여부	1.0	2	2	2	국가운영 공영정보망 가입여부(CVO 등)
안정성	부채비율	1.0	2	2	4	200%이내(100%), 600%이상(0%)
	장기위탁계약 비중	1.0	2	2	4	70%이상(100%), 이하 비율계산
	매출액대비이익율	1.0	2	2	4	4%(100%), 이하 비율계산
인력확보	전문인력보유수준	1.0	2	2	4	20명 이상(100%), 이하 비율계산
	교육시스템	1.0	2	2	4	교육시스템, 교육실적 유무 판단(평가위원회 심의)
품질경영	물류(컨설팅)부문 ISO인증 여부	1.0	2	2	4	ISO, SPICE, CMM, LS 등 인증유무(물류부문 포함여부 확인)
	ISO 인증보유기간	1.0	1	1	1	3년이상 가점
<b>발전가능성 비중</b>			<b>40</b>	<b>40</b>	<b>60</b>	

### 3. 종합물류업자의 인증절차

#### 1) 인증관련 조직

##### (1) 인증운영위원회

<표 16>과 같이 인증운영위원회는 위원장을 포함하여 14인 이내로 구성되고 위원장의 임기는 1년이고 위원의 임기는 3년이고 다음과 같이 구성된다.

<표 16> 인증운영위원회의 구성

구분	내용
주무부처의 공무원	건설교통부, 해양수산부, 산업자원부의 물류업무담당 공무원 각 1인
주무부처의 장이 공동으로 위촉하는 10인 이내의 자	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 5년 이상 물류관련 경력이 있는 대학 조교수 이상인 자</li> <li>· 5년 이상 물류관련연구기관에서 연구경력이 있는 연구위원급 이상인 자</li> <li>· 기업에서 10년 이상 물류분야에 근무한 부서장 이상인 자</li> <li>· 물류관련단체의 임원급 이상인 자</li> <li>· 기타 상기와 동등이상의 자격이 있다고 주무부처의 장이 공동으로 인정하는 자</li> </ul>
인증기관의 대표	한국교통연구원장

**(2) 인증기관**

주무부처의 장은 종합물류업자 인증심사를 공정하고 효율적으로 하기 위하여 인증위원회의 심의를 거쳐 공동으로 인증기관을 지정·운영하고 이 규정시행 후 최초 종합물류업자 인증기관은 정부출연연구기관등의설립운영및육성에관한법률에 의거하여 설립된 한국교통연구원으로 지정하고 있다.<sup>25)</sup>

인증기관의 장은 인증과정의 전문성 확보 및 인증심사 업무의 효과적인 수행을 위하여 별도의 전담조직으로 종합물류업자 인증센터를 설치하도록 하고 있고<sup>26)</sup> 인증기관의 주된 업무는 ①인증업무규정의 제·개정, ②인증신청서 접수, ③인증신청 서류심사 및 현장심사, ④인증심사 및 정기검사의 계획 수립 및 결과보고, ⑤인증수수료 수납 및 심사위원 수당지급, ⑥심사업무 지원 및 결과보고, ⑦인증심사위원 그룹 및 심사단 운영, ⑧인증제도 홍보, ⑨기타 주무부처의 장이 정하는 업무이다.<sup>27)</sup>

**(3) 인증심사위원그룹과 인증심사단**

인증기관의 장은 인증제도의 전반적인 운영과 공정한 심사를 위해 인증심사를 위한 충분한 지식과 경험이 있는 전문가들로 구성된 인증심사위원그룹을 운영하여야 하고 인증심사위원그룹의 구성은 인증위원회의 승인을 받아야 하고 인증기관의 장은 인증신청기업으로부터 인증신청서가 접수되면 매신청서별로 인증심사위원그룹의 구성원에서 5인이내의 심사위원을 선발하여 인증심사단을 구성하고 신청인에게 통보하여야 한다.<sup>28)</sup>

인증심사위원의 자격은 ①대학에서 3년이상의 물류관련 연구경력이 있는 전임강사

25) 종합물류업자 인증 등에 관한 규칙(안) 제8조 ①  
 26) 종합물류업자 인증 등에 관한 규칙(안) 제8조 ②  
 27) 종합물류업자 인증 등에 관한 규칙(안) 제9조  
 28) 종합물류업자 인증 등에 관한 규칙(안) 제12조

이상인 자, ②국·공립연구소, 정부출연연구소, 대학연구소의 책임연구원급 이상인 자, ③회계사, 세무사, 변호사 등 전문자격증 소지자로서 해상업계에서 5년 이상의 경력을 보유한 자, ④물류관련단체(협회, 조합 등)의 담당부서장급 이상인 자, ⑤기타 이상과 동등 이상의 자격이 있다고 인증위원회에서 인정하는 자이다.

**2) 인증절차**

종합물류업자의 인증절차는 <그림 2>와 같이 신청기업의 신청과 인증심사, 이의신청 순으로 이루어지게 된다.

**(1) 신청기업의 신청**

인증을 받고자 하는 자는 인증신청서에 다음 <표 17>과 같이 첨부서류를 구비하여 인증기관의 장에게 제출하여야 한다.<sup>29)</sup>

**<표 17> 신청시 구비서류**

단독기업	전략적 제휴 기업집단
1. 별표1 종합물류업자 인증 평가기준의 규정에 의한 자체평가표 1부	1. 별표1 종합물류업자 인증 평가기준의 규정에 의한 개별 기업의 자체평가표 각 1부
2. 별표2 종합물류업자 인증 평가항목별 구비서류의 규정에 의한 구비서류 각 1부	2. 별표1 종합물류업자 인증 평가기준의 규정에 의한 자체평가표 1부
3. 법인등기부등본 1부(법인에 한함)	3. 별표2 종합물류업자 인증 평가항목별 구비서류의 규정에 의한 구비서류 각 1부
4. 사업자등록증 사본 1부	4. 법인등기부등본 각 1부
5. 재무제표 1부	5. 사업자등록증 사본 각 1부
6. 물류회계보고서 1부	6. 전략적 제휴 증빙서류 1부
7. 기타 관련 증빙서류 각 1부	7. 재무제표 각 1부
	8. 통합적인 물류회계보고서 1부
	9. 통합적인 물류시스템 구축도 1부
	10. 기타 관련 증빙서류 각 1부

**(2) 인증심사 및 교부**

인증심사단은 신청인 또는 전략적 제휴 기업집단에 대한 자료를 검토하고 인증심사에 필요하다고 판단될 경우 현장실사를 실시할 수 있다.<sup>30)</sup> 인증심사를 완료한 때 그 결과를 인증기관의 장에게 보고하고 인증기관의 장은 인증위원회의 개최를 요청하여 인

29) 종합물류업자 인증 등에 관한 규칙(안) 제14조

30) 종합물류업자 인증 등에 관한 규칙(안) 제16조

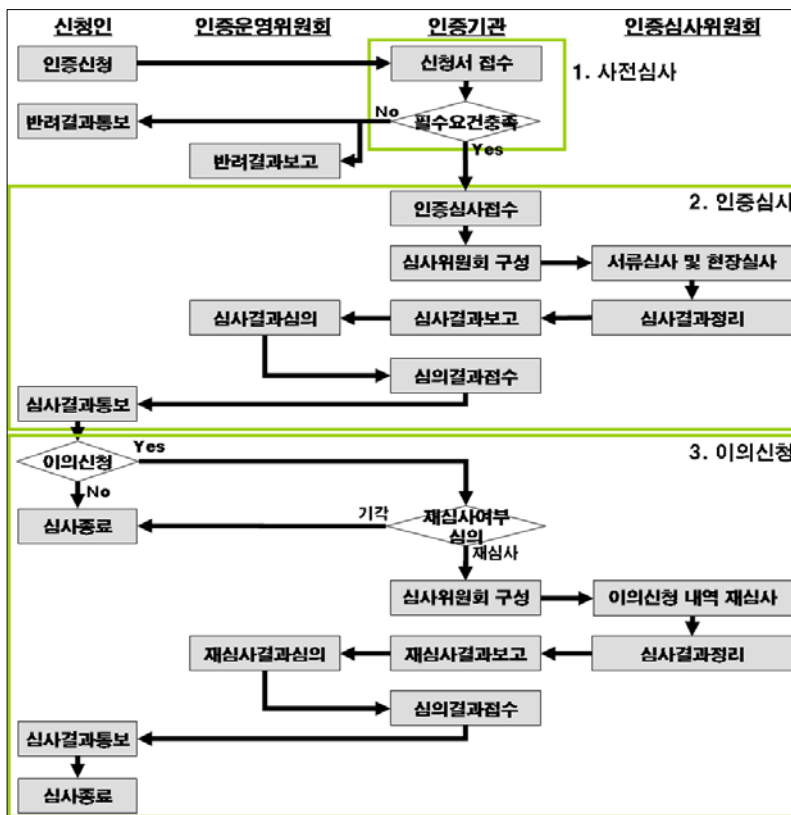
증위원회는 인증심사결과를 심의하여 인증여부를 결정하여 그 결과를 인증기관의 장에게 통보하도록 하고 있고 인증위원회는 필요하다고 인정되는 경우 인증심사에 참여한 관계자를 참석시켜 심사과정 및 심사내용에 대한 설명을 들을 수 있도록 하고 있다.

인증기관의 장은 인증위원회로부터 종합물류업자 인증여부를 통보받은 경우 신청인에게 그 결과를 통보하고 종합물류업자 인증서를 교부하여야 한다.

(3) 이의신청

종합물류업자 인증여부에 대하여 이의가 있는 신청인은 종합물류업자 인증여부를 통보받은 날로부터 14일 이내에 이의신청할 수 있도록 하고 있다.<sup>31)</sup>

<그림 2> 종합물류업자의 인증절차



자료: 건설교통부, “종합물류기업 인증기준안 입법예고”, 2005.10.10, p.7.

31) 종합물류업자 인증 등에 관한 규칙(안) 제21조

## IV. 종합물류업자 인증제도의 활성화방안

### 1. 종합물류업자 육성을 위한 로드맵의 제시를 통한 중소기업체에 대한 대안제시

종합물류업자 인증제 시행에 관한 정부의 구체적인 로드맵은 2005년부터 2009년까지 물류시장확대 및 종합물류기업 중심으로 시장을 개편하고 2010년부터 2014년까지 아시아의 대표적인 물류기업으로 성장시킴으로써 글로벌 물류기업과 경쟁하는 종합물류기업을 출현시킨다는 구상이다.<sup>32)</sup>

종합물류업자의 인증제도가 도입되면 우리나라의 물류시장의 규모가 2007년 97조, 2010년에 119조에 이를 것으로 예측되고 아웃소싱비율도 2007년 50%, 2010년 70%에 이를 것으로 전망되고 있다.<sup>33)</sup> 그러나 국내물류업체의 영세적 구조의 심각성과 대형기업과 소형기업과의 격차가 상당하다는 우리나라의 물류산업구조를 고려할 경우 중소기업의 경우에는 단독기업으로 종합물류업자의 인증신청이 현실적으로 불가능하기 때문에 전략적 제휴를 통한 인증방안을 모색할 수밖에 없을 것이다. 중소 물류전문업체의 경우라도 종합물류업자의 인증을 받지 못하는 경우에는 국내에서 영원히 도태될 가능성이 많기 때문에 전략적 제휴를 도모할 가능성이 매우 많다.

이 경우 정부의 종합물류업자 인증제도의 추진과 함께 중소기업체가 어떤 식으로 전략적 제휴를 진행하여야 하는가에 대한 전체적인 종합물류업자 활성화방안에서 중소기업체의 전략적 제휴를 통한 대형화와 전문화가 진행될 수 있도록 하는 국가의 종합물류업자 활성화방안에 대한 상세한 로드맵이 작성되고 이에 따른 체계적인 지원으로 중소기업체의 전략적 제휴가 활발하게 이루어져 종합물류업자로의 변신이 가능하도록 하여야 한다.

중소물류업자의 전략적 제휴를 통한 종합물류업자 인증 수혜시 우리나라 전체의 물류시장이 활성화되어 결국 자가물류시장의 물량이 종합물류업자에게 전환될 수 있다는 점에서 중소기업체에 대한 체계적인 지원책이 준비되어야 한다.

### 2. 종합물류업자 인증제도의 홍보

32) 김경미, “초점이 흔들린 종합물류업 인증제”, 『해양한국』, 통권377호, 한국해사문제연구소, 2005.2, p.51.

33) 김경미, “종합물류업 시행, 물류시장 2010년 119조 규모”, 『해양한국』, 통권376호, 한국해사문제연구소, 2005.1, p.114.

아무리 좋은 제도라고 하더라도 그것을 이용하는 기업이 없는 경우에는 아무런 의미가 없는 것이다. 그러므로 종합물류업자의 인증제도가 한국물류산업의 선진화를 위해 얼마나 중요한가를 홍보함으로써 종합물류업자의 인증제도에 대한 이해를 제고하고 인증제도의 활성화를 도모하고 국내의 물류업체들이 체계적으로 종합물류업자 인증을 준비할 수 있도록 하여야 한다.

### 3. 제3자 물류 활성화방안의 강구

종합물류업자 인증제도의 활성화의 관건은 얼마나 제3자물류가 활성화되는가의 여부이다. 종합물류업자의 인증제도에서 기업규모의 평가지표에 제3자물류매출액이 포함되어 있고 발전가능성의 평가지표에 제3자물류화가 포함되어 있어 그 만큼 종합물류업자의 인증에 제3자물류의 지표가 가장 중요하게 작용할 수 있다.

현재 제3자물류의 이용율이 20%에도 미치지 않고 있기 때문에<sup>34)</sup> 종합물류업자의 인증제도를 활성화시키기 위해서는 제3자물류의 이용율을 제고하여야 한다. 정부에서는 제3자물류활성화방안으로 다음의 3가지 방안을 제시하고 있다.<sup>35)</sup>

첫째, 제3자물류 모범사례 발굴 및 홍보로서 자가물류 및 제2자물류에서 제3자물류 전환으로 인한 비용절감 등 모범사례를 발굴하여 국내기업에 대한 홍보를 통해 제3자물류를 적극적으로 유도할 예정이다.

둘째, 제3자물류 전환을 위한 물류컨설팅비 지원이다. 자가물류 시설지원 및 관련 인력처리문제로 제3자물류전환에 애로를 경험하고 있는 기업들에게 제3자물류도입을 위한 컨설팅비를 지원함으로써 국내기업이 제3자물류를 도입하도록 한다는 계획이다.

셋째, 아웃소싱 화주기업에 대한 법인세 감면지원이다. 화주기업이 제3자 물류위탁시 법인세 감면을 추진하여 자가물류의 아웃소싱을 유도할 계획이다. 자가물류와 제2자물류를 제3자물류로 전화하는 효과와 선진물류서비스의 형태인 일괄위탁(total outsourcing)을 동시에 추구하면서 세제지원 요건을 제시하고 있는데 기업물류비의 70%이상을 물류기업에게 위탁하는 화주기업을 대상으로 국내물류비 중에서 3가지 이상 기능의 일괄위탁물류비의 일정비율을 위탁물류비의 비중에 따라 3년간 차등공제할 계획이다.<sup>36)</sup>

34) 김경미, “합격선하향등 인증기준 대폭완화”, 『해양한국』, 통권379호, 한국해사문제연구소, 2005.4, p.100.

35) 재정경제부·산업자원부·건설교통부·해양수산부, “물류서비스산업 경쟁력 강화방안”, 2005.11.25, pp.10-12.

36) 외부위탁물류비율이 70%이상 3%, 80%이상 4%, 90%이상 5%를 법인세에서 감면한다는 계획이다.

#### 4. 한국형 제3자물류 특화서비스의 개발

국내에서 제3자물류를 활성화하고 고도화시키기 위해서는 제3자물류기업의 자체역량을 제고하여야 하는데 이를 위해서는 우리나라 물류기업만이 가지는 특화된 서비스를 개발하여 제공하여야 한다는 것이다. 선진외국기업들은 기업나름대로의 특화서비스를 개발하여 그에 대한 경쟁우위를 확보하고 있다는 점을 명심하여 한국나름대로의 특화서비스를 제공할 수 있는 역량을 집중하여야 한다.

#### 5. 종합물류업자 인증 평가기준의 명확화와 개선

종합물류업자 인증 평가기준에서 불명확한 기준과 자의적인 판단이 가능한 평가기준을 보다 명확하게 하여 계량화하는 방법을 강구할 필요가 있다. 물류컨설팅, 교육시스템, 공영정보망 등이 그 기준이 명확하지 않아 심사위원의 자의적 판단에 의존할 가능성이 있기 때문에 보다 명확히 설정할 필요가 있다. 그리고 교육실적 유무판단과 관련하여 평가위원회 심의로 되어 있는데 심사위원회를 의미하는 것인지 등의 내용에 대해 보다 명확히 하여야 한다. 특히 중소물류업체가 전략적 제휴를 통하여 신청하는 경우 불리한 평가를 받지 않도록 인증시스템의 설계와 인증기준을 보다 명확하게 할 필요가 있다.

#### 6. 종합물류업자 인증제도의 운영에 대한 지속적인 모니터링

종합물류업자의 인증제도의 운영에 대한 문제점이 예견되고 있기 때문에 사전에 이러한 문제점들에 대한 모니터링과 인증제 도입이후에도 지속적인 모니터링을 통해 종합물류업자 인증제에 따른 문제점을 사전에 차단할 필요가 있다.

종합물류업자의 인증제도에 대한 문제점으로 제시되고 있는 것은 3자물류를 위장한 제2자 물류 문제, 2%법인세감면제도의 효과미비와 악용소지 문제, 전략적 제휴의 운영요건으로서의 통합적인 물류회계보고서의 제출문제 등인데 이러한 문제점들에 대한 대비책을 강구하는 등의 지속적인 모니터링을 하여야 한다.

3자물류를 위장한 제2자 물류 문제는 물류자회사를 둔 모회사가 물량을 교환하여 상대방 물류자회사와 제3자물류계약을 체결하는 경우 제3자물류 시장의 실질적인 확대없이 법인세 혜택만을 받을 수도 있기 때문에 이러한 문제를 해결할 수 있는 제도적 장치가 마련되어야 한다. 즉, 인증신청시 물류자회사와 관련된 업체간 물량교환여부를 확인하는 절차를 거쳐 제3자 물류를 위장하는 제2자물류를 배제할 수 있도록 하여야 한



다.

2%법인세감면제도의 경우 한국 물류시장의 열악한 환경을 더욱 심화시키는 악재가 될 수 있다. 즉, 중소형화주가 기존 물류기업과의 거래를 지속하는 대신에 인증기업과의 거래시 받는 감면액만큼 물류비에서 삭감하도록 요청하는 경우 거절이 어렵고 비인증물류기업이 화주의 이탈을 방지하기 위해 인센티브를 제시할 수도 있어 어느 경우이든 비인증 물류기업의 부담이 발생할 수 있다.

인증기업이 된 해운사에 대응하기 위해 외국계 해운대리점이 국내영업부를 축소하여 인건비를 절감하는 방안을 강구하면 인증기업 이용시 받을 수 있는 동일한 수준의 물류비를 제공할 수 있다. 이 경우 국내물류고용시장에 악영향을 줄 수 있어 외국계 해운대리점의 영업점 인가기준에 입각하여 행정지도 차원에서 접근할 필요가 있다. 향후 종합물류업자 인증제도의 문제점을 지속적으로 모니터링 체제를 구축하여야 한다.

## 7. 중소물류기업간 전략적 제휴의 활성화를 위한 다양한 지원책 강구

전략적 제휴는 한 기업이 다른 기업과 상호협력 관계를 유지함으로써 경쟁우위를 확보하고자 하는 전략으로 중소기업간 자유로운 합병·통합을 유도하기 위한 M&A의 전 단계로 활용하고자 하는 것인데 전략적 제휴는 계약에 의한 제휴와 지분교환에 의한 제휴로 구분될 수 있다. 계약에 의한 제휴는 서비스·지역범위 확대, 공동마케팅 등을 목표로 제휴 참여기업간 계약을 통해 이루어지고 지분교환에 의한 제휴는 제휴대상 기업간의 상호 지분교환을 통해 이루어진다. 전략적 제휴기업군으로 신청하기 위해서는 통합적인 물류회계보고서를 제출하도록 하고 있는데 이를 위해서는 지분교환에 의한 제휴가 이루어져야 한다. 계약에 의한 제휴인 경우에도 계약기업들의 물류회계보고서의 제출로도 가능할 수 있도록 하여야 한다.

종합물류업자의 인증을 위해 중소물류기업간 전략적 제휴를 활성화하기 위해서 또는 인증제도와 무관하게 중소물류기업들의 전략적 제휴를 통한 대형화를 유도하기 위해서는 다양한 지원책을 강구하여야 한다.

## 8. 중소물류기업 전략적 제휴 활성화지원센터의 효율적인 운영

종합물류업자 인증제 시행을 하는데 있어서 중소형 물류기업들은 종합물류업자의 인증을 받는데 많은 어려움이 있는데 이러한 어려움을 극복하도록 하기 위해 정보력이 부족한 중소기업간 전략적 제휴를 적극적으로 돕고 관련 행정서비스를 지원하기 위한 전략적 제휴 활성화지원센터를 운영할 계획이다. 한국교통연구원 등 전문기관에 설치하

여 운영하는 방안<sup>37)</sup>과 국제물류지원단내의 3자물류협의회에 설치하는 방안<sup>38)</sup>이 논의되고 있다. 이러한 활성화지원센터의 설치를 보다 명확히 하고 센터의 역할<sup>39)</sup>도 보다 명확히 하여 중소물류업체의 전략적 제휴를 통한 대형화를 유도하고 전략기업군들의 특화된 서비스로 물류시장의 틈새시장을 개척할 수 있도록 하여야 한다.

## 9. 물류부문의 국제공인취득 장려

종합물류업자의 품질경영의 평가지표로 설정되어 있는 물류부문의 국제인증을 국내 물류업체들이 획득할 수 있도록 장려하고 지원하는 정책을 수립하여야 한다. 국제표준화기구(International Organization for Standardization:ISO)와 SPIC(Software Process Improvement Capability Evaluation)<sup>40)</sup>, CMM(Capability Maturity Model)<sup>41)</sup> LS(Logistics Standards)<sup>42)</sup> 등의 국제인증시스템을 통한 국제물류업체의 품질경영을 장려할 수 있는 방안이 강구되어야 한다는 것이다.

## 10. CVO, RFID 등을 이용한 첨단물류정보시스템의 도입과 활성화

1998년 이후 시작된 첨단화물운송정보시스템(Commercial Vehicle Operation: CVO) 사업이 확산되고 있고 물류부분에서의 무선인식(Radio Frequency IDentification:RFID)의 활용이 가시화되고 있기 때문에 이러한 CVO, RFID기반의 첨단물류정보시스템을 도입하여 활성화할 수 있도록 하는 방안을 강구하여야 하고 중소규모의 물류업체들에게 이용을 권장하기 위해 자금 및 세제지원을 하여야 한다.

## V. 결론

이상과 같이 물류서비스산업 경쟁력강화를 위한 종합물류업자의 인증제도의 활성화

37) 교통개발연구원, 『종합물류업자 인증제도 운영방안』, 2005.7.29, p.14.

38) 김경미, “다시 뜨거운 감자로 부각된 종합물류업 인증”, 『해양한국』, 통권383호, 한국해사문제연구소, 2005.8, pp.38-39.

39) 중소물류기업간 종합물류업체 참여 홍보, 신청업체의 실태 및 현황과약, 제휴가능 업체별 리스트 구축 및 연결 등이다.

40) ISO에서 정보분야에 특화하여 부여하는 인증.

41) 기업들의 정보시스템 개발·구축·활용능력의 성숙도를 측정하는 국제인증.

42) 산업자원부 기술표준원의 물류표준장비인증.

방안을 살펴보았는데 물류서비스산업은 화물운송업, 물류시설운영업, 물류서비스업을 포괄하는 개념인데 종합물류업자 인증제도의 도입을 통하여 물류서비스산업을 발전시켜 국내물류의 문제점을 해결할 수 있을 뿐만 아니라 국제경쟁력을 구비한 국내 종합물류전문업체가 등장하기를 업계는 기대하고 있다.

종합물류업자의 인증은 물류기업 단독 또는 중소기업업체들의 전략적 제휴를 통한 전략적 제휴군으로 신청이 가능하도록 하고 있다. 우리나라에 난립되어 있는 중소기업업체의 현실을 감안한 전략적 제휴군의 자격조건은 중소기업업체의 대형화와 전문화를 유도하기 위한 어쩔 수 없는 선택이었다고 평가되고 있다.

이러한 점과 선정기준의 하향설정으로 원래의 취지에서 벗어나서 글로벌 종합물류전문업체를 육성한다는 목표를 달성할 수 있는지에 대한 의문을 제기하기도 하지만 종합물류업자의 인증제도가 보다 많이 활성화될 수 있도록 하는 방안을 강구하여 문제점들을 사전에 대비할 수 있도록 하여야 한다.

내년부터 시행될 예정인 종합물류업자의 인증제도를 활성화하기 위해서는 다음과 같은 방안이 강구되어야 한다.

첫째, 종합물류업자의 육성을 위한 구체적인 로드맵의 제시를 통한 중소기업체에 대한 대안을 제시하여야 한다. 종합물류업자의 육성을 위한 구체적인 로드맵과 중소기업업체의 전략적 제휴를 통한 종합물류업자로의 육성방안에 대한 구체적인 로드맵을 제시하여 체계적인 접근이 요구된다.

둘째, 종합물류업자 인증제도에 대한 대대적인 홍보를 수행하여야 한다. 물론 공청회 등을 통하여 종합물류업자의 인증제도를 인식하고 있으나 이에 대한 정확한 이해와 중소기업체에 대한 정부의 대책을 제대로 이해시켜 초기에 정착될 수 있도록 물류업계의 인식을 제고하여야 한다.

셋째, 제3자물류 활성화방안을 강구하여야 한다. 종합물류업자의 인증에 있어서 제3자물류관련지표가 절대적이기 때문에 제3자물류에 대한 시장규모를 확대할 수 있는 방안이 강구되어야 한다. 이를 위한 금융지원과 세제지원이 이루어져야 한다. 특히 중소기업업체의 전략적 제휴를 통한 제3자물류서비스에 대한 지원이 우선되어야 한다.

넷째, 한국형 제3자물류 특화서비스를 개발하는 것이다. 선진사례를 분석하여 한국물류시장이나 외국시장의 틈새시장을 공략할 수 있는 한국형 제3자물류 특화서비스를 개발하는 특유전략을 수립할 필요가 있다.

다섯째, 종합물류업자 인증 평가기준을 명확하게 하고 개선하여야 한다. 평가기준에 불명확한 내용이나 심사위원회 의해 자의적 판단이 가능한 기준을 보다 명확하게 할 필요성이 있다.

여섯째, 종합물류업자의 인증제도의 운영에 대한 지속적인 모니터링제를 도입하여 종합물류업자의 인증제도의 시행과 관련된 문제점들을 지속적으로 모니터링하여 그에 대

한 해결책을 제시할 수 있는 체제를 구축하여야 한다.

일곱째, 중소기업간 전략적 제휴의 활성화를 위한 다양한 지원책을 강구하여야 한다. 종합물류업자의 인증제도의 성공여부는 중소기업간 전략적 제휴를 통한 대형화를 달성할 수 있는지의 여부에 있기 때문에 중소기업간 전략적 제휴를 지원할 수 있는 다양한 방안이 강구되어야 한다.

여덟째, 중소기업 전략적 제휴 활성화지원센터를 효율적으로 운영하여야 한다. 센터의 설치 등에 대한 구체적인 안은 제시되지 않고 있으나 센터의 설치문제와 운영문제를 구체적으로 제시하고 지원센터를 통하여 중소기업간의 전략적 제휴를 추진을 위한 업무지원뿐만 아니라 컨설팅지원도 수행할 수 있도록 하여야 한다.

아홉째, 종합물류업자가 글로벌경쟁기업과 경쟁하기 위해서는 물류관련 국제공인취득이 중요하기 때문에 이에 대한 장려와 그에 대한 지원책을 강구하여야 한다.

열 번째, 종합물류업자의 물류서비스를 정확하게 제공하기 위해서는 CVO, RFID 등을 이용한 첨단물류정보시스템을 도입하여야 하고 그 이용을 활성화하여야 하기 때문에 이러한 첨단물류정보시스템에 대한 적극적인 도입을 검토하여야 한다.

## 참고문헌

- 건설교통부, “종합물류기업 인증기준안 입법예고”, 2005.10.10.  
건설교통부, “화물유통촉진법중개정법률(안)입법예고”, 건설교통부 공고 제2004-163호, 2004.6.10.  
건설교통위원회, “화물유통촉진법중개정법률안 심사보고서”, 2004.12.  
교통개발연구원, 「종합물류업자 인증제도 운영방안」, 2005.7.29.  
김경미, “다시 뜨거워진 감자로 부각된 종합물류업 인증”, 『해양한국』, 통권383호, 한국해사문제연구소, 2005.8.  
김경미, “종합물류업 시행, 물류시장 2010년 119조 규모”, 『해양한국』, 통권376호, 한국해사문제연구소, 2005.1.  
김경미, “초점이 흔들린 종합물류업 인증제”, 『해양한국』, 통권377호, 한국해사문제연구소, 2005.2.  
김경미, “합격선하향등 인증기준 대폭완화”, 『해양한국』, 통권379호, 한국해사문제연구소, 2005.4.  
김기환, “종합물류전략이 필요하다”, 『해양한국』, 통권220호, 한국해사문제연구소, 1992.  
대한상공회의소, 「2005년도 국내 물류서비스 이용실태 조사」, 2005.05.  
백종실, “국내 전문물류업체도 물류서비스의 아웃소싱의 확대에 대비해야”, 『해양수산동향』, 제920호, 한국해양수산개발원, 1991.1.25.  
백종실, “주요국 전문물류기업(3PL) 시장의 동향과 시사점”, 『해양수산』, 통권 제234호, 한국해양수산개발원, 2004.3.  
서상범·김태승·김용진, 「물류산업 경쟁력 강화를 위한 종합물류업 활성화방안」, 교통개발연구원, 2004.12.  
안광영, “동북아 물류중심 실현을 위한 물류전문기업 육성방안”, 『월간교통』, 통권 제80호, 2004.10.  
안광영, “동북아 물류중심 실현을 위한 물류전문기업 육성방안”, 『월간교통』, 통권 제80호, 교통

물류서비스산업 경쟁력 강화를 위한 종합물류업자 인증제도의 활성화 방안 / 최석범

개발연구원, 2004.10.

이윤수, “종합물류업의 현황과 당면과제”, 『해양한국』, 통권163호, 한국해사문제연구소, 1987.

이재민·서상범, 『2002년 국가물류비 산정 및 추이분석』, 교통개발연구원, 2004.7.

재정경제부·산업자원부·건설교통부·해양수산부, “물류서비스산업 경쟁력 강화방안”, 2005.11.25.

전경련, “물류관련 전산망 활용을 장려하기 위해 종합지원책 마련돼야”, 2003.10.

최석범, “한국의 동북아 물류중심로드맵 투자우선순위와 개선방안”, 『한국항만경제학회지』, 제20권 제2호, 한국항만경제학회, 2004.12

한국해사문제연구소 편집실, “일본우선의 종합물류업자로의 전환전략과 실제 上”, 『해양한국』, 통권148호, 한국해사문제연구소, 1986.

한국해사문제연구소, “선사의 복합운송에서 종합로의 전개”, 『해양한국』, 통권223호, 1992.

한국해사문제연구소, “종합물류업으로 변신을 시도하는 일본의 대 외항해운업자”, 『해양한국』, 통권209호, 1991.

해양수산부, “종합물류업 육성추진 현황”, 2004.9.

황동원, “전문화와 대형화가 시급한 물류산업”, 『주요경제현안』, 현대경제연구원, 2005.9.1.