

# 물류정책의 통합·조정기능 강화를 위한 물류법제 개선 방안에 관한 연구\*

박민규\*\*

## Study on Remodeling Korean Logistics Laws for Strengthening Integration and Adjustment Function of Logistics Policy

Min-Gyu Park

### 목 차

- |                    |                         |
|--------------------|-------------------------|
| I. 서론              | 2. 물류법규와 규제완화           |
| II. 물류산업과 법규       | 3. 물류법규의 문제점            |
| 1. 물류와 유통          | IV. 물류법제 개편방안           |
| 2. 물류사업과 물류산업      | 1. 물류행정수단 조정·통합 위한 계획수립 |
| III. 물류법규의 현황과 문제점 | 2. 물류 정보화·표준화           |
| 1. 물류법규의 정의와 범위    | V. 결론                   |

Key Words: logistics law, transport, infrastructure, logistics service, logistics business

### Abstract

Historically, government has facilitated logistics by building the airports, the seaports, the rail and transit lines, subsidized their operations where necessary, and established the basic laws and regulations pursuant to which the industry serves the public. In the late 1990s and early 2000s, Korean government began to prepare the basic laws of logistics and nowadays it has tried to refine national logistics laws to reflect contemporary industry conditions and evolving ideological attitudes. The policy objectives governing logistics regulation have changed significantly since 2000. This article traces the current status of the Korean logistics laws which regulate one of the nation's most important industries and suggests certain amendment of current laws.

▷ 논문접수: 2007.05.13    ▷ 심사완료: 2007.06.08    ▷ 게재확정: 2007.06.11

\* 본 논문은 정석물류학술재단 지원에 의하여 연구되었음

\*\* 인하대학교 국제통상학부 조교수, trade@inha.ac.kr, 016-9662-2337(032-860-7803)

## I. 서론

건전한 물류체계의 구축은 경제 성장에 있어서 가장 기본적인 토대이며 지역과 국가의 발전에 대단히 중요하다. 이러한 이유로 국가는 공항·항만·철도 등의 물류시설을 건설하여 물류를 촉진하고, 필요할 경우 물류시설의 운영에 보조를 했으며, 공공의 이익을 위해 물류 발전에 필요한 법규를 제정했다. 미국 등 선진국에서는 19세기부터 운송 분야에서의 시장실패로 인해 법규에 의한 통제가 시작되었다.<sup>1)</sup> 한국에서도 물류에 대한 사회적 관심이 높아지고 있지만, 물류관련 법규의 관점에서 볼 때 국가가 물류를 발전시키기 위해 정책을 수립하고 법률 제도를 마련하기 시작한 것은 비교적 최근의 일이다. 정부의 정책은 법이 제정됨으로서 완성이 되어 강제적인 구속력이 부여되고, 행정형벌 등을 통해 정부 정책의 집행을 담보할 수 있게 된다.

우리나라의 물류에 관한 기본법이라고 할 수 있는 화물유통촉진법은 1991년 제정되었다.<sup>2)</sup> 그러나 그 당시 화물유통촉진법에는 ‘물류’에 대한 정의도 없었으며 ‘물류’라는 단어는 ‘물류시설’과 ‘물류표준화’와 관련하여서만 사용되었다. 1991년 화물유통촉진법에는 화물유통촉진계획에 대하여서만 규정하고 있었으며, 우리나라 물류에 관한 기본계획인 ‘국가물류계획’은 2000년 화물유통촉진법의 개정에 의하여 2001년도에 처음으로 수립되었다. 유통에 관한 기본적인 사항을 정하고 있는 유통산업발전법도 1997년에 제정되었지만, 급변하는 유통산업의 상황을 반영하기 시작한 것은 2003년과 2005년에 유통산업발전법이 개정되면서부터이다. 결국 물류법규의 측면에서 보면 국가에서 물류의 체계적인 발전에 본격적으로 관심을 가지기 시작한 것은 5년 이내라고 볼 수 있다.

물류에 대한 연구는 근래 여러 관련 학회와 연구기관을 중심으로 활발한 연구가 진행되고 있으며 국가에서도 다양한 정책을 통해 적극 지원하고 있다. 특히 참여정부에서는 동북아물류중심국가 건설을 위해 예산 및 제도를 정비하고 있다. 이와 같이 물류 이론에 대한 연구는 많이 진행되고 있지만 물류관련 법규에 대한 체계적인 연구가 부족한 실정이다.<sup>3)</sup>

여러 가지 원인이 있겠지만 물류법규가 상법, 행정법 일반이론, 개별 물류법규에 이르기까지 공법(公法)과 사법(私法) 영역에 걸쳐 넓게 존재하고 있고, 물류법규의 규율 대상인 사업도 도·소매업, 육상·해운·철도·항공 운송업, 도로·항만·공항·등의 물류관련시설, 그리고 다양한 물류서비스업을 포함하고 있기 때문일 것이다. 다양한 영역에 개별법이 존재하는 관계로 공·사법을 명확하게 구별하여 연구와 강의를 하는 한국의 법학분야에서는 법학자들의 물류법규에 대한 연구를 어렵게 하며, 법학이라는 특성상 기존의 무역·상무영역이나 경영·유통영역에서 담당하는데도 한계가 있었다.

1) Paul Stephen Dempsey, Transportation: A Legal History, 30 Transp. L.J. 235(2003).

2) 법률 제4433호, 1991.12.14 제정

3) 하현구·이성원·예충열, “동북아 물류중심지화를 위한 법·제도 정비방안”, 「동북아 물류중심지화 전략수립 및 시행방안」, 교통개발연구원·동북아경제포럼, 2002. p.237 참조.

그리고 물류관련 업종은 여러 법령에 산재되어 있으며 소관부처도 다양하게 분포되어 있는데 이것도 물류법규의 체계적인 연구를 어렵게 하는 요인 중의 하나이다. 최근 정부는 물류사업의 경쟁력을 강화하기 위해 새로운 업종을 만들고 있지만 이러한 새로운 업종들에 대한 법적 연구와 검토도 충분하지 못한 실정이다. 유통산업발전법에서는 2003년에 인터넷을 통한 유통업을 규정하기 위해 무점포판매업·체인사업에 대한 규정을 하고 있으나 실질적인 지원이나 규율하는 내용은 거의 없다. 2004년 개정된 「화물자동차운수사업법」에서는 기존의 운송업과 운송주선업을 함께 영위할 수 있는 화물자동차 운송가맹점업을 만들었고, 2005년 개정된 화물유통촉진법에서는 운송업, 물류시설운영업, 물류서비스업을 함께 영위하는 종합물류업을 새로이 규정하였다. 그러나 이러한 새로운 사업들에 대한 실질적인 지원이나 혜택이 없어 법률적인 보완이 필요한 것으로 보인다. 건교부에서는 2006년 말 화물유통촉진법을 '물류정책기본법'으로 전면 개정하고, 유통단지개발촉진법을 '물류시설의 개발 및 운영에 관한 법률'로 전면 개정하기 위한 개정안을 국회에 제출했다. 이러한 물류관련 법령의 개정작업이 국가물류기본계획의 강화, 종합물류업과 제3자 물류에 대한 규정강화, 물류시설에 관한 체계적인 규정 등 많은 중요한 사항을 포함하고 있지만, 법령간, 산업간 관할범위 조정 등 아직 보완해야 할 부분이 있는 것으로 보인다.

본 연구는 물류정책의 통합·조정기능 강화를 위한 물류법제 개선 방안에 관한 연구를 하는 것을 목적으로 한다. 연구 범위는 물류관련 검토 대상 법률이 많으므로 화물유통촉진법과 유통산업발전법을 중심으로 한국 유통·물류법규의 문제점과 개선방안을 제시하는 것을 목적으로 한다. 제2장에서는 물류산업과 법규에 대하여 살펴보고, 제3장에서는 우리나라 물류관련 법제 현황과 문제점을 살펴본다. 제4장에서 물류법제 개선방안에 대한 논의를 하며 제5장에서는 논의된 사항을 정리하고 대안을 검토한다.

## II 물류산업과 법규

### 1. 물류와 유통

#### 1) 물류와 유통의 정의

오늘날 물류의 정의에 대하여는 학자에 따라 논의하는 학문 분야에 따라 다양하겠지만 법적으로는 「재화가 공급자로부터 수요자에게 전달될 때까지 이루어지는 운송·보관·하역·포장과 이에 필요한 정보통신등의 경제활동」을 말한다.<sup>4)</sup> 물류는 상품, 에너지, 정보, 기타 재화, 서비스, 사람과 같은 자원의 흐름을 생산지로부터 판매장소까지 관리·통제하는 기술

4) 화물유통촉진법 제2조제1호, 법률 7384호(2005.1.27)

과 과학이다. 오늘날 물류의 지원이 없는 생산과 판매는 불가능하다. 물류는 정보, 운송, 재고, 보관, 자재관리, 포장의 통합 활동과 관계가 있다. 물류 개념이 일반 사기업에 도입되기 시작한 것은 1950년대부터이다. 이는 이때부터 자재와 상품을 세계화된 공급체인을 통해 공급함에 따라 발생하는 복잡한 문제를 해결하기 위해서였다. 이 당시 물류는 필요한 만큼의 품목을 적기에 적절한 가격으로 공급하는 것이라고 정의되었다.

「유통」에 관하여는 관련 법령에 명확한 정의가 없다. 다만 유통단지개발촉진법<sup>5)</sup>의 「유통시설」과 유통산업발전법<sup>6)</sup>의 「유통산업」에 대한 정의에서 유추해 볼 수 있다. 유통단지개발촉진법에서 「유통시설」은 「상품의 수송·보관·포장·하역·가공·통관·판매·정보처리 등을 위한 시설」이므로 유통은 「상품의 수송·보관·포장·하역·가공·통관·판매·정보처리 등의 활동」이라고 할 수 있다. 유통산업발전법 제2조제1호에서는 '유통산업'을 「농산물·임산물·축산물·수산물(가공 및 조리물 포함) 및 공산품의 도매·소매 및 이를 영위하기 위한 보관·배송·포장과 이와 관련된 정보·용역의 제공 등을 목적으로 하는 산업」이라고 정의하고 있다.

이를 종합하면 유통은 「상품(농림수산물 및 공산품)의 판매(도·소매) 및 이를 영위하기 위한 수송(배송)·보관·포장·하역과 이와 관련된 정보·용역의 제공 등의 활동」이라고 할 수 있다. 결국 상품의 판매와 이를 원활하게 하기 위한 물류활동이 결합된 행위를 유통이라고 할 수 있는데 이는 온라인 사전의 '광의의 유통' 정의에 해당한다고 할 수 있다.<sup>7)</sup>

## 2) 물류와 유통의 구분

물류관련법령에서는 물류와 유통을 함께 사용하고 있다. 화물유통촉진법상의 물류정의는 협의의 물류에 대하여 정의를 하고 있는데 협의의 물류 즉 '생산자에서 소비자에 이르는 과정에서 발생하는 운송·보관·하역·포장 및 이에 필요한 정보통신 등의 경제활동'에는 판매행위가 필연적으로 수반되게 된다. 즉 생산자가 소비자에게 무료로 재화를 공급하지 않는 이상 매매 내지 판매계약에 기초하여 재화를 전달하는 것이다. 물론 제3자 물류 및 전문 물류기업의 경우에는 독립적으로 운송·보관·하역·포장·정보처리활동 등을 수행하겠지만, 화주 내지 의뢰인의 판매라는 원인에 기초하여 이러한 개개의 물류활동이 가능하게 되는 것이다.

입법예고 중인 물류정책기본법<sup>8)</sup>에서는 「물류」를 「재화가 공급자로부터 조달되어 생산

5) 법률 7335호(2005. 1.14 개정)

6) 법률 제7943호(2006.4.28 개정)

7) 농수산물유통및가격안정에관한법률에서는 「농수산물종합유통센터」의 정의를 농수산물의 출하 경로를 다원화하고 물류비용을 절감하기 위하여 '농수산물의 수집·포장·가공·보관·수송·판매 및 그 정보처리 등 농수산물의 「물류」 활동에 필요한 시설과 이와 관련된 업무시설을 갖춘 사업장'을 말하는데 여기서 물류는 적절하지 않은 용어이다. 농수산물유통센터의 기능에 판매라는 기능이 포함되어 있으므로 물류대신 유통으로 대체되어야 할 것이다.

8) 건교부 홈페이지 <<http://www.moct.go.kr/>> 참조(2006. 9. 21 방문).

되고 수요자에게 전달되거나 회수 또는 폐기될 때까지 이루어지는 운송·보관·하역 등의 주된 활동과 이와 관련되는 부가가치 물류」라고 규정하고 있다. 기존의 화물유통촉진법에서 규정하고 있는 물류의 정의가 생산물류에 치중하고 있었는데 물류정책기본법안에서는 생산에서 회수 또는 폐기까지 범위가 넓어졌으며 부가가치 물류까지 포함하고 있다. 여기서 『부가가치물류』는 「일련의 주된 물류활동에 부가되어 가치를 창출할 수 있는 가공·조립·분류·수리·포장·상표부착·통관취급·판매·정보통신 등의 활동」을 말한다. 현재의 화물유통촉진법에서는 물류에 판매의 개념이 없었지만 물류정책기본법안에서는 판매의 개념이 포함되었다. 결국 물류정책기본법안에서의 물류는 기존의 유통을 포함하는 넓은 개념이다. 물류관리사 시험과목인 물류관련법규도 유통단지개발촉진법, 유통산업발전법, 농안법 등 유통에 관한 법률이 다수 포함되어 있다. 따라서 물류와 유통을 별개로 다룰 것이 아니라 함께 연구하여야 할 것으로 보인다.

## 2. 물류사업과 물류산업

### 1) 물류사업과 물류산업

#### 가. 물류사업

물류사업에 대하여 처음으로 규정을 한 것은 1995년 제1차 화물유통촉진법을 개정할 때였다.<sup>9)</sup> 화물유통촉진법 제2조제1호에서 "물류사업"이라 함은 타인의 수요에 응하여 유상으로 화물의 운송·보관·하역 또는 포장과 이와 관련된 제반활동을 영위하는 것을 업으로 하는 것을 말한다고 규정하였으며, 동조 제2호에서 "물류사업자"라 함은 물류사업을 경영하는 자를 말한다고 규정하였다.

화물유통촉진법에서는 타인의 수요에 응하여 화물의 운송·보관·하역 또는 포장과 이와 관련된 제반활동을 영위하는 '물류사업의 종류'에 관하여 규정하고 있지 않았으나 2005년 화물유통촉진법시행령 개정안에서 처음으로 도입하였다. 이 개정안은 물류사업을 대분류하여 화물운송업, 물류시설운영업, 물류서비스업으로 나누고 있다.<sup>10)</sup> 물류사업의 정의를 물류사업의 종류에 따라 분류해보면 운송은 화물운송업, 보관은 물류시설운영업, 하역·포장 및 제반 활동은 물류서비스업에 포함됨을 알 수 있다. 결국 물류사업을 다른 말로 표현하면 '타인의 수요에 응하여 화물운송업, 물류시설운영업, 물류서비스업을 운영하는 사업'이라고 할 수 있다.

9) 법률 제5110호, 1995.12.29 개정.

10) 물류산업을 물류서비스산업으로 표현을 하고 운송, 시설, 서비스업을 포함시켜 논의하는 학자도 있으나 이는 정확한 법적 표현이 아니다.

최석범, "물류서비스산업 경쟁력 강화를 위한 종합물류업자 인증제도의 활성화 방안", 『한국항만경제학회지』, 제21집 제4호, 한국항만경제학회, 2005, p.211 참조.

건교부에 따르면 2003년 기준 국내에 등록된 물류사업자수는 총 159,980개로 2001년 이후 연평균 9.5%씩 증가하고 있다.<sup>11)</sup> 2003년 기준 운송업이 145,863개로 전체의 91%, 물류시설운영업이 1,232개로 1%, 물류서비스업이 12,885개로 8%이다. 2002년에 비해 운송업과 물류서비스업의 증가율은 각각 8.8%, 19.6%로 매우 급격하게 증가하고 있으나, 물류시설운영업은 0.2%에 그치고 있다.

종사자수는 운송업이 2003년 기준 379,579명으로 전체의 79%를 차지하며 물류시설운영업이 16,820명 4%, 물류서비스업이 81,234명 17%이다. 물류사업의 업체수와 종사자수를 비교해보면 운송업은 업체수는 많지만 종사자수는 상대적으로 적음을 알 수 있다. 업체당 종사자 수에서 운송업은 2003년 기준 업체당 2.6명이 종사하고 있지만 물류시설운영업은 약 14명, 물류서비스업은 6명이다. 결국 운송업은 규모가 영세하고 고용효과가 적은 것으로 나타나고 있다. 매출액 규모면에서 2003년 기준 운송업이 전체의 84%, 시설운영업이 7%, 서비스업이 9%를 차지하고 있다. 물류시설운영업은 업체수나 종업원 수에서는 차지하는 비율은 낮지만 매출액규모는 서비스업과 유사함을 알 수 있다.

#### 나. 물류산업

물류산업에 대한 정의는 물류법규에서 규정하고 있지 않고 조세특례제한법 시행령 제5조 제8항에서 규정하고 있다. 이에 의하면 물류산업은 '운수업중 화물운송업, 화물취급업, 창고업, 화물터미널운영업, 화물운송주선업, 화물포장업, 화물검수서비스업, 화물형량서비스업 및 항만법에 의한 예선업과 기타 산업용 기계장비 임대업 중 파렛트 임대업을 말한다'고 규정되어 있다. 조세특례제한법에 의한 물류산업의 분류는 창업 중소기업의 세액감면을 위한 분류로 물류산업을 체계적으로 분류하고 있지는 않다. 이를 화물유통촉진법상의 물류사업과 비교하여 보면 화물검수서비스 및 형량서비스는 물류서비스업 중에서 화물취급업으로 분류될 수 있다. 그러나 항만법에 의한 예선업의 경우 적절한 물류사업의 종류로 분류되어 있지 않다.

조세특례제한법 시행령 물류산업은 포괄적이지 않으며 조세 목적상 설정한 것으로 물류산업의 정확한 분류 내지 정의가 아니다. 결국 운송업, 물류시설운영업, 물류서비스업은 각각 물류사업이지만 3개 업종을 모두 합한 것을 물류산업이라고 하는 것이 타당할 것으로 보인다. 물류사업과 물류산업에 대한 법적 구분이 명확하지 않기 때문에 국내 문헌 및 연구논문에서도 이를 혼용하여 쓰고 있으며 물류업이라는 용어를 쓰기도 한다.<sup>12)</sup> 물류산업의 발전을 물류시설 확충과 동일시하여 물류산업을 발전시키기 위해서는 물류인프라 확충을 해야 한다고 주장하는 논문도 있다.<sup>13)</sup> 그러나 물류산업은 운송, 시설, 서비스가 균형되게

11) 건교부 홈페이지 <[http://www.moct.go.kr/mct\\_hpg/Html/03/031/06/국가물류체계현황.hwp](http://www.moct.go.kr/mct_hpg/Html/03/031/06/국가물류체계현황.hwp)> 참조.

12) 김용진·서상범·하헌구, "물류산업의 구조적 분석과 종합물류업 활성화 방안", 『한국항만경제학회지』, 제22집 제1호, 한국항만경제학회, 2006, p.63.

13) 김중식·박형창, "전라북도 물류산업육성을 위한 실태조사 연구", 『한국항만경제학회지』, 제22집 제1호, 한국항만경제학회, 2007, pp.164-173. 이 논문에서는 전북 물류산업 육성을 위한 실태조

발전되어야 하며 특정 지역의 경우 물류시설은 어느 정도 구비되어 있으나 연계 산업과 전문인력 그리고 운송과 서비스업이 부족하여 물류산업의 발전이 지연되는 경우가 많다.

#### 다. 한국표준산업분류

한국 표준산업분류<sup>14)</sup>에 의하면 물류관련 업종은 운수업이다. 운수업에는 육상운송 및 파이프라인 운송업, 수상운송업, 항공운송업, 여행알선, 창고 및 운송관련서비스업으로 나누어져 있다. 한국표준산업분류의 물류산업분류는 개선이 필요하다. 우선 운수업보다는 물류업 또는 물류산업으로 해야 할 것이다.<sup>15)</sup> 운수가 물류에 있어 가장 중요한 부분이지만 하지만 시설운영과 서비스도 독자의 사업영역이기 때문이다. 그리고 세부업종에서 여행알선, 창고 및 운송관련 서비스업을 물류시설업과 물류서비스업으로 분리하는 것이 필요하다. 현재 산업분류표상으로는 일반창고업, 냉장 및 냉동창고업, 농산물 창고업, 위험물품 보관업, 기타 창고업 등은 물류시설업으로 화물취급업, 철도 운송지원 서비스업, 육상운송 지원 서비스업, 여행알선, 장의차량 운영업 등은 물류서비스업으로 분류해야 할 것이다.

### III 물류법규 현황과 문제점

물류의 정의가 처음으로 등장한 것은 화물유통촉진법이 제정되고 10년이 지난 2001년이 었다.<sup>16)</sup> 물류의 정의가 규정되기 전부터 물류법규란 용어가 사용되었는데, 1996년 물류관리사 제도가 도입되어 물류관련법규가 시험과목이 되면서부터이다. 이때에도 물류법규에 대한 직접적인 정의 없이 물류관련법규란 용어를 사용했다. 물류관리사 시험의 물류관련 법규는 1996년에 화물유통촉진법을 포함하여 7개 법률<sup>17)</sup>이었고, 1998년에 해운법과 도·소매업진흥법이 항만운송사업법과 유통산업발전법으로 각각 바뀌었다. 2007년부터는 철도소 운송업법이 철도사업법으로 변경되었다.

그러나 이러한 시험과목으로서의 물류관련법규는 운송에 관한 주요 법률인 해운법, 항공법이 제외되어 있고, 물류시설 중에 중요한 항만, 공항, 철도의 건설과 운영에 관한 법률과 다양한 물류사업을 포함하지 못하고 있다.

사에서 물류인프라를 내륙물류시설, 해상물류시설로 구분하고 문제점을 분석하고 있다.

- 14) 통계청 홈페이지 <[http://www.nso.go.kr/std2006/k07a\\_0000/k07ab\\_0000/k07ab\\_0000.html](http://www.nso.go.kr/std2006/k07a_0000/k07ab_0000/k07ab_0000.html)>(2007. 5. 2 검색)
- 15) 통계청 한국 표준산업분류 특수분류의 물류산업<[http://www.nso.go.kr/std2006/k07a\\_0000/k07\\_ag\\_0000/k07agf0000/k07agf0000.html](http://www.nso.go.kr/std2006/k07a_0000/k07_ag_0000/k07agf0000/k07agf0000.html)>에 대한 정의도 수정이 필요하다. 통계청 홈페이지에는 화물유통촉진법상의 '물류사업'에 대한 정의를 '물류산업'에 대한 것으로 잘못 사용하고 있다. 물류산업에 대한 정의는 물류관련법령에는 없고 조세특례제한법에서 사용하고 있으나 포괄적이지 못하다. 조세특례제한법시행령 제5조 8항 참조.
- 16) 법률 제6305호 2001. 12.29. 개정
- 17) 화물유통촉진법, 유통단지개발촉진법, 화물자동차운수사업법, 해운법, 도·소매업진흥법, 항만운송사업법, 농수산물유통 및 가격안전에 관한 법률 등 7개 법률이다.

물류관련법규와 유사한 개념으로 물류관련법령이란 용어가 1995년부터 사용되기 시작했다. 즉 화물유통촉진법 제48조의4에서는 전자문서의 효력과 관련하여 '물류사업자 또는 물류관련기관이 물류전산망을 이용하여 승인·신청·신고 또는 등록 등을 전자문서교환방식으로 처리한 경우에는 물류관련법령에서 정한 절차에 의하여 처리된 것으로 본다'고 규정하여 물류관련법령이란 용어를 사용하고 있다. 물류관련법령의 범위는 개항질서법, 상법, 도선법, 검역법 등 물류관련법규의 범위보다 포괄적이고 물류와 직접적으로 관련이 있는 법률들인 것으로 보인다. 그러나 이러한 물류관련법령은 통관과 운송에 관한 법률들로 물류시설과 물류서비스에 관한 법률이 제외되어 있다.

## 1. 물류법규의 정의와 범위

### 1) 정의

물류사업과 물류시설이 물류법규의 핵심요소 이므로 물류법규는 「물류사업과 물류체계에 관한 사항을 규율하는 법」이라고도 할 수 있다. 구체적으로 기술하면, 물류법규는 「군사·경찰·재정 등의 다른 행정목적에 부수하여 물류를 규제하는 법령들을 제외하고, 물류사업의 효율적인 운영을 통해 국민경제의 발전에 기여하는 것을 목적으로 하는 모든 법규」라고 할 수 있다.<sup>18)</sup> 우리나라 학계에서는 공법과 사법을 구분하고 있지만 물류법규는 공법과 사법을 구분할 필요 없이 법적 규율을 가하는 모든 법규를 포괄하는 것으로 한다. 결국 물류법규란 「물류사업의 운영과 물류시설의 건설·관리·운영에 관한 사항을 포함한 물류에 대한 공·사법적 규율을 가하는 법규의 총체」라고 할 수 있다.

### 2) 범위

물류의 개념정의를 어렵고 다양한 정의가 존재하듯이 물류법규에 속하는 법률은 그 수가 많을 뿐 아니라 그 성격과 입법목적도 여러 가지여서 물류법규의 범위와 내용을 명확하게 결정하고 이를 체계적으로 분류하기는 지극히 어려운 일이다. 물류를 협의의 개념으로 이해하여 '생산된 상품 또는 재화를 소비자 및 영업소에 도달되기까지의 일련의 과정'으로 이해한다면 물류법의 범위를 어느 정도 한정시킬 수 있다. 그러나 광의의 개념으로 이해하여 원재료로부터 중간제품, 완제품 등을 공급자에게서 수요자에게로 이동시키는 활동으로써, 생산과 소비를 매개하여 경제의 순환과정을 완결하는 본원적 요소라고 물류를 정의하는 경우 물류법규의 범위를 한정하기가 매우 어렵게 된다. 결국 학자의 연구 목적에 따라 그 범위를 정하여야 할 것이다.

18) 물류법규(박민규), p.9.



본 연구에서는 물류법규를 물류사업 즉 화물운송업, 물류시설업, 물류서비스업과 이들 분야를 2개 이상 포함하는 업종 그리고 판매업에 관한 법률로 구분하였으며 그 내용은 아래의 표와 같다. 판매업이라는 용어를 사용하는 이유는 유통에는 물류 활동이 많이 포함되어 있기 때문에 이를 구분하기 위해서 이다.

<표 1> 물류산업 세부업종 및 법령

		업종구분	법령
운송업	운송업 총칙	운송업	상법
	도로	화물자동차운송사업	화물자동차운수사업법
		도매배송서비스	유통산업발전법
	철도	보세운송업	관세법
		철도운송업	철도사업법
해상	해상운송 외항운송, 내항운송	상법 해운법	
항공	정기·부정기항공기 운송사업, 상업서류송달업	항공법	
시설업	창고/보관업	창고업 일반 창고업, 화물터미널 운영업 보세창고·장치장업 공동집배송센터 농수산물 도매시장·물류센터 공영창고지	상법 화물유통촉진법/항만법/항공법 관세법 유통산업발전법 농안법 화물자동차운수사업법
서비스업	운송주선업	운송주선업 일반 화물자동차운송주선업 복합운송주선업 보세화물운송주선업 항공운송총대리점업	상법 화물자동차운수사업법 화물유통촉진법 관세법 항공법
	하역업	항만하역업과 항공기하역업	항만운송사업법과 항공법
종합	운송+서비스	화물자동차운송가맹사업	화물자동차운수사업
	운송+시설+서비스	종합물류업	화물유통촉진법
판매업	상품 도·소매업	공산품 농수산물 축산물과 식품	유통산업발전법 농수산물유통및가격안정에관한법률 축산물가공처리법과 식품위생법

물류법규의 성격을 명확히 규정하는 것은 쉽지 않다. 위의 표에 나와 있는 대부분의 물류법규는 행정법의 일반이론이 적용되는 공법이라고 할 수 있다. 화물 운송업의 시장진입은 면허·허가·등록 등의 행정행위가 필요하고 물류법규의 위반에 대해서는 행정벌이 가해진다. 그러나 오늘날에는 공법과 사법의 개념 및 구별의 기준이 상대화되어가는 경향이 있어 실질적으로 엄밀한 구별을 할 수 없다.

## 2. 물류법규의 규제완화

### 1) 미국

물류업계에서 규제완화는 전 세계적인 현상이었다. 미국의 경우 1970년 후반 카터 행정부부터 물류업에 대한 규제를 완화 내지 철폐하기 시작했다.<sup>19)</sup> 항공 규제철폐 법(Airline Deregulation Act)<sup>20)</sup>은 항공 운송업 관련 규제를 완전히 철폐했다.<sup>21)</sup> 육상운송 산업 특히 운송주선인(transportation brokers)의 시장진입을 엄격하게 규제했던 화물자동차운송법(Motor Carrier Act of 1935)이 40년 동안 시행된 결과 과도한 연방규제가 육상운송인과 운송주선인들의 효율적인 사업운영을 제한하였고 결국 낮은 서비스와 고비용을 초래하였다.<sup>22)</sup> 카터 행정부는 1980년에 이 법을 개정(Motor Carrier Act of 1980)하여 운송주선인들의 시장진입장벽을 제거 하였다. 이러한 트럭 내지 육상운송에 대한 규제완화로 인하여 많은 제3자 물류업자 특히 새로운 운송주선인들이 시장에 진입하게 되었다.<sup>23)</sup> 미국 연방자동차 운송 안전법(Federal Motor Carrier Safety Administration)에 의하면 화물자동차 운송인은 유상으로 상업자동차 운송을 제공하는 자<sup>24)</sup>이며 운송주선인은 화물자동차 운송인이 아닌 자로서 자신의 계산 또는 대리인의 자격으로 유상으로 화물자동차에 의한 운송을 주선하는 자를 말한다.<sup>25)</sup> 제3자 물류업자(third party logistics carrier)는 운송주선서비스(brokering transportation services)에 특화된 기업을 말한다.<sup>26)</sup> 제3자 물류 운송업자들이 많아지자 미국 국방부(U.S. Department of Defense)는 미국대륙과 분쟁이 없는 전 세계에 제3자 물류를 이용하여 군사물자를 수송하기에 이른다.<sup>27)</sup>

### 2) 일본

- 
- 19) Jeffrey S. Kinsler, Motor Freight Brokers: A Tale of Federal Regulatory Pandemonium, 14 Nw. J. Int'l L. & Bus. 289, 290-91 (1994).
- 20) Airline Deregulation Act of 1978, Pub. L. No. Law 95 -504, Federal Laws, 92 Stat. 1705 (1978).
- 21) William E. Thoms, Rollin' On To A Free Market Motor Carrier Regulation 1935 -1980, 13 Transp. L. J. 43, 69 (1983).
- 22) 40 Cong. Q. 335 (Feb. 20, 1982).
- 23) Ibid.
- 24) 49 U.S.C. § 13102(14).
- 25) Id. § 13102(2).
- 26) Jennifer Mullenbach, Third Party Logistics Companies and Legal Liability for Personal Injuries: Where Does the Injured Motorists' Road to Recovery Lead? 33 TRANLJ 145 Fall/Spring 2005-2006, 147.
- 27) Major Sylvester H. Brown, Using Third-Party Logistics Companies, Army Logistician (Nov. - Dec. 1999), available at <http://www.almc.army.mil/alog/issues/NovDec99/MS452.htm> (last visited Apr. 21, 2007).

일본에서의 물류분야 규제완화는 1990년부터 시행된 ‘화물자동차운송사업법’과 ‘화물운송취급사업법’ 등 소위 「물류이법(物流二法)」에 의해 트럭업계에 대한 규제가 대폭적으로 완화되면서 시작되었다.<sup>28)</sup> 1990년 이전에는 트럭업자는 통운·노선·구역·경화물로 구분해서 운수성에 인허가를 신청했고 운수성에서는 공청회를 개최하여 심의하고 인허가 결정을 했다. 이러한 인허가 제도는 기간이 오래 소요되고 절차가 복잡했다. 그리고 기술의 발달과 운송형태의 변화에 따라 노선과 구역의 구분이 무의미해졌다. 물류이법에 의하여 트럭업 운송업에 대한 시장진입이 용이해져서 트럭업계의 성력화·정보화·공동화가 가능해졌으나, 트럭업계의 경쟁이 격화되고 과점화가 진행되기도 했다.<sup>29)</sup>

규제완화는 2000년대에도 계속되었는데 2002년 4월 창고업법을 개정하여 창고업에 대한 신규 사업 참여를 허가제에서 등록제로 변경하고 창고업 시장진입을 자유화하였다. 그리고 요금 인상을 하고자 할 경우 사전 승인을 받도록 하던 것을 사후 보고제도로 변경하여 요금설정을 자유화하였으며, 창고관리자에 대한 국가자격자 임명요건을 폐지했다.<sup>30)</sup> 또한 요금에 대한 전면개시의 의무화를 개정법률에서는 소비자가 요구하는 경우에만 요금을 제시하도록 하였다.

일본은 2003년 4월 ‘화물자동차 운송사업법’을 개정하여 영업구역을 폐지하였고, 요금 사전승인제도 폐지하였다.<sup>31)</sup> 그리고 같은 해 ‘화물이용 운송사업법’도 개정하여 운송중개업(運送取次き事業)을 폐지하였고, 제2종 이용운송사업은 종래 철도와 항공을 이용하는 사업이었지만 해운을 이용하는 사업도 포함시켰다.

### 3) 한국

한국에서도 1990년대 중반 이후 물류의 중요성이 대두되면서 물류산업을 활성화하기 위한 규제완화의 차원에서, 물류법규상의 각종 인·허가 제도와 같이 일정한 국민생활영역에 대한 경제활동의 진입을 행정청이 일반적으로 금지·제한하는 진입규제를 완화하기 위한 제도적 장치를 마련하기 위해 인·허가제도는 등록 또는 신고제로 전환되었다.

허가보다 완화된 형태의 진입규제절차인 등록절차는 허가처분 시에 거치게 되는 심사절차를 요하지 않고, 일정한 요건의 성취를 공적장부에 기재하는 절차만을 밟도록 함으로써 일반적 금지의 해제(허가) 또는 법률효과의 완성(인가) 등의 법적효과를 발생시키는 것이다. 또한 허가·등록절차보다 더 완화된 형태의 진입규제절차로 신고절차가 활용되어 왔는데 신고절차는 일정한 요건의 성취를 행정청에 통지하기만 하면 심사절차와 공적장부에의 등록절차도 거칠 필요 없이 통지행위로써 바로 허가 또는 인가의 법적 효과를 발생시키는 것이다.

28) 野尻 亘(2005), “日本の 物流” p 181.

29) Ibid.

30) 野口英雄(2004), “低溫物流の 實務 マニュアル指針” p7.

31) Ibid.

그러나 규제완화를 위한 법률의 개정에도 불구하고 실제 하위법령에는 구체적 신고절차에 관하여 신고의 수리를 하도록 규정하거나, 그 운영상 신고를 반려해 결국 허가·인가와 동일하게 유지되는 경우가 있다. 이것은 제도의 명목과 실질이 다르게 운용되는 것으로 행정과정에 대한 국민의 신뢰를 떨어뜨리고 예견가능성을 도모하는 행정절차법의 이념에 반한다.<sup>32)</sup> 그러나 행정행위의 방식을 명령적 법률행위인 허가에서 준 법률행위인 공증(등록) 또는 신고로 바꾸었다고 해서 규제를 완화했다고 보기는 어렵다.

현재 물류사업과 관련하여 등록제로 운영되고 있는 것들은 과거의 허가과 차이가 없이 운영되고 있다. 대부분 법령에서 등록요건을 정하고 있고 등록을 하지 않고 사업을 한 경우에는 행정제재를 규정하고 있다. 공증은 공적 증거력을 부여하고 개별 법률의 규정의 의해 추가로 권리행사 및 성립의 요건이 되기도 한다. 그러나 허가과 마찬가지로 무등록 행위도 당사자가 권리를 주장하는데 제한이 따를 뿐 사법상 효력에는 영향이 없다고 하겠다. 물류산업의 발전을 위해 규제를 개혁하고자 한다면 등록요건의 완화 내지 철폐와 행정제재 규정의 철폐도 필요하다.

규제완화와 관련하여 또 다른 문제점은 규제완화로 인해 시장진입이 용이해짐에 따라 공급초과와 과잉경쟁으로 인해 문제가 발생할 수 있다는 것이다. 이러한 예는 화물자동차 운송사업인데 자동차운수사업법이 1999년 화물자동차운수사업법과 여객자동차운수사업법으로 분리되면서 면허제이던 화물자동차운송사업은 등록제로 바뀌었다. 이에 따라 영업용 화물자동차의 증가는 1999년에 19%, 2000년에 16%, 2001년에 12%가 증가하는 등 연평균 1999년부터 2003년까지 연평균 10.2%가 증가하였고 누적증가율은 47.6%였다. 반면에 자가용 화물자동차는 1999년에 8%, 2000년에 9%, 2001년에 8%가 증가하였다.<sup>33)</sup> 이에 따라 영업용 화물자동차의 증가가 자가용 화물 자동차에 비해 매우 높음을 알 수 있다. 결국 2004년을 시작으로 매년 화물연대가 파업을 하였고 결국 화물자동차운송사업은 허가제로 변경되었다.

### 3. 물류법규의 문제점

우리나라는 물류허브정책이 범정부적으로 추진되고 있음에도 이를 뒷받침하는 제도기반이 취약한 것으로 나타나고 있다.<sup>34)</sup> 20여개 이상의 다수의 물류관련법령이 부처별로 분산 운영되어 물류정책 및 시설계획의 통합조정 기능이 취약하여 효율적인 물류정책 수립이 곤란하다. 또한 물류허브 추진의 실천력 강화를 위해 물류관련법령 등 관련제도를 체계적으로 정비·보강을 할 필요가 있는 것으로 나타나고 있다. 따라서 물류정책의 총괄조정 기능을 강화하기 위한 기본법 제정이 필요하다. 구체적으로 물류정책위의 기능과 물류기

32) 최정일(2000), 행정법(상), 박영사, p.482.

33) 건교부, 건설교통통계연보 2006.

34) 건교부, 국민경제자문회의(2005) 「동북아 물류허브 추진성과와 향후과제」, p.18.

본계획의 내용보강 등 현 「화물유통촉진법」을 개편하여 물류정책기본법을 제정하는 것이다. 유사 물류시설·단지간 위계 합리화 및 중복투자 방지를 위해 「유통단지개발촉진법」을 물류시설에 관한 총괄법으로 하고 종합계획 수립 등 계획과 조정기능을 강화할 필요가 있다.

다음으로 우리나라의 물류법규는 아직까지 과거의 물류사업에 대한 규제위주 법률체계를 가지고 있고, 과거에나 필요했던 제도가 아직까지 있다는 것이다. 국제물류처리에 있어 필요한 통관업의 경우 운송·보관·하역업을 영위하는 법인에게만 허용되고 있어, 수출입신고, 품목분류, 관세납부 등이 전산화되어 별도의 대행업체가 필요하지 않음에도 통관법인을 이용해야 하는 구조적인 문제점을 가지고 있다.<sup>35)</sup> 앞서서도 살펴보았듯이 물류법규에 대한 규제완화(deregulation)는 미국과 일본 등 선진국에서 먼저 시작되었다. 규제완화로 인해 과잉경쟁 등의 문제점이 발생하기도 했으나 시간이 지남에 따라 경쟁력이 강화되어 군수물자 운송과 같은 정부의 고유 업무로 취급되던 영역도 민간이 담당하게 되었다.

한국의 물류법제는 운송사업에 대한 인허가 위주로 되어 있으며 물류산업의 발전을 위해서 정부에서 집중적으로 육성해야 할 분야에 대한 지원제도가 미흡하다는 것도 문제이다. 특히 여러 물류사업 가운데 물류서비스에 대한 규정이 거의 없다는 것이다. 2005년 화물유통촉진법이 개정되어 새로 마련된 종합물류업은 화물운송업, 물류시설업, 물류서비스업을 모두 영위하는 업종이다. 물류서비스업 가운데 물류법규에서 규정하고 있는 것은 주선업과 하역업이고 물류정보처리업, 물류컨설팅업 등 새로운 분야에 대한 육성과 지원에 대한 정책적인 배려가 미흡하다.

물류법규의 빈번한 개정도 문제이다. 화물유통촉진법은 1999년<sup>36)</sup>, 2000년<sup>37)</sup>, 2005년 1월<sup>38)</sup>, 2005년 5월<sup>39)</sup>에 각각 개정이 되었으며, 2006년에 물류정책기본법으로 전면개정을 추진하고 있다. 유통산업발전법도 2003년<sup>40)</sup>, 2005년<sup>41)</sup>에 개정되었다. 이러한 평균 2년 주기의 개정은 물류산업이 빠르게 발전하는 것을 제도적으로 뒷받침하고 때로는 새로운 사업을 선도한다는 점에서 긍정적인 면도 있으나, 법적 안정성을 해치고 물류사업자들에게 예측할 수 없는 손해를 야기할 수 있다는 단점이 있다.

마지막으로 물류법규에서 서로 중복하여 규정하고 있는 것들이 있는데 대표적인 것이 물류표준 및 물류정보보안이다. 물류표준화는 1991년 제정된 화물유통촉진법에 최초로 규정되었다. 그런데 유통산업발전법의 전신인 도·소매업 진흥법이 1995년 개정되면서 물류표준화와 물류자동화에 대한 권고 및 지원근거를 신설하였다. 유통산업발전법은 2005년 말

35) 우윤석, “최근 우리나라 국가 물류정책의 비판적 고찰” - 「국가 물류체계 개선대책」의 수립과정과 내용을 중심으로 - 「물류학회지」, 2004. 11. p.40.

36) 일부개정 1999.2.5 법률 제5801호.

37) 일부개정 2000.1.28 법률 6239호.

38) 일부개정 2005.1.27 법률 7384호.

39) 일부개정 2005.5.26 법률 7518호.

40) 전문개정 2003.7.30 법률 6959호.

41) 일부개정 2005.12.23 법률 7756호.

개정되면서 물류설비의 인증에 대한 사항과 물류설비인증 기관에 대하여 구체적으로 규정하여 사업자들에게 혼선을 주고 있다.

## IV 물류법제 개편 방안

### 1. 물류행정수단 조정과 통합을 위한 계획 수립

행정계획은 행정주체가 장래 달성하고자 하는 일정한 행정목표를 미리 설정하고 그 목표를 달성하기 위한 수단들을 조정·종합함으로써 나타나는 구체적인 활동기준 또는 그 실행행위이다. 오늘날 행정이 바람직한 사회질서의 형성을 위해 적극적으로 개입하면서 행정의 임무를 보다 효과적으로 달성하기 위하여 행정계획이라는 수단이 필요하며, 행정활동과 관련해 대립되는 이익을 조절하고 흩어져 있는 행정수단을 종합하기 위하여 행정계획이 필요하다.

물류법규상의 행정계획은 화물유통촉진법의 국가물류기본계획(제3조), 시행계획(제4조), 도시물류기본계획 및 시행계획(제4조의4 및 제4조의5)과 유통단지개발촉진법의 유통단지개발종합계획(제4조) 그리고 유통산업발전법의 유통산업발전기본계획 등이 있다. 이러한 계획 가운데는 계획의 목적을 명확하게 밝히지 않은 계획들이 있고 작성절차도 일정하지 않다. 이러한 행정계획 가운데 국가(도시)물류기본계획과 유통산업발전 기본계획을 제외한 나머지 계획은 물류시설과 관련된 계획이다.

<표 2> 물류법규상의 행정계획

계획의 명칭	목적	주기	심의	협의
국가물류기본계획 (도시물류계획)	효과적인 물류체계 구축	20년 (10년)	물류정책위원회 (지방물류정책위원회)	관계중앙행정기관 장과 협의(인접 시·도지사 협의)
항만기본계획 (지방항만기본계획)	항만 개발촉진·운영 효율성 증진	10년 (10년)	항만정책심의회 (지방항만정책심의회)	관계 중앙행정기관 장 및 관계 시·도지사와 협의
유통단지종합개발 계획	유통단지개발	5년	물류정책위원회	시·도지사 의견청취 관계중앙행정기관의 장과 협의
유통산업발전기본 계획	유통산업발전	5년	유통산업발전심의회	관계중앙행정기관 장과 협의
공항개발증장기중 합계획	공항개발사업 체계적·효율적 추진	5년	-	관할지방자치단체 장의 의견 청취/관계중앙행정기관의 장과의 협의

자료 : 박민규, 유통산업발전법(2007)

물류관련 계획과 관련하여 가장 큰 문제점은 계획간에 통합·조정기능이 없다는 것이다. 물류산업의 세부 내용인 운송·물류시설·물류서비스 사업들을 국가적인 차원에서 연계하여 지원하고 발전시키기 위한 구체적인 국가계획이 없다. 지금까지의 국가물류계획은 육상물류계획에 집중되어 있었고 해상·항공 물류에 관한 부분이 미흡했다. 2001년에 마련된 국가물류계획은 관련 정부 부처간에 전체적인 정책방향을 조율하고 국가물류에 대한 마스터플랜을 제공해야 함에도 불구하고 육상 화물유통에 관한 사항만을 정하고 있었다.

정부부처간의 조정과 관련하여 건교부의 경우 물류분야는 국민적 관심이 적어 건설이나 주택분야에 비해 정책 우선순위에서 밀렸고, 해수부나 산자부는 역량이 부족하여 적극적인 조정을 할 수 없었다. 동북아위원회 등과 같은 자문위원회도 참여정부 초기에는 적극적으로 활동을 했으나 최근에 이르러 거의 활동을 하지 않고 있다. 향후 물류관련 정책 통합·조정은 국무총리실이 주도적으로 해야 하며, 개별 물류정책을 수립·추진함에 있어 관련 정부 부처와 KOTI, KMI 등 관련 국책연구소가 서로 협조하여 물류정책과 계획을 수립할 수 있도록 해야 한다. 이러한 점에서 물류정책기본법을 건교부와 해수부가 공동으로 입법을 추진하고 있다는 것은 바람직한 현상이다. 다음에서 물류관련 계획의 구체적인 문제점과 개선방안을 살펴보겠다.

## 1) 계획의 내용

계획에 포함되어야 하는 내용은 계획에 따라 상이하다. 국가물류기본계획과 유통산업발전기본계획은 9개로 가장 많다. 국가물류기본계획에는 물류환경의 변화와 전망에 이어 물류시설의 수요예측이 있다. 그러나 물류사업에는 운송업, 서비스업, 시설업이 있으므로 물류사업 또는 물류산업에 대한 수요예측이 필요하다. 그리고 현재 국가물류기본계획에는 항만, 공항, 철도, 내륙 터미널 등 물류시설 전반에 대한 수요예측이 결여되어 있다. 운송에 있어서도 항공, 해운, 철도, 도로운송 등 운송수단 간의 연계운송 및 균형적인 발전에 관한 사항이 포함될 필요가 있다.

국가물류기본계획에는 화물터미널의 조성·정비, 시설집단화, 표준화와 같이 물류의 부분적인 분야보다는 물류전문인력 양성, 물류서비스업의 육성방안, 물류운영체계(정보화 및 표준화)의 개선, 제3자 물류와 종합물류기업의 육성에 관한 사항이 포함되어야 할 것으로 보인다. 그리고 현재 건교부의 정책은 물류기업의 대형화를 통한 글로벌 물류기업에 집중되어 있고 물류기업의 대다수를 차지하는 중소기업의 경쟁력 강화에 관한 정책이 결여되어 있어 국가물류계획에 이러한 사항을 포함시킬 필요가 있다. 물류산업이 발전하는 과정에서 대형 또는 종합물류기업의 역할도 필요하지만 중·소형 물류기업의 역할도 필요하기 때문이다.

유통산업발전계획과 유통단지 종합 개발계획은 모두 유통에 관한 사항을 규정하고 있음에도 소관부처가 다른 관계로 계획 내용의 연관성이 전혀 없다. 유통산업 발전계획에 유

통부지수급에 관한 사항이 포함되어 있고, 유통단지 종합 개발계획에는 유통시설용지의 수요에 관한 사항이 포함되어 있다. 유통산업발전법에서 유통시설에 해당하는 것이 대규모 점포, 공동집배송센터, 공동집배송센터 촉진지구 등이 있으며 법에는 이러한 시설의 개발에 관한 사항이 포함되어 있다. 그러나 이러한 시설들은 유통단지에 들어갈 시설들이다. 공동집배송센터를 2개의 다른 법을 사용하여 조성·설치할 수 있으나 그 절차는 다르다. 따라서 유통시설 설치에 관한 부분을 통일 시켜 사업자들의 편의를 도모해야 할 필요성이 있다.

항만기본계획과 공항개발중장기 종합계획에 포함되어야 하는 사항은 항만과 공항 개발이 유사한 기능 및 개발과정이 필요함에도 너무 간단하고 상이하게 규정되어 있다. 공항개발중장기 종합계획의 항공의 수요와 전망은 공항의 수요와 전망으로 변경해야 하고 항만기본계획에도 항만의 수요예측에 관한 사항이 포함될 필요가 있다.

## 2) 계획수립주기

물류관련 행정계획의 수립주기는 국가물류계획이 20년이고, 도시물류기본계획과 항만기본계획이 10년이며, 나머지 계획은 5년이다. 행정계획의 수립주기가 너무 길면 계획의 실천력이 떨어지게 되며 너무 짧으면 행정계획 수립에 너무 많은 행정력이 소요될 가능성이 있다.

먼저 물류관련 행정계획 간의 수립주기와 수립시기가 달라 국가 전체 차원에서 물류정책을 통합·조정할 수 없다는 점이다. 주요 계획 가운데 국가물류기본계획은 2001년 작성되어 2006년에 수정되었으며, 유통단지종합개발계획은 2002년, 유통산업발전 기본계획은 2004년에 작성되었다. 내륙의 유통·물류단지와 화물터미널, 항만, 공항 등의 물류 시설은 서로 연계할 수 있도록 건설될 필요성이 있다. 그리고 운송업, 도·소매업등의 유통업, 물류서비스업 등의 물류사업도 상호 연계되어 발전할 수 있도록 하여야 한다. 그러나 계획 수립주기가 다르면 통일적인 발전 정책수립과 지원을 할 수 없다.

국가물류기본계획의 20년은 너무 길어 물류산업의 변동 상황을 반영할 수 없고 구체적인 활동기준을 제시할 수 없다는 문제점이 있다. 물론 국가물류 기본계획에 대하여 5년마다 그 타당성여부를 검토하여 기본계획에 이를 반영할 수 있다.<sup>42)</sup> 실제로 2001년도부터 시행 중인 제1차 국가물류기본계획은 2006년에 수정되었다. 그러나 이러한 수정은 의무사항이 아닌 건교부의 재량이며, 전반적인 검토와 변경이 아니고 일부분만을 반영할 수 있다.

따라서 우리나라 물류산업의 발전을 위해 일정시기에 이러한 물류관련 행정계획을 모두 재검토하여 같은 시기에 수립·시행되도록 할 필요가 있다.

## 3) 계획 수립 절차 문제

42) 화물유통촉진법 제3조 제3항.



행정계획 절차상 통제에 관한 일반법은 없다.<sup>43)</sup> 그러나 대부분의 물류관련 행정계획에는 계획의 수립절차에 관한 사항을 규정하고 있다. 문제는 이러한 물류행정계획 절차가 법률에 따라 상이하고 꼭 필요한 절차가 생략되어 있는 경우가 있다는 것이다. 물류행정계획을 수립함에 있어서 거쳐야 하는 절차는 관계행정기관의 장과 협의, 관련심의회 심의, 지방자치 단체에 대한 의견조회, 주민·이해관계인의 참여 등이 있다.

앞의 표에서 볼 수 있는 것과 같이 대부분의 물류 관련 행정계획이 심의회의 심의를 거치도록 되어 있으나 공항개발 중장기 종합계획은 심의회의 심의에 대한 규정이 없다. 입법론적으로 새로운 위원회를 설치하는 것보다는 화물유통촉진법상의 물류정책심의회 심의를 거치도록 하는 것이 필요할 것으로 보인다.

지방자치단체에 대한 의견조회와 관련하여 국가물류기본계획과 유통산업발전계획이 지방자치단체와의 협의 또는 의견조회에 관한 사항을 규정하고 있지 않다. 실무상에서는 의견을 조회하는 것으로 알려져 있으나 법에 명확하게 규정하는 것이 필요하다.

주민과 이해관계자의 참여와 관련하여 물류관련 행정계획에서 주민 및 이해관계자의 의견을 청취하는 과정을 규정하고 있는 것이 없다. 주민과 이해관계자들은 계획이 공시 또는 공람되는 시기에 처음으로 물류관련 행정계획을 접할 수 있게 되어 자신의 권리에 관한 사항을 충분히 반영시킬 수 없다. 따라서 물류관련 행정계획 수립과정에 주민과 이해관계자의 참여 절차를 규정하는 것이 필요하다.

## 2. 물류 정보화 표준화

### 1) 물류 정보화·표준화

유통산업발전법에서는 유통정보화의 촉진, 유통부문의 전자거래기반의 확대 및 유통기능을 효율화하기 위하여 다음의 사항이 포함된 유통정보화시책을 세우고 이를 시행하도록 규정하고 있다.<sup>44)</sup> 그러나 다음 표와 같이 유통정보화와 유통기능효율화는 많은 부분이 중복되고 있다. 먼저 유통기능 효율화시책의 물류정보화기반의 확충은 유통정보화의 거의 대부분의 내용과 중복된다고 할 수 있다. 유통기능 효율화를 위한 물류표준화와 유통정보화를 위한 유통정보 또는 유통정보시스템의 표준화도 같은 내용이라고 볼 수 있다. 그러나 유통산업발전법에서는 물류표준화의 정의와 구체적인 내용에 대해서 규정하고 있지 않다.

물류표준화에 대하여는 화물유통촉진법에서 규정하고 있는데 '물류표준화의 기준'을 '물류표준화'라고 하고 있으며, 물류표준화는 '화물의 원활한 유통을 위하여 시설·장비의 종류·형상·치수·구조와 포장의 종류·형상·치수·구조·방법을 통일하고 단순화하는 것'이라고 규정하고 있다.<sup>45)</sup> 물류표준화의 기준은 산업표준화법 제10조의 규정에 의한 한국산업규격

43) 홍정선(2002), 행정법특강, 박영사 제4판, p.173.

44) 유통산업발전법 제21조 및 26조.

에 의하며, 건설교통부장관은 물류표준화에 관한 업무를 효과적으로 추진하기 위하여 필요하다고 인정하는 경우에는 산업자원부장관에게 한국산업규격의 제정·개정 또는 폐지를 요청할 수 있도록 규정하고 있다.<sup>46)</sup>

유통산업발전법상의 유통정보화 사업, 유통기능효율화 사업, 화물유통촉진법상의 물류표준화 사업 모두 사업자에 대한 지원을 포함하고 있는데, 유통산업발전법에서는 지원대상이 정보화사업의 경우 유통사업자·제조업자·유통관련 단체이며 유통기능효율화사업의 경우 유통사업자·제조업자·물류사업자·관련단체이다. 유통기능효율화 사업에 물류사업자가 추가되어 있고 나머지는 같다. 그러나 유통산업발전법에서는 물류사업자의 정의와 물류사업의 범위에 대하여 규정하고 있지 않다. 화물유통촉진법에 의하면 물류사업자, 물류표준장비의 사용자 또는 물류표준에 적합한 규격으로 화물을 포장하는 자는 자금의 융자 등 지원을 받을 수 있다. 이 때 '물류표준장비의 사용자 또는 물류표준에 적합한 규격으로 화물을 포장하는 자'는 물류사업자뿐만 아니라 유통산업발전법에서 규정하고 있는 유통정보화 사업자와 유통기능 효율화 사업자도 될 수 있어, 사업자가 물류표준화 사업을 하는 경우 화물유통촉진법과 유통산업발전법에 의한 지원을 동시에 받을 수 있다.

구체적으로 살펴보면 산업자원부장관은 유통사업자·제조업자 또는 유통관련단체가 정보화 사업을 추진하는 경우에는 예산의 범위 안에서 필요한 자금을 지원할 수 있으며,<sup>47)</sup> 유통사업자·제조업자·물류사업자 또는 관련단체가 물류기능효율화 사업을 하는 경우에는 예산의 범위 안에서 필요한 자금을 지원할 수 있다.<sup>48)</sup>

유통산업발전법의 유통기능효율화 시책에는 물류정보화 기반확충에 대한 내용이 포함되어야 한다. 물류정보화에 대하여는 화물유통촉진법 제6장에서 종합물류정보전산망의 구축, 물류전산망의 효율적인 구축을 위하여 전담사업자 지정, 전자문서의 이용·개발, 전자문서의 효력과 도달시기에 대하여 규정하고 있다. 그러나 유통산업발전법에서는 물류정보화에 대하여 규정하고 있지 않다.

물류표준 또는 인증물류설비의 사용 관련 요청과 지원도 화물유통촉진법과 유통산업발전법에서 유사하게 규정하고 있다. 건교부 장관과 산자부 장관은 물류표준의 보급 촉진 또는 공공부분의 물류표준을 촉진하기 위하여 관계중앙행정기관의 장에게 물류표준에 적합한 장비를 사용하거나 우선구매를 권고할 수 있도록 규정하고 있다. 그러나 화물유통촉진법에서는 '물류표준에 적합한 장비'를 사용하는 경우 지원을 할 수 있도록 하고 있지만, '물류표준에 적합한 장비'가 무엇이고 어떠한 절차를 거쳐 '물류표준에 적합한 장비'를 지정하는지에 대하여는 규정하고 있지 않다.<sup>49)</sup>

지원과 관련하여 화물유통촉진법에 의하면 건설교통부장관은 물류표준의 보급을 촉진하

45) 화물유통촉진법 제2조 제3호.

46) 동법 제5조 제1항과 제2항.

47) 동법 제26조 제4항.

48) 동법 제26조 제3항.

49) 화물유통촉진법 제7조.

기 위하여 필요한 경우에는 관계행정기관·정부투자기관·물류사업자 또는 물류에 관련된 장비의 사용자 및 제조업자에 대하여 물류표준에 적합한 장비를 제조·사용하게 하거나 포장을 하도록 요청하거나 권고할 수 있으며, 물류표준에 적합한 장비를 사용하거나 물류표준에 적합한 규격으로 포장한 화물에 대하여는 운임·하역료·보관료의 할인 및 우선구매 등의 우대조치를 할 것을 요청하거나 권고할 수 있다.<sup>50)</sup> 유통산업발전법에서는 공공부문의 물류표준화를 촉진하기 위하여 관계중앙행정기관의 장, 지방자치단체의 장, 정부투자기관의 장, 지방공기업법에 의한 지방공사 및 지방공단, 특별법에 의하여 설립된 법인에 대하여 인증물류설비의 우선구매 등을 권고할 수 있다.<sup>51)</sup>

화물유통촉진법에서는 물류표준에 적합한 장비 등의 보급확대를 위하여 물류사업자, 물류표준장비의 사용자 또는 물류표준에 적합한 규격으로 화물을 포장하는 자 등에게 필요한 소요자금의 융자 등 재정지원을 할 수 있도록 하고 있으며,<sup>52)</sup> 유통산업발전법에서는 인증물류설비의 이용 및 보급 촉진을 위하여 유통사업자·제조업자·물류사업자 등이 인증물류설비와 관련한 연구개발투자사업, 인증물류설비의 생산·공급 또는 이용을 위한 기존설비의 신·증설 투자 및 기존설비의 변경사업 등을 하는 경우에는 예산의 범위 안에서 필요한 자금을 지원할 수 있다.<sup>53)</sup>

## 2) 물류설비의 인증

물류표준에 대하여는 화물유통촉진법에서 규정하고 있으며 물류설비의 인증에 대하여는 유통산업발전법에서 규정하고 있다. 유통산업발전법 제26조는 유통기능효율화 시책에 관해서 규정하고 있는데 시책의 내용에는 물류표준화 촉진이 포함되어 있고, 유통산업발전법 제27조의 물류설비의 인증에 대하여는 규정하고 있지 않다. 결국 물류설비의 인증은 물류표준화에 포함되는 사항으로 화물유통촉진법과 유통산업발전법에서 조화롭게 규정할 필요가 있다. 화물유통촉진법 제5조와 제7조에서 규정하고 있는 ‘물류표준에 적합한 장비’는 ‘인증받은 물류설비’라고 할 수 있으므로 화물유통촉진법에서 인증을 하던지 표준에 관한 사항과 인증에 관한 사항을 하나의 법에 규정하는 방안을 모색할 필요가 있다.

입법론적으로 유통산업발전법을 관장하는 산업자원부와 관련이 있는 기술표준원에서 물류설비의 인증을 한다는 이유로 유통산업발전법에서 물류설비의 인증에 관한 사항을 규정할 필요는 없을 것 같다. 화물유통촉진법과 유통산업발전법에서 규정하고 있는 물류표준과 물류설비 인증규격은 「산업표준화법」 제10조에 따른 한국산업규격에 따르도록 규정<sup>54)</sup>하고 있고 유통산업발전법에 의한 물류설비 인증규격 등을 정하여 고시하고자 하는 경

50) 동법 제5조 제3항 및 제7조 제1항.

51) 동법 제4항.

52) 동법 제7조 제2항.

53) 유통산업발전법 제27조 제3항.

54) 화물유통촉진법 제5조 제1항과 유통산업발전법 시행규칙 제13조제2항 참조.

우에는 건설교통부장관 및 관계중앙행정기관의 장과 미리 협의하고 필요한 경우 「화물유통촉진법」 제4조의6의 규정에 의한 물류정책위원회의 심의를 거치도록 하고 있다.<sup>55)</sup> 따라서 법에서 표준과 인증에 관한 근거를 정하고, 물류설비의 표준과 인증에 관한 구체적인 사항은 건교부·산자부·해수부 공동부령으로 정하도록 하는 것이 바람직할 것으로 보인다.

### 3) 정보·문서의 보안과 공개

유통산업발전법과 화물유통촉진법에서는 문서의 보안과 공개에 관해서 거의 같은 사항을 규정하고 있다. 유통산업발전법에서는 '유통표준전자문서'를 화물유통촉진법에서는 '전자문서'를 대상으로 하고 있을 뿐이다. 두 법 모두 유통정보화역무를 제공하는 자와 전담사업자는 '전자문서'를 위작 또는 변작하거나 위작 또는 변작된 전자문서를 사용하거나 유통할 수 없고 문서를 3년 동안 보관하도록 규정하고 있다. 그리고 '전자문서'를 공개할 수 없도록 하고 있는데 예외적으로 국가의 안전보장에 위해가 없고 타인(기업)의 비밀을 침해할 우려가 없는 정보(경우)로서 국가 또는 지방 자치단체가 요구하는 경우, 수사목적상 또는 법원의 제출명령 등의 사유가 있는 경우에는 공개할 수 있도록 하고 있다. 화물유통촉진법의 공개 사유에는 '다른 법률의 규정에 의하여 공개하도록 되어 있는 경우'와 '기타 전담사업자가 요청하여 건설교통부장관이 공개하는 것이 필요하다고 인정하는 경우'가 포함되어 있어 유통산업발전법의 경우보다 많다.

정보 공개와 보안의 대상이 되는 문서와 관련하여 유통산업발전법에 의한 '유통표준전자문서'는 「전자거래기본법」 제2조제1호의 규정에 의한 전자문서 중 유통부문에 관하여 표준화되어 있는 것으로서 산업자원부장관이 「전자거래기본법 시행령」 제9조 제1항의 규정에 의한 한국전자문서표준위원회의 의결을 거쳐 유통표준문서로 고시한 전자문서를 말한다.<sup>56)</sup> 화물유통촉진법에 의한 '전자문서'는 '전기통신설비와 전자계산조직 및 전자계산조직의 이용기술을 활용하여 정보를 처리·보관하거나 전송하는 전산정보체계를 이용하여 처리·보관 또는 전송되는 문서형식의 자료로서 표준화된 것'을 말한다.

먼저 문서의 불법적인 변경·사용·보관과 관련하여 유통산업발전법에서는 유통정보화역무를 제공하는 자가 유통표준전자문서를 위작 또는 변작하거나 위작 또는 변작된 전자문서를 사용하거나 유통시키는 것을 금지하고, 유통표준전자문서 또는 컴퓨터 등 정보처리조직의 파일에 기록된 유통정보를 공개할 수 없도록 규정하고 있다.<sup>57)</sup> 유통정보화역무를 제공하는 자는 유통표준전자문서를 3년 동안 보관하여야 한다.<sup>58)</sup> 화물유통촉진법에서도 물류전산망에 의한 전자문서를 위작 또는 변작하거나 위작 또는 변작된 전자문서를 행사 금지와 물류전산망에 의하여 처리·보관 또는 전송되는 물류정보를 훼손하거나 그 비밀을

55) 유통산업발전법 제27조 제2항.

56) 유통산업발전법 제2조 제10호.

57) 동법 제22조 제1항.

58) 동법 제22조 제3항.

침해·도용 또는 누설하는 것을 금지하고 있다.<sup>59)</sup> 전담사업자는 전자문서 및 전자계산조직의 화일에 기록되어 있는 물류정보를 3년 동안 보관하여야 한다.

정보의 공개와 관련하여 유통산업발전법에 의하면 유통정보화역무를 제공하는 자는 유통표준전자문서 또는 컴퓨터 등 정보처리조직의 파일에 기록된 유통정보를 공개할 수 없지만, 국가의 안전보장에 위해가 없고 타인의 비밀을 침해할 우려가 없는 정보는 공개할 수 있다.<sup>60)</sup> 공개 가능한 유통정보의 범위는 다음의 표와 같다.<sup>61)</sup> 화물유통촉진법에서는 전담사업자가 전자문서 또는 물류정보를 공개할 수 없도록 하고 있으나 국가의 안전보장에 위해가 없고 기업의 영업비밀을 침해하지 아니하는 경우에는 공개할 수 있도록 하고 있다. 전담사업자가 전자문서 또는 물류정보를 공개하고자 하는 때에는 미리 이해관계인의 의견을 들어야 한다.<sup>62)</sup>

## V. 결론

물류법규에서 규제완화와 물류산업을 진흥시키기 위한 정부의 정책 수립은 세계적인 추세이며 우리나라도 예외는 아니었다. 우리나라 물류분야에서는 최근 3-4년 동안 화물연대 파업, 월마트·까르프의 우리나라 철수 등으로 대표되는 유통산업 성장 발전, 종합물류업 인증제도 시행 등 많은 변화가 있었다. 이러한 물류환경 변화에 대응하기 위해 화물유통촉진법, 유통산업발전법 등 중요 물류법규가 2년 주기로 개정이 되고 있다. 그러나 빈번한 물류법규의 제·개정은 충분한 검토를 할 시간적인 여유가 없이 진행되는 경우도 있어, 현행 물류법규는 크고 작은 여러 가지 문제점을 내포하고 있다.

한국의 물류법제 개선을 위하여 앞에서 논의한 것을 중심으로 정리하면, 우선 여러 물류법규를 통합·조정하는 노력이 필요한 것으로 보인다. 물류사업에 관한 공사법적 규율을 가하는 법규의 총체인 물류법규는 관련 법규의 수가 많고 건교부, 해수부, 산자부, 재경부 등 거의 모든 경제부처가 물류와 직간접적으로 연관이 되어 있다. 정부 부처는 경쟁적으로 물류사업에 대한 지원과 물류시설의 건설 또는 개발을 돕기 위해 법률의 제·개정을 추진하고 있다. 그러나 물류서비스업 진흥을 위한 노력이 부족하며 이는 한국의 물류산업이 체계적·종합적으로 발전하지 못하게 하는 요인이 되고 있다. 앞으로 국가 물류정책의 통합·조정에는 국무총리실에서 해야 하며 국책연구기관들도 협력을 할 필요가 있다. 최근 물류정책기본법을 개정을 건교부와 해수부가 공동으로 추진하는 등 통합·조정을 위한 노력이 계속되고 있으나 산자부가 제외되어 있고, 국가물류기본계획이 다른 물류관련 계획을 조정하고 통합하는 기능이 아직 미흡하므로 개선할 필요성이 있다.

59) 화물유통촉진법 제48조의7.

60) 유통산업발전법 제22조 제2항.

61) 동법 시행령 제8조.

62) 화물유통촉진법 제48조의 8.

둘째, 우리나라 물류산업에 대한 법적 정의와 물류산업 관련 통계를 통일하는 것이 필요하다. 화물유통촉진법을 포함한 물류법규에서 개별 물류사업에 대한 정의를 하고 있고, 물류산업에 대한 정의는 조세특례제한법 시행령에서 규정하고 있으나 그 범위가 세금 감면과 관련된 소수 업종만을 규정하고 있어 제한적이다. 따라서 물류정책기본법을 포함한 물류관련법령, 한국표준산업분류의 표준산업분류 및 특수분류, 한국 은행의 통계 등에서 물류산업 범위와 물류관련 통계를 통일하여 물류산업의 정확한 현황을 파악하고 이를 토대로 필요한 정책이 수립 될 수 있도록 해야 한다.

셋째, 물류사업분야에서 규제완화가 필요하다. 미국·일본 등 물류선진국에서는 1970년부터 시작하여 최근까지 물류사업에 대한 규제완화를 하고 있다. 미국 운송주선업의 경우 소수의 이익단체를 위해 유지되었던 규제를 철폐하자 관련 사업이 급속히 발전하여 민간이 해외로 보내는 군수물자의 대부분을 수송하게 되었다. 우리나라의 경우 통관과 운송사업 분야의 규제를 완화 내지 철폐가 필요한 것으로 보인다. 우리나라 국제물류의 발전을 위해서는 대리인을 통하지 않고 신속하게 통관하게 하는 제도 마련이 필요하며, 운송사업 분야의 불필요한 규제도 철폐하는 것이 필요하다.

마지막으로 물류표준의 통일이 시급하다. 제4장에서 살펴본 것과 같이 물류표준에 있어서 건교부와 산자부의 정책혼선과 중복 규제는 매우 심각한 수준이다. 이를 해결하기 위해서는 화물유통촉진법과 유통산업발전법에서 규정하고 있는 물류표준화에 관한 사항을 통합·정리하여 물류관련부서의 공동부령을 마련하는 것이 시급한 것으로 보인다.

## 참고문헌

1. 건교부, 국민경제자문회의 「동북아 물류허브 추진성과와 향후과제」, 2005.
2. 건교부, 건설교통통계연보, 2006.
3. 광윤직, 민법총칙, 박영사, 2004.
4. 김중식·박형창, “전라북도 물류산업육성을 위한 실태조사 연구”, 「한국항만경제학회지」, 제22집 제1호, 한국항만경제학회, 2007. 3.
5. 김용진·서상범·하헌구, “물류산업의 구조적 분석과 종합물류업 활성화 방안”, 「한국항만경제학회지」, 제22집 제1호, 한국항만경제학회, 2006. 3.
6. 박민규, 물류법규, 박영사, 2004.
7. 박민규, 유통산업발전법, 우용출판사, 2006.
8. 우윤석, “최근 우리나라 국가 물류정책의 비판적 고찰” - 「국가 물류체계 개선대책」의 수립과정과 내용을 중심으로- 물류학회지, 2004.
9. 최석범, “물류서비스산업 경쟁력 강화를 위한 종합물류업자 인증제도의 활성화 방안”, 「한국항만경제학회지」, 제21집 제4호, 한국항만경제학회, 2005. 12.
10. 최정일, 행정법(상), 박영사, 2000.
11. 하헌구·이성원·예충열, “동북아 물류중심지화를 위한 법·제도 정비방안”, 「동북아 물류중심지화 전략수립 및 시행방안」, 교통개발연구원·동북아경제포럼, 2002.
12. 홍정선, 행정법특강, 박영사, 2002.
13. Airline Deregulation Act of 1978, Pub. L. No. Law 95 -504, Federal Laws, 92 Stat. 1705 1978.

14. Jeffrey S. Kinsler, Motor Freight Brokers: A Tale of Federal Regulatory Pandemonium, 14 Nw. J. Int'l L. & Bus. 289, 290-91 1994.
15. Jennifer Mullenbach, Third Party Logistics Companies and Legal Liability for Personal Injuries: Where Does the Injured Motorists' Road to Recovery Lead? 33 TRANLJ 145 Fall/Spring 2005-2006.
16. Major Sylvester H. Brown, Using Third-Party Logistics Companies, Army Logician (Nov.-Dec.1999), available at <http://www.almc.army.mil/alog/issues/NovDec99/MS452.htm> (last visited Apr. 21, 2007).
17. Paul Stephen Dempsey, Transportation: A Legal History, 30 Transp. L.J. 235 2003.
18. William E. Thoms, Rolling On To A Free Market Motor Carrier Regulation 1935 -1980, 13 Transp. L. J. 43, 69 1983.
19. 野口英雄, “低溫物流の 實務 マニュアル指針” 2004.
20. 野尻 亘, “日本の 物流” 2005.
21. 交通部 홈페이지<<http://www.moct.go.kr/>>
22. 국회 법률지식정보시스템<<http://likms.assembly.go.kr/law/jsp/main.jsp>>
23. 국회 의안정보시스템<<http://likms.assembly.go.kr/bill/jsp/main.jsp>>
24. 법제처 홈페이지<<http://www.moleg.go.kr>>
25. 산자부 홈페이지<<http://www.mocie.go.kr/index2.html>>

< 요약 >

## 물류정책의 통합·조정기능 강화를 위한 물류법제 개선 방안에 관한 연구

박민규

한국의 물류산업은 가장 빠르게 성장하고 있는 국가 기간산업이다. 이러한 물류산업의 발전을 뒷받침하기 위해 정부는 물류관련 법령의 제·개정이 빈번하게 이루어지고 있다. 그러나 물류산업의 범위가 광범위하고 관련부처가 많아 법률의 적용이 제외되는 분야도 있고, 중복 규정, 하위법령 정비 부족 등 많은 문제점을 내포하고 있다.

먼저 국회가 제정한 법률을 통해 물류와 유통의 정의 및 물류산업 및 유통산업의 범위를 정리할 필요가 있다. 국회에 계류중인 물류정책기본법에서는 광의의 물류 정의를 규정하고 있으며 향후 유통의 개념과 중복 내지 충돌할 우려도 있다. 물류산업에 대한 정의 및 범위를 명확히 하는 것도 필요한데 현재 한국표준산업분류에서 물류는 운수업으로 되어 있으며, 여행업과 장례 운영업까지 포함되어 있다. 그리고 물류시설업과 물류서비스업에 대한 구분도 명확하지 않다. 2006년 도입된 종합물류업의 인증과 발전을 위해서는 운송업, 물류시설업, 물류서비스업으로 구성되는 물류사업에 대한 정확한 통계가 필요하다. 따라서 물류관련 정부 부처는 통계청 등과 협의하여 물류산업의 범위를 명확히 하여 정확한 통계를 바탕으로 한 정부정책 수립과 물류사업의 발전이 이루어질 수 있도록 해야 할 것이다.

물류사업 발전을 위해 지속적인 규제완화와 물류서비스업에 관한 지원과 육성을 위한 법제정비가 필요할 것으로 보이며, 전체 물류관련 법규의 내용 가운데 조정이 필요한 분야는 물류관련 국가계획이다. 국가물류기본계획을 포함하여 유통, 항만, 공항 등 각 분야별 행정계획의 작성이 법에 규정되어 있으나 계획 상호간의 조정 장치는 마련되어 있지 않다. 그리고 정부부처 간에 물류표준, 물류정보의 보안 등 여러 분야도 상호 중복 규정되지 않도록 하는 노력도 필요할 것으로 보인다.

□ 주제어: 물류법규, 규제완화, 물류산업, 물류사업, 물류표준, 유통과 물류의 구분