

## 국내 물류시장의 현황과 물류기업의 특성에 관한 연구 -내부거래비중을 중심으로-

김종철\* · 박동기\*\*

### A Study on the Current Situation Analysis of Korean Logistics Industry and the Characteristics of Logistics Firms

Jong-Chill Kim · Dong-gi Park

**Abstract** : The purpose of this study is to have a main change of korea logistics industry analysis and take in the whole situation and the characteristics about a logistics firms. In korean logistics industry, The rate of a carriage is among the low-level as compared with the increasingly high prices for diesel, besides, a national logistics cost and the sales in the transportation industry has increased steadily. On the other hand, the number of trucks and transfer companies has decreased steadily. This change is attributed to expansion of logistics firm size through the limit on a raise in the number of trucks and introduction of a direct consignment system. But medium and small logistics firm size is dwindling in numbers. In the meantime, 2PL since early 2000s has rapidly rose as powerful players in logistics industry by a strong Support of the parent companies. Government and academia have long noted the limit and problems of 2PL system and emphasize on the necessity of activating the 3PL system. So this study divided broadly into two groups that the primary characteristics of korea logistics industry are 2PL and 3PL. Through the results of this study, the management and financial perspectives mean that there is a considerable difference between 2PL and 3PL.

**Key Words** : Korea logistics industry, 2PL, 3PL, Internal transaction

---

▷ 논문접수 : 2014. 08. 14.      ▷ 심사완료 : 2014. 09. 12.      ▷ 게재확정 : 2014. 09. 20.

\* 신라대학교 무역학과 교수, jckim@silla.ac.kr, 주저자

\*\* 신라대학교 무역학과 시간강사, bananacobass@naver.com, 교신저자

## I. 서론

한국의 경제상황은 수많은 제약 속에서도 멈추지 않고 성장세를 이어나가고 있는 상황이다. 2013년 기준 부산항 컨테이너 물동량 처리량은 1,768만 TEU로 세계 주요항만의 컨테이너 물동량 중 5위를 차지하였다. 인천공항은 2014년도 아시아지역 최우수 화물공항으로 선정되었으며<sup>1)</sup> 2013년 기준 국제선 항공화물 처리량은 242.9만 톤으로 집계되었다. 또한 유엔산업개발기구(UNIDO)에서 발표한 한국의 제조업 순위는 2013년 기준 4위로 나타났으며 2012년도 무역규모의 경우 수출은 7위로 세계적인 수준의 경제력을 확보한 국가로 성장하고 있다. 해운과 항공 부분에서 세계적인 수준의 물동량을 취급하고 있으며 무역교역량 또한 상당한 것으로 나타나고 있음에도 불구하고 국내 물류 수준은 세계시장에서 낮은 수준에 머물고 있다. 2014년 세계은행이 조사한 국가별 물류성과지수에서 한국은 21로 하위권에 머물고 있는 것으로 나타났다. 이러한 상황은 국내 물류시장의 문제점을 나타내는 것과 동시에 변화의 필요성을 보여준다.

70년대 이후 국내 물류산업은 경제성장과 함께 많은 변화를 겪어 왔다. 80년대부터 90년대까지 경부고속도로, 영동고속도로의 개통과 컨테이너를 이용한 본격적인 무역활동 등 물류 인프라 구축이 활발하게 이루어졌으며 90년대부터 WTO 출범과 개혁 개방의 본격화 그리고 1997년 택배업자유화와 함께 대기업의 물류자회사들이 등장하기 시작하였다. 2000년대 이후 폭발적으로 증가한 화물자동차의 등록대수와 중소기업의 물류기업 난립 등 시장 내 공급과잉 현상이 발생하기 시작하였으며 2008년 세계금융위기는 국내 물류시장의 구조조정과 새로운 변화의 계기로 작용하였다. 이 과정에서 강력한 자본력과 안정적인 물량을 확보한 2차 물류기업의 성장세가 두드러지기 시작하였다. 모기업의 물량을 안정적으로 공급받는 2차 물류기업은 지난 10년간 국내 물류시장을 주도하는 가장 영향력 있는 세력으로 간주되어 왔으며 이러한 추세는 당분간 계속될 것으로 전망되고 있다. 하지만 정부의 제3차 물류 확대에 대한 강력한 의지는 2차 물류형태의 기업들에 변화를 촉구하고 있어 향후 이들 기업의 향후 행보가 주목되고 있다.

그동안 제3차 물류에 대한 수많은 연구와 정책제안들이 이루어져 왔다. 하지만 제3차 물류에 대한 학계와 정부의 관심과는 달리 실무에서는 제3차 물류에 대한 회의적인 반응이 적지 않다. 전술한 바와 같이 현재 국내 물류시장은 대기업 물류자회사가 가장 큰 영향력을 행사하는 것이 업계의 통설이다. 일반적으로 2차 물류기업으로 지칭되는 이들 기업에 대하여 정부는 내부거래를 제한하려는 움직임을 이미 이전부터 보여 왔지만 사실 상 2차 물류기업과 제3차 물류기업을 명확하게 구분 짓지 못하고 있는 실정이다. 본 연구는 국내물류시장의 주요변화를

1) 해당 사항은 미국 항공화물 전문지인 Air Cargo World의 주관으로 이루어졌으며, 전 세계 화물항공사를 대상으로 고객만족도 평가를 통하여 이루어진다. 서비스의 신속성 및 신뢰성 등 수행실적, 가격경쟁력 등 가치, 물류 관련 시설, 세관과 보안 등 규제운용 4개 부분으로 나누어 평가한다.

분석하고 2자 제3자 물류를 내부거래비중으로 구분하여 이들 기업의 현황과 경영활동의 특징 등을 파악하고자 한다. 그리고 기업의 재무자료를 바탕으로 두 집단 간의 차이점을 구분하고 이를 통한 향후 국내 물류산업의 시사점과 발전방향을 제공하고자 한다.

## II. 선행연구

### 1. 국내물류산업의 특징

2000년 대 초반부터 국내 물류산업에 대한 다양한 연구가 진행되어 왔다. 김종철(2000)의 연구에서는 제조업 중심의 개별물류관리 형태에서 전문물류업체로 전환과 장기적 안목의 공동화가 필요하며 당시 한국기업들은 물류제휴에 대한 인식이 낮은 수준에 머물고 있다고 하였다. 김용진(2006)의 연구에서는 2000년대 초반 국내 물류산업의 영세성과 상대적으로 높은 물류비 비중을 문제점으로 지적하였으며 이에 대한 해결방안으로 대형종합물류업체의 활성화가 필요하다고 하였다. 또한 2자 물류업체의 제3자 물류로의 전환이 고려되어야 할 것을 지적하였다. 안우철(2011)은 급속한 국내 물류시장 성장과정에서 2자 물류의 시장지배력이 점차 커지고 있으며 제3자 물류와 동일한 매출규모의 성장세를 보이지만 성장규모에서는 차이가 있다고 하였다.

2000년대 초반에서 중반에 이르기까지 국내 주요 물류산업과 관련한 선행연구들의 공통점은 두 가지로 정리 할 수 있다. 첫 번째는 국내 물류산업의 영세성으로 인한 전문성의 부재이며 두 번째는 2자 물류기업의 득세와 제3자 물류의 활성화의 필요성이다. 김태승(2009)은 국내 제조업과 해외 자원개발기업들의 활발한 국외활동과 국가경제활동의 높은 대외의존도 등을 이유로 국제물류활동의 수요가 상당함에도 국내 물류기업의 영업활동이 대부분 국내시장에 한정되어 있으며 국내 물류기업의 해외진출 또한 낮은 수준에 머물고 있을 뿐만 아니라 물류기업의 전문성 또한 부족한 것으로 평가되었으며 물류시장의 양극화가 심각한 수준이라고 하였다. 지적된 바와 같이 국내 물류산업 양극화의 주요원인으로 볼 수 있는 물류기업의 영세성과 전문성의 부재는 2자 물류기업 중심의 물류시장 판도변화와 무관하지 않는 것으로 예상해 볼 수 있다. 국내 물류산업의 주요 문제로 지적되어 온 것 중 국내물류시장의 치열한 경쟁으로 인하여 해외시장 진출이 미흡함을 꼽을 수 있다. 국내 주요 제조기업들의 해외진출이 활발하게 이루어진 반면 국내 물류시장의 해외진출은 강력한 제조 모기업을 둔 2자 물류기업에 한정되어 있으며 이마저도 자사의 모기업 해외진출에 비하면 부족한 실정이다. 즉 국내 제조 기업의 적극적인 해외시장 진출이 이루어지는 동안 물류기업들의 국내 경쟁상황으로 인하여 화주의 눈높이를 맞추지 못한 것을 알 수 있다. 국내 물류시장에 난립된 영세물류사업자로 인한 운임경쟁은 실질적인 물류기업의 역량확보에 부정적인 요인으로 작용한 것으로 볼 수 있다. 반면 모기업 중심의 2자 물류기업의 경우에는 맞춤형 물류서비스를 제공해야 하는 만큼 해외시장진출이

나 SCM영역에서 지속적인 경쟁력의 확보가 이루어졌음을 알 수 있다. 국내 주요 대기업들의 경우 SCM에 대한 상당한 관심과 경쟁력확보를 목적으로 제조 및 유통분야에서 SCM 도입이 이루어졌다. SCM은 상당한 전문성이 요구되는 분야이며 실질적으로 국내에서 SCM관련 기술과 노하우는 대기업을 중심으로 개발되고 있다. 이처럼 국내 제3자 물류기업의 경우 SCM과 같은 전문적 물류관리부분에 특화되어 있는 기업이 제한적이며 부분적인 운송, 보관과 같은 부분적 영역에 한정적인 부분에 머물러 왔음을 짐작 할 수 있다.

국가 물류정책은 운송·보관·하역 등의 물류서비스를 일관되고 통합된 형태로 제공하는 물류기업을 우선적으로 육성하는데 목적을 두고 있으며 이를 위하여 종합물류기업 인증을 실시하고 있다. 전호진(2012)의 연구에서는 종합물류기업 인증제도의 재무성과 측정을 위하여 종합물류기업 인증의 전·후를 구분하여 각 기업의 안정성, 수익성, 성장성 및 경영효율성을 각각의 해당 재무변수를 이용하여 측정하였다. 종합물류인증의 인증 심사기준은 매출액과 국내의 거점, 물류자산, 정보화 및 물류전문인력의 확보와 같은 기준으로 평가되고 있다. 종합물류인증제도는 국내 물류기업의 경쟁력 확보와 국내 화주기업의 물류비 절감 그리고 물류산업의 부가가치 확보를 목적으로 하고 있으며 이를 위하여 제3자 물류 활성화를 장려하고 있다. 제3자 물류와 관련된 기준의 경우 최초 제3자 물류 비중은 20%이상에서 2013년 4번째 개정된 40% 이상으로 점차 강화되고 있다. 현재 국내 물류산업의 주요한 변화는 물류기업의 대형화 현상이다. 이러한 상황은 대기업을 몰려 선점하여 처리하는 물류자회사의 등장을 한 가지 원인으로 볼 수 있다. 통상 2자 물류형태로 구분되는 이들 집단을 구분 짓는 명확한 기준이나 법률적 근거는 현재까지 없다. 국내 물류시장의 경우 2자 물류기업의 영향력이 점차 커지고 있는 실정이다. 김종철(1999)은 물류자회사의 한계점에 대하여 모기업 중심의 물류효율화는 자회사의 수익성이 악화되는 상충관계에 있음으로 오히려 모기업의 물류효율화에 소극적일 수 있다고 하였다. 국내 주요 2자 물류기업의 경우 업력이 10년 이상인 경우에도 거래의 대부분을 모기업에 의존하고 있으며 이로 인하여 선행연구에서 지적한 바와 같이 물류업무에 대한 합리적인 의사결정이나 적극적인 경쟁력확보를 위한 독자적 경영활동에 제약이 존재 할 수 있음을 예상해 볼 수 있다.

## 2. 2자 물류의 기준

제3자 물류의 경우에는 과거에서부터 현재에 이르기까지 수많은 연구가 진행되어 왔으며 일반적으로 기업이 자사 고유의 주력사업에 집중하고 물류기능은 외부의 기업에 위탁하여 처리하는 것을 의미한다. 그리고 2자 물류로 구분되는 물류자회사는 화주기업이 자사물류업무의 일부 또는 전부를 이익중심점화 하여 분리, 독립 후 분사 경영 하는 형태로 볼 수 있다. 2자 물류관리는 모기업의 물류업무를 합리화하는 것을 주요 목적으로 하며 모기업의 출자를 통하여 설립

되었기 때문에 모회사 중심의 물류시스템을 확립하게 되며 이후 성장을 통하여 장기적으로 제3자 물류로 변화하기도 한다. 2자 물류의 기준과 관련하여 자회사 물류(Second logistics)로 분류되며 모기업의 출자를 통한 모기업 중심의 물류업무를 수행하며 일반적으로 기업의 자회사를 통하여 물류의 전부 또는 일부를 담당하는 것으로 정의되고 있다. 2자 물류에 대한 기준은 제3자 물류에 대한 법률적 정의를 통하여 구분 할 수 있다. 물류정책기본법에서 제3자 물류의 정의는 ‘특수관계’를 통한 물류활동의 일부 또는 전부를 위탁하는 행위를 의미하고 있어 2자 물류는 ‘특수관계’를 맺고 있는 집단 간의 물류활동을 의미하는 것을 유추 할 수 있다. 여기에서 ‘특수관계’란 통상적으로 법인의 경영에 대하여 사실상 영향력을 행사하는 자를 의미하며 대표적으로 현재 그룹 내 물류자회사에 직접적으로 화물 처리를 위탁하고 있는 모기업을 예로 들 수 있다. 여기에서 ‘특수관계’를 맺고 있는 집단과 거래의 정도에 대한 기준이 필요한데 이와 관련된 법률적 기준은 물류정책기본법에는 명시된 바가 없다. 다만 종합물류인증 등에 관한 규칙에서 제3자 물류와 관련된 사항을 찾아 볼 수 있다. 종합물류기업 인증은 물류정책기본법 제38조에 명시된 바와 같이 종합적·복합적인 물류사업을 영위하는 자를 대상으로 하는 것으로 궁극적으로 제3자 물류기업의 활성화 등을 목적으로 하고 있어 2자 물류에 해당하는 ‘특수관계’ 인과의 거래정도를 판단하는데 참고 할 수 있다.

〈표 1〉 종합물류기업 인증기준 중 제3자 물류매출 관련 개정 사항

제정, 개정일	내용
2005.12.30.(제정)	물류사업의 총매출액 중 제3자 물류의 매출액비율이 20퍼센트 이상일 것(전략적제휴 기업집단의 경우에는 전략적 제휴를 하는 물류기업별로 각각 계산한다)
2008.08.07.(개정)	물류사업의 총 매출액 중 제3자 물류의 매출액비율이 30퍼센트 이상이거나 제3자 물류의 매출액이 3,000억원 이상일 것(전략적제휴 기업집단의 경우에는 전략적 제휴를 하는 물류기업별로 각각 계산한다)
2011.09.16.(개정)	물류사업의 총 매출액 중 제3자 물류의 매출액비율이 40퍼센트 이상이거나 제3자물류의 매출액이 4천억원 이상일 것
2013.10.02.(개정)	물류사업의 총 매출액 중 제3자 물류의 매출액비율이 40퍼센트 이상일 것

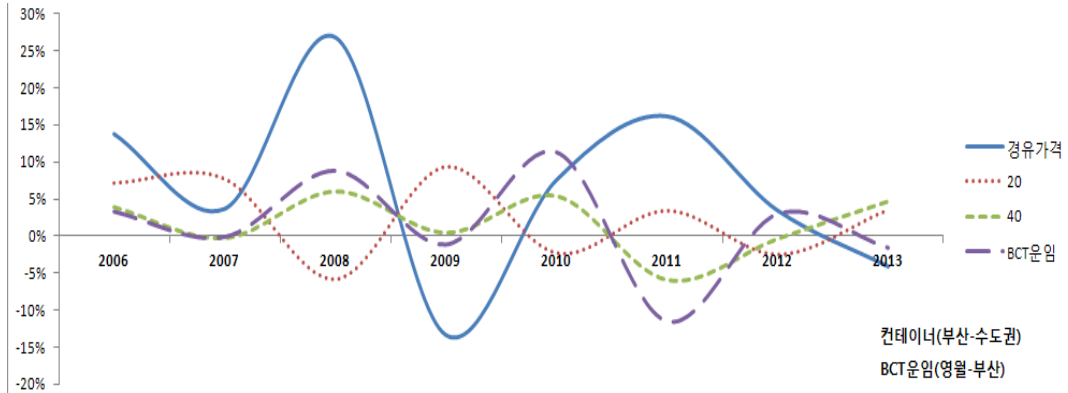
종합물류기업 인증 등에 관한 규칙에 나타난 기준에는 제3자 물류의 매출액 비율이 40% 이상이어야 하는 것으로 나타나 있다. 2013년 3차 개정이 이루어졌으며 〈표 1〉에 나타난 바와 같이 관련 사항이 점차 엄격해 지고 있는 것을 알 수 있다. 따라서 2자 물류에 대한 구체적인 기준은 국내의 법률과 규칙 등을 고려 할 경우 물류기업이 특수관계인과의 거래 및 내부거래를 제외한 제3의 화주를 대상으로 제공한 물류서비스 매출액의 비율을 통하여 구분 지을 수 있을 것이다.

### Ⅲ. 국내외 물류시장 현황

#### 1. 국내시장

1940년대부터 70년대까지는 물류에 대한 인식이 초기단계에 머물고 있었다. 이 시기의 물류는 경제상황의 구조와 질서가 정립되지 못하였으며 생산위주의 시기로 유통물류산업의 전근대시기로 볼 수 있다. 1970년대부터 90년대까지 고도의 경제성장시기를 맞이하면서 경부고속도로의 개통과 영동고속도로 그리고 컨테이너의 등장으로 물류산업에 필수적인 인프라가 구축되기 시작하였다. 이와 함께 소비중심의 경제구조로 개편이 이루어졌으며 물류에 대한 중요성의 인식과 기본적인 개념이 정립되기 시작하였다. 1990년대부터 현재까지 개혁 개방의 시작과 함께 국제물류의 개념이 등장하였으며 IT기술의 발전은 물류정보화와 함께 물류산업의 전문화가 본격적으로 이루어지기 시작하였다. 무엇보다 이 시기부터 물류를 수익창출의 수단으로 인식하기 시작하였으며 전자상거래의 등장과 FTA와 같은 무역장벽의 해체 등으로 물류산업의 중요성은 지속적으로 부각되고 있다.

〈그림 1〉 경유가격 및 육상운임 상승률 추이



- 주: 1) 한국교통연구원, 화물자동차 운송시장동향, 한국석유공사.  
 2) 컨테이너 운임의 경우 '부산-수도권', BCT운임은 '영월-부산' 구간의 요율을 적용.  
 3) 벌크시멘트 트레일러(BCT) 운임을 사용한 것은 Bulk화물 차량운임의 추이를 특정 하기 위하여 사용하였다.

〈표 2〉 경유가격 및 육상운임

단위: 원

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	평균운임상승률
경유가격	1079.7	1228.2	1272.7	1614.4	1397.5	1502.8	1745.7	1805.1	1729.59	6.07%
20	561,917	602,330	649,077	611,238	668,639	653,433	676,056	659,371	682,979	2.47%
40	710,007	737,535	735,332	779,404	782,687	824,650	775,836	772,861	808,785	1.64%
BCT운임	8,869	9,167	9,160	9,973	9,864	10,984	9,727	10,021	9,867	1.34%

택배산업의 경우 2000년 대 중반부터 이루어진 본격적인 하위기업의 퇴출과 함께 구조조정을 거쳐 향후 상위권 기업의 시장점유율이 높아질 것으로 예상되고 있다. 육상운송 및 하역업의 경우 지속적인 유가상승에도 불구하고 과당경쟁으로 인한 운임정체로 인하여 수익성이 악화되었지만 택배업과 마찬가지로 경쟁으로 인한 하위기업의 퇴출과 함께 상위기업 주도의 회복세가 예상되고 있는 상황이다. 〈그림 1〉은 경유가격, 컨테이너 운임, 벌크시멘트 트레일러(BCT) 운임의 상승률을 비교한 것이다. 경유가격의 상승률이 육상운임의 상승률을 대부분 상회하고 있음을 알 수 있다. 조사대상 기간 동안 경유가격과 육상운임의 평균 가격 상승률로 경유가격의 상승률이 6.07%인 반면 육상운임은 모두 3%미만으로 나타났다.<sup>1)</sup>

이러한 결과의 원인은 90년대 후반 외환위기로 인한 영세 물류사업자의 난립과 같은 해 이루어진 화물자동차 허가제 전환을 가장 큰 원인으로 꼽을 수 있다. 〈표 3〉은 우리나라의 94년부터 2012년까지 국가 물류비현황, 화물차량등록대수, 운수업체수, 운수업체매출액 자료와 증감률이다. 국가 물류비의 경우 전반적으로 지속적인 상승세를 보이는 것을 알 수 있다. 분석기간 동안의 연 평균 증가율은 7.66%로 나타났으며 도로운송 비중이 일반적으로 가장 높으며 국가의 경제상황을 반영하여 변화하는 것을 알 수 있다. 연도별 화물차량등록대수의 경우 97년 외환위기 이후 상당한 증가세를 보이다가 2000년대 초반부터 증감률이 낮아지는 경향을 보인다. 이는 97년 화물자동차 허가제 시행과 외환위기로 인한 개인사업자의 폭발적 증가 이후 2004년 다시 등록제 전환으로 증감률이 잠시 둔화되었다가 다시 낮아지는 것을 확인 할 수 있다. 운수업체 수 및 증감률의 경우 화물자동차 등록현황과 비슷한 양상을 보이는 것을 알 수 있다. 외환위기 이후 급속도로 증가하여 2000년대 초반까지 갑작스런 증가세를 나타내는데 이 시기 영세 운수업체들의 난립이 이루어졌음을 알 수 있다. 이후 지속적인 감소를 보이다가 금융위기로 인한 구조조정을 거쳐 현재까지 감소세가 이어지고 있음을 알 수 있다.

1) 평균운임상승률 = ((2013년도 자료 / 2005년도 자료)<sup>1/(N-1)</sup>)-1  
여기에서 (N-1) = 해당 년도의 수, N = 9개년도

〈표 3〉 국가 물류비현황, 화물차량등록대수, 운수업체수, 운수업체매출액 증감률

연도	국가물류비 (십억 원)	전년대비 증감률	화물차량 등록대수(대)	전년대비 증감률	운수업체수 (개)	전년대비 증감률	운수업체매출액 (십억 원)	전년대비증 감률
94	40,259		1,644,646		169,918		28,859	
95	48,185	19.69%	1,816,582	10.45%	175,707	3.41%	33,896	17.45%
96	52,766	9.51%	1,962,564	8.04%	182,697	3.98%	37,288	10.01%
97	56,514	7.10%	2,072,256	5.59%	187,421	2.59%	43,157	15.74%
98	56,161	-0.62%	2,104,683	1.56%	191,521	2.19%	47,008	8.92%
99	62,180	10.72%	2,298,116	9.19%	215,145	12.33%	49,229	4.72%
00	77,119	24.03%	2,510,992	9.26%	243,719	13.28%	54,121	9.94%
01	83,663	8.49%	2,728,405	8.66%	279,758	14.79%	59,430	9.81%
02	84,932	1.52%	2,894,412	6.08%	293,562	4.93%	62,665	5.44%
03	90,114	6.10%	3,016,407	4.21%	313,613	6.83%	66,263	5.74%
04	87,889	-2.47%	3,062,314	1.52%	320,005	2.04%	80,729	21.83%
05	95,792	8.99%	3,102,171	1.30%	324,400	1.37%	86,734	7.44%
06	100,515	4.93%	3,133,201	1.00%	332,611	2.53%	90,160	3.95%
07	107,479	6.93%	3,171,351	1.22%	341,789	2.76%	102,438	13.62%
08	120,262	11.89%	3,160,338	-0.35%	339,992	-0.53%	127,745	24.70%
09	116,238	-3.35%	3,166,512	0.20%	340,527	0.16%	112,267	-12.12%
10	131,242	12.91%	3,203,808	1.18%	342,683	0.63%	131,208	16.87%
11	149,654	14.03%	3,226,421	0.71%	346,079	0.99%	136,162	3.78%
12	151,980	1.55%	3,243,924	0.54%	343,717	-0.68%	141,568	3.97%
평균 증가율	7.66%		3.85%		3.99%		9.24%	

주: 1) 국가물류비는 국제항공 및 해운수송비 제외

2) 국가물류비자료 : 권혁구·서상범, 「2011·2012 국가물류비 산정 및 추이분석」, 한국교통연구원, 2014, p.45.

3) 화물차량등록대수 : 국토교통부, 2013년도 국토교통 통계연보, <https://stat.molit.go.kr/portal/stat/yearReport.do>, 2014, 9.

4) 운수업체수, 운수업체매출액 : 경제통계국 산업통계과, "2012년 기준 운수업조사 잠정결과", 통계청, 2013, p.12.

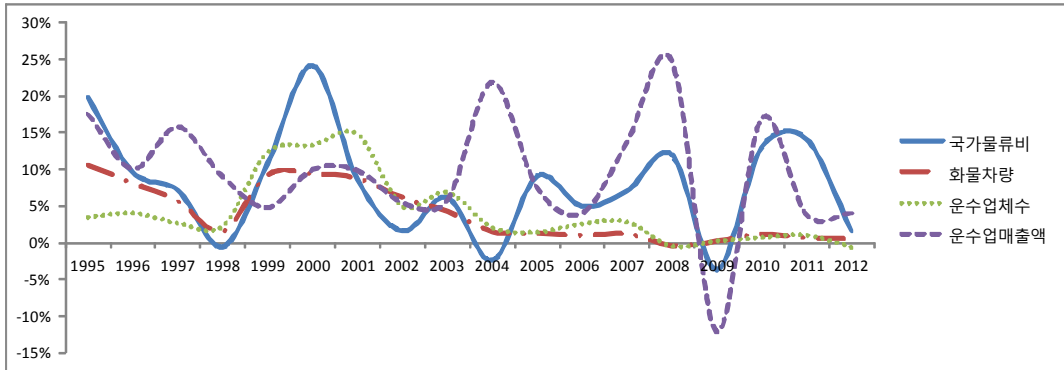
그리고 운수업 매출액 현황은 국가 물류비와 마찬가지로 지속적인 상승세를 보이는 것을 알 수 있다. 금융위기의 영향으로 증감률이 떨어졌지만 이후 빠르게 회복한 것을 알 수 있다.<sup>2)</sup> 〈그림 2〉는 국가 물류비, 화물차량등록대수, 운수업체수, 운수업체매출액 증감률을 표기 한 것이

2) 조사대상의 운수업체는 육상운송업, 수상운송업, 항공운송업, 창고 및 운송 관련 서비스업으로 구성된 전수업종 33개와 육상운송업 중 일반화물, 용달화물 등 9개업 업종과 창고 및 운송관련 서비스업 중 육상운송주선업, 복합운송주선업 등 4개 업종으로 구성된 표본업종 13개를 대상으로 조사된 자료이다.



다. 국가 물류비와 운수업 매출액은 지속적인 증가세를 보이는 반면 화물차량수와 운수업체의 증감률은 점차 낮아지는 것을 알 수 있다. 이는 강한 시장 경쟁력을 확보하고 있는 물류기업으로 매출이 집중되고 낮은 경쟁력을 가진 영세 물류사업자의 퇴출 현상이 지속되고 있음을 알 수 있다.

〈그림 2〉 국가 물류비, 화물차량등록대수, 운수업체수, 운수업매출액 증감률



각 변수별 분석기간의 평균증감률은 국가 물류비가 7.66%, 차량등록대수가 3.85%, 운수업체수가 3.99%, 운수업체 매출액은 9.24%로 나타났다. 이러한 현상은 2000년 대 초반부터 본격적으로 등장하기 시작한 대기업의 물류자회사의 등장과 물류기업의 대형화 추세를 나타내는 것으로 볼 수 있으며 이 시기부터 2차 물류의 성장과 함께 제3차 물류와 대립의 양상을 띠기 시작하였다. 〈표 4〉는 국내 주요 2차 물류기업 현황으로 내부거래 비중이 35~90% 이상으로 나타나고 있으며 현대글로벌비스의 경우 총수일가의 지분율 및 총수2세의 지분율이 30%이상으로 상당히 높은 비중을 보이고 있다. 나머지 주요 대기업들의 경우 내부지분율이 모두 50~100%를 보이고 있어 총수일가 및 그룹 내 지분율과 내부거래 간에 상당한 관계가 존재 할 것으로 판단 할 수 있다.

〈표 4〉물류관련 업종 중 내부거래 비중이 높은 대기업 지분현황(2012년 기준)

기업	내부거래	내부거래	총수일가 지분율	총수2세	내부	거래
	비중(%)	금액(조원)		지분율	지분율	회사수
현대글로벌비스(현대자동차)	35.04	3,2	43.39	31.88	52.73	24
롯데로지스틱스(롯데)	39.19	2	0	0	49.69	31
삼성전자로지텍(삼성)	93.95	1,1	0	0	100	17
하이로지스틱스(LG)	90,9	0,3	0	0	100	12
동부익스프레스(동부)	39.19	0,2	0	0	50.1	42

주: 공정거래위원회, 대기업집단 내부거래현황 분석결과, 2013. 8, p.13.

## 2. 해외시장

국내 물류기업의 해외진출의 본격화는 2000년대부터 시작된 것으로 볼 수 있다. 김성우(2010)는 이러한 배경에 기업의 본격적인 글로벌화와 함께 국내 물류시장의 포화상태를 원인으로 지적하였다. <표 5>는 국내 주요 물류기업의 해외진출현황을 정리한 것이다. 대표적으로 두 가지 형태로 구분되는데, 화주기업 동반진출과 해외 물류기업과의 M&A로 볼 수 있다.

〈표 5〉 물류기업의 해외진출형태 및 주요현황

화주기업 동반진출		해외 물류기업과의 M&A	
주요기업	주요사항	주요기업	주요사항
글로벌비스	현대차그룹의 물류수요확대	CJ GLS	2006년 싱가포르 물류법인인 AEH를 인수 2008년 말레이시아 현지물류업체 6개사 인수
동부익스프레스	화주기업인 (주)평산과 중국 다롄(大連)지역으로 동반진출		
맥스퍼드	스포츠 브랜드 영원무역의 물류 파트너로 해외에 진출	현대로지스틱스	2003년 상하이아문국제화운유한공사와 함께 현대택배아문을 설립
범한판토스	LG그룹계열사동반진출		
한솔로지스틱스	유통기업의 해외창고 운영 아웃소싱을 수주		

주 : 김성우, “국내 물류기업 해외시장 진출 현황”, 『해양물류연구』, 제5권, 한국해양수산개발원, 2010, p.63-68. 재정리

2013년 대한상공회의소가 해외시장에 진출한 국내물류기업 100개사를 대상으로 조사한 결과 화주와 동반진출 성과에 대하여 76%가 성공적이라고 하였으며, 이 중 성공요인으로 물동량 확보가 가장 큰 이유로 나타났다. 최근 국내 물류기업의 해외시장의 경우 화주기업의 물량을 바탕으로 안정적인 형태의 해외시장 진출이 이루어지고 있음을 짐작 할 수 있다. 성공한 글로벌 물류기업의 주요특징 또한 해외시장으로 적극적인 진출을 모색한데 있다. 서상범(2010)은 세계적인 물류기업의 성장과정에서 여러 가지 경영전략을 활용하며 가장 큰 특징으로 다양한 관점의 M&A와 전략적 제휴가 이루어졌다고 하였다. 특히 아시아와 유럽시장에서 활발하게 나타나고 있으며 특히 최근 M&A의 경우 지리적 범위관점에서 이루진 경우가 가장 많은 것으로 나타났다.

〈표 6〉 선진국의 물류산업 육성사례

싱가포르	일본
<p>▲제3자 물류기업의 육성을 위한 'Approved Third Party Logistics Company Scheme'제도 1999년 부터 시행</p> <p>○글로벌 기업의 자국 내 제3자 물류기업의 활용제고</p> <p>○제3자 물류기업에 대한 세제혜택 부여</p>	<p>▲물류산업 효율화 및 고도화를 위한 정책 시행</p> <p>○비용은 물론 국제경쟁력을 갖춘 시장 구축</p> <p>○환경부담을 감소시킬 수 있는 물류체계 구축과 순환형사회로의 공헌</p> <p>▲중소물류기업을 대상으로 물류효율화법 시행</p>

주: 김용진·서상범·하현구, “물류산업의 구조적 분석과 종합물류업 활성화 방안”, 한국항만경제학회지, 제22집 제1호, 한국항만경제학회, 2006, pp.73-77. 재구성

선진국의 물류시장의 경우 또한 우리나라와 마찬가지로 제3자 물류에 대한 인식이 점차 높아지고 있다. 선진국의 물류산업 육성과 관련하여 〈표 6〉은 싱가포르와 일본의 예를 참고할 수 있다. 두 나라 모두 다양한 형태의 혜택 부여와 함께 종합적인 물류서비스제공의 활성화를 위한 시도가 이루어지고 있음을 알 수 있다.

## IV. 실태분석

### 1. 자료의 수집

본 연구의 실증분석을 진행하기 위하여 대상기업의 구분은 유가증권시장에서 거래되고 있는 운수창고업 기업 중 상위 20개에 속한 항공, 해운, 여객을 주요사업으로 하는 곳을 제외하였으며 비상장 회사 중 통상 내부거래 상황을 객관적으로 파악 할 수 있는 물류기업 8곳을 선택하였다. 조사대상기업의 분류는 유가증권시장에 상장된 물류기업 중 매출액 상위 20위 내 기업과 내부거래상황을 금융공시시스템을 활용하여 파악 가능한 기업 그리고 매출액이 천억 원 이상인 기업으로 정하였다. 해운, 항공, 여객부분이 주요사업인 기업을 제외하고 현대글로벌비스가 관련 업계1위로 압도적인 규모임을 알 수 있다. 통상 업계에서 실제 제3자 물류사업을 영위하고 있는 기업 중에는 CJ대한통운과 한진이 상위에 포함되어 있음을 알 수 있다.

〈표 7〉 매출액 기준 국내 주요 물류기업 순위(2012년 기준)

단위 : 백만원

기업명 (2012년기준)	시장	자산총계	자본총계	매출액	영업이익	순이익
현대글로벌비스	유가증권	3,666,994	1,780,301	9,272,885	422,902	406,094
CJ대한통운	유가증권	2,970,388	2,291,051	2,492,867	103,261	71,864
롯데로지스틱스	비상장	611,368	232,598	2,045,050	23,493	17,699
범한판토스	비상장	420,918	216,329	1,324,404	38,724	68,317

CJGLS	비상장	1,355,743	602,449	1,242,637	34,711	-4,194
한진	유가증권	1,755,866	769,789	1,209,785	30,919	-1,187
삼성전자로지텍	비상장	178,875	79,220	1,180,558	10,379	11,193
현대로지스틱스	비상장	858,379	346,257	821,222	21,073	7,742
동부익스프레스	비상장	764,915	298,983	664,655	22,191	7,367
세방	유가증권	763,984	521,766	572,103	34,146	23,190
동방	유가증권	555,093	143,222	485,103	16,273	2,081
인터시스	유가증권	458,797	205,594	449,833	17,235	12,562
한솔로지스틱스	유가증권	197,290	105,780	390,133	10,248	7,895
하이로지스틱스	비상장	89,020	48,799	370,162	5,890	5,137
한익스프레스	유가증권	76,145	21,505	251,734	7,238	4,890
KCTC	유가증권	266,554	146,631	214,175	7,649	4,559
효성트랜스월드	비상장	31,596	7,373	201,316	3,014	2,125
국보	유가증권	93,953	31,656	109,184	1,079	-1,916

주: www.kisvalue.com, www.fnguide.com, 운수창고업, 2014. 3.

〈표 8〉은 조사대상 물류기업의 2012년도 내부거래 현황을 중심으로 매출액과 내부거래현황을 조사한 것이다.

〈표 8〉 내부거래현황(2012년도 기준)\*해운, 여객, 항공 제외

단위 : 백만원

기업	내부거래		매출액		내부거래비율			비고
	국내 계열사	해외 계열사	국내 매출	해외 매출	국내	해외	총비율	
현대 글로벌비스	3,249,520	4,345,353	4,337,465	4,935,420	74.92%	88.04%	81.90%	
CJ대한통운	86,824	22,584	2,470,283	22,584	3.51%	100%	4.39%	CJGLS와 2013년합병
*CJ GLS	551,600		1,242,636		44.39%		44.39%	
롯데 로지스틱스	1,966,065		2,045,050		96.14%	-	96.14%	
범한판토스	964,800		1,324,404		72.85%		72.85%	해외물류 자료없음
한진	대규모 내부거래 공시자료 없음							
삼성 전자로지텍	1,081,034		1,129,006	51,552	95.75%	0.00%	91.57%	
현대 로지스틱스	63,761	19,241	530,709	290,512	12.01%	6.62%	10.11%	
동부 익스프레스	260,507	412	664,243	412	39.22%	100%	39.26%	

세방	대규모 내부거래 공시자료 없음							
동방	대규모 내부거래 공시자료 없음							
인터지스	186,006	-	449,833	-	41.35%	-	41.35%	
한솔로지스틱스	167,600		390,133		42.96%		42.96%	해외물류자료없음
하이로지스틱스	336,487	33	370,129	33	90.91%	100%	90.91%	
한익스프레스	79,500		251,734		31.58%		31.58%	해외물류자료없음
KCTC	대규모 내부거래 공시자료 없음							
효성트랜스월드	189,127		196,206	6,111	96.39%	0.00%	93.95%	
국보	대규모 내부거래 공시자료 없음							

주: 금융공시시스템, 대규모기업집단현황공시 및 국토교통부 국정감사 자료(2013. 10) 참조

본 연구의 진행을 위하여 조사대상기업을 2자와 제3자 물류 두 가지 집단으로 구분하였다. 이를 위하여 내부거래 비중 40%를 기준으로 설정하였다. 이는 2013년도 공정거래위원회의 조사결과 2012년 말 기준 창고 및 운송관련서비스업의 내부거래비중이 40%로 나타났으며 종합물류인증기업의 인증기준 또한 매출액 중 제3자 물류 매출이 40%이상인 경우로 제한하고 있기 때문에 이를 바탕으로 설정하였다. 조사대상기업의 연혁을 고려하여 내부거래 현황을 파악하고자 하였다. 그러나 대상 기업의 합병이나 여러 가지 변화로 인하여 정확한 재무자료를 받는데 한계가 있으므로 최근의 상황을 반영하여 2012년도 현황을 기준으로 대상기업을 구분하였다. 2자 물류 9개사, 제3자 물류 6개사로 분류 하였다. CJ대한통운의 경우 CJ GLS와 2013년도 합병하여 이후 정확한 내부거래상황을 파악하는 것이 곤란하였다. 주목할 것은 현대로지스틱스를 제외하고 해외매출 자료가 있는 기업의 경우 해외매출 부분의 내부거래 비중이 80~100%로 나타나고 있음을 알 수 있다.

〈표 9〉 내부거래비중 40%기준 2자 제3자 물류기업 구분현황 (2012년 기준)

2자 물류	제3자 물류
현대글로벌비스 롯데로지스틱스 범한판토스 삼성전자로지텍 동부익스프레스 인터지스 한솔로지스틱스 하이로지스틱스 효성트랜스월드	CJ대한통운(CJ GLS와 2013년 합병) 한진 현대로지스틱스 세방 동방 한익스프레스 KCTC 국보

## 2. 실증분석

### 1) 2자 및 제3자 물류기업의 현황 비교

〈표 10〉은 2자 물류기업의 해외사업장 현황을 조사한 것이다. 대부분 기업들이 해외사업장을 확보하고 있는 것으로 파악 할 수 있다. 이처럼 해외 사업장의 수는 해당 기업의 해외진출의 교두보로서 역할을 수행 하고 있어 향후 물류인프라의 구축과 네트워크의 확장에 상당한 이점을 가져 올 것으로 판단된다. 2자 물류기업의 이러한 해외 사업장 확보는 자사의 제조관련 계열사의 해외 수출 또는 수입 물량을 바탕으로 이루어진 것으로 예상된다.

〈표 10〉 2자 물류 기업의 해외 사업장 현황(2014년 기준)

기업	사업형태	국가							비고
		유럽	아시아	중동	아프리카	북미	남미	호주	
현대 글로벌리스	법인	5	4	1		9	1	1	-
	사무소	1				2			
	지점/지사	3	4						
인터지스	법인		1						*연합물류(강음)유한공사
한솔로지스틱스	법인		6			1			-
동부	법인		1						인도법인
익스프레스	사무소		4			1			중국, 베트남, 카자흐스탄, 미국
롯데	법인		2						*북경법인, 인도네시아법인,
로지스틱스	사무소		1						남통분공사
범한판토스	법인	12	21			3	2	1	*중국의 경우 (범한물류상해유한공사, 천진분공사, 대련분공사, 청도해륙풍국제물류유한공사, 범한물류홍콩유한공사, 범한물류심천유한공사, 범한물류광조우분공사 포함)
	사무소		9						
	지점/지사	2	4						
하이 로지스틱스	법인		3	1		1			-
	사무소								
	지점/지사	3	1		1				
삼성전자 로지텍	해당없음	X	X	X	X	X	X	X	삼성전자, 삼성디스플레이, 삼성SDI 등 해외물류파트는 4자물류형태로 삼성 SDS가 담당
효성트렌스월드	기업홈페이지 및 관련 정보 없음							-	
합계		26	61	2	1	17	3	2	112

주: 각 기업 홈페이지 및 기업소개서 참조. \*파트너는 제외함.

제3자 물류기업의 경우 CJ대한통운을 제외하고 실질적으로 해외 사업장을 적극적으로 운영하지 못하고 있다. 사실상 2012년 기준 CJ GLS의 내부거래율이 40%를 상회하는 것을 감안할 경우 제3자 물류기업의 해외시장 네트워크는 2자 물류기업과 비교하여 낮은 수준에 머물고 있는 것으로 파악된다. 전술한 바와 같이 2자 물류기업의 경우 해외사업장에서 계열사의 물량을 기본적으로 취급하여 운영하지만 제3자 물류기업의 경우 해외사업장 운영에 필요한 기본적인 해외물량 수주에 어려움이 있기 때문으로 볼 수 있다.

〈표 11〉 제3자 물류 기업의 해외 사업장 현황(2014년 기준)

기업	사업형태	국가							비고
		유럽	아시아	중동	아프리카	북미	남미	호주	
CJ대한통운	법인	1	6			2			CJ 대한통운에 CJ GLS가 합병되어 현재 해외 사업부는 공동활용 되고 있음.(2013년 4월 합병됨)
	사무소	1				6			
	지점/지사	1	2			5			
CJGLS	법인	1	7						
	사무소		6						
	지점/지사		4						
세방	해당없음	X	X	X	X	X	X	X	
KCTC	법인	X	7	X	X	1	X		
동방	법인		2						동방로지스틱스비나(베트남), 대련동방현대물류유한공사(중국)
	사무소		2						
	지점/지사		1						
한진	지점/지사		3				1		중국지사 2곳, 캄보디아 1곳, 미국 1곳
국보	해당없음	X	X	X	X	X	X	X	
현대로지스틱스	법인	2	3						
	지점/지사					1			
한익스프레스	법인		2						*한익스프레스물류(닝보) 유한회사, 상해분공사
합계		6	45	0	0	15	1	0	67

주: 각 기업 홈페이지 및 기업소개서 참조. \*파트너는 제외 함.

〈표 12〉는 내부거래 비중 40%를 기준으로 2자와 제3자 물류기업을 구분하여 각 기업의 2001년부터 2012년 까지 매출액 증가율, 총자산순이익율, 부채비율의 평균수치를 나타낸 것이다. 매출액 증가율 추세를 보면 2자 물류기업군의 경우 제3자 물류기업의 평균을 지속적으로 상회하고 있으며, 총자산순이익률의 경우에도 2자 물류기업군이 제3자 물류 기업군을 지속적으로 상회하는 것을 알 수 있다. 제3자 물류기업군의 경우 2006년과 2011년 평균이익률이 음수

로 나타났지만 2차 물류기업군의 경우 상대적으로 안정적인 이익률을 나타내고 있음을 알 수 있다. 이러한 결과는 계열사 간 내부거래를 바탕으로 안정적인 운영을 할 수 있었기 때문으로 판단된다. 부채비율의 경우 2011년도 이후에 제3차 물류기업군의 부채비율이 소폭 높게 나타났지만, 2차 물류기업군과 제3차 물류기업군 간에 큰 차이는 없는 것으로 나타났다.

〈표 12〉 2PL, 3PL별 매출액증가율, 총자산순이익율, 부채비율의 연도별 평균

연도	매출액증가율(%)		총자산순이익율(%)		부채비율(%)	
	2PL	3PL	2PL	3PL	2PL	3PL
2001	32.34	3.79	0.029	-0.003	264.15	623.36(**171.06)
2002	32.91	10.68	0.077	0.017	211.64	760.43(**165.93)
2003	32.77	7.53	0.050	0.026	205.63	223.15
2004	25.63	5.75	0.068	0.038	182.99	180.03
2005	11.22	5	0.075	0.027	154.87	175.31
2006	6.34	4.75	0.055	-0.007	137.36	165.51
2007	89.69(*15.96)	8.34	0.043	0.035	141.65	154.45
2008	206.34(*22.71)	17.92	0.070	0.011	135.01	137.9
2009	4.11	-1.18	0.075	0.013	160.7	139.37
2010	38.84	13.85	0.076	0.033	148.34	138.63
2011	6.23	10.91	0.056	-0.023	141	158.97
2012	10.58	4.07	0.056	0.016	139.07	146.54

주: 1) 2차 물류기업 중 롯데로지스틱스의 경우 2007년과 2008년 롯데냉장의 합병으로 인하여 롯데로지스틱스의 매출액 증가율이 2007년 753.25%, 2008년의 경우 1858.99%로 증가하였다.

(\*롯데로지스틱스를 제외한 경우, \*\*한익스프레스를 제외한 경우)

- 2) 2001년과 2002년 제3차물류기업군의 부채비율이 극단적으로 높은 것은 2001년 한익스프레스의 부채비율이 3789.43%와 2002년 4921.9%로 나타났기 때문이며 2001년 한익스프레스가 경일중공업(주)를 인수합병하여 특장차 제조사업을 새롭게 시작하는 등 기업 내 사정으로 인하여 부채비율이 극단적으로 높아졌기 때문으로 예측 할 수 있다.

## 2) 2차 및 제3차 물류기업의 재무비율 차이분석

본 연구의 조사대상 기업들의 재무관련 자료를 수집하여 수익성, 안정성, 성장성, 효율성 4개의 기준을 설정하여 2차와 제3차 물류기업 간 차이점을 분석하였다. 물류기업의 재무성과와 관련하여 본 연구에서는 대상기업의 재무자료를 토대로 각 변수의 측정을 위하여 수익성 변수의 경우 ROA(총자산순이익률), ROE(자기자본이익률), OPM(매출액영업이익률), NPM(매출액순이익률)을 사용하였으며 안정성의 경우 DR(부채비율), CR(유동비율), QR(당좌비율) 3가지를 비교하고자 하였다. 그리고 성장성의 경우 NSGR(매출액증가율), TAGR(총자산증가율) 2가지를 설정하였다. 마지막으로 효율성의 경우 TATR(유형자산회전율), RT(매출채권회전율) 2가지를



를 설정하였다. 변수의 측정을 위하여 최대한 많은 재무자료를 이용하기 위하여 2005년부터 2012년까지 대상 기업자료를 수집하였다. 2005년을 시작으로 한 것은 (주)하이로지스틱스의 설립년도가 2004년임을 감안하여 가능한 모든 대상 기업을 포함하고자 함이다. 그리고 롯데로지스틱스의 경우 롯데냉장의 합병을 이유로 롯데로지스틱스의 매출액 증가율이 2007년 753.25%, 2008년의 경우 1858.99%로 증가하였다. 해당 기업의 자료를 포함하여 분석을 할 경우 분석결과에 상당한 왜곡이 예상되어 롯데로지스틱스의 자료는 불가피하게 제외하였다. 기업의 재무데이터는 재무제표(주로 대차대조표, 손익계산서)를 활용하였으며 한국신용평가정보(주)의 KIS-Value II의 데이터베이스를 통하여 획득하였다.

〈표 13〉 2자 및 제3자 물류기업의 재무비율의 비모수 검정 결과

	수익성				안정성			성장성		효율성	
	ROA	ROE	OPM	NPM	DR	CR	QR	NSGR	TAGR	TATR	RT
Mann-Whitney의 U	1017,5	1023	1729	2101	2271	1464	1437	2018,5	1809,5	240	1142
Wilcoxon의 W	3097,5	3103	4357	4181	4351	3544	3517	4098,5	3889,5	2320	3222
Z	-5,609	-5,585	-2,507	-0,885	-0,144	-3,662	-3,78	-1,245	-2,156	-8,999	-5,066
근사 유의확률(양측)	0,000	0,000	0,012	0,376	0,886	0,000	0,000	0,213	0,031	0,000	0,000

분석결과 수익성의 경우 비모수 검정과 T-test 모두 ROA, ROE, OPM 3개 요인에서 차이가 있는 것으로 나타났다. 2자 물류와 제3자 물류기업의 경우 자산의 규모나 활용부분에 있어 효율성의 차이가 존재하는 것을 파악할 수 있다. 과거에 2자 물류기업의 경우 수익성을 고려한 비자산형태로 운영되는 경우가 있어 상당한 고정비가 발생하는 제3자 물류기업군에 비하여 효율적인 수익확보가 용이하였을 것으로 예상해 볼 수 있다. 자본이익률의 차이 또한 이러한 맥락에서 이해 할 수 있을 것이다. 안정성 또한 비모수 검정과 T-test 모두 QR과 CR 2개 요인에서 차이가 있는 것으로 나타났다. 당좌비율의 경우 정태적인 속성을 가지고 있어 오로지 당좌비율만으로 정확한 기업의 재무건전성을 판단하는 것은 무리가 있지만 2자와 제3자 물류 기업군 간에 유의한 차이가 있는 것은 확인할 수 있다.

〈표 14〉 2자 및 제3자 물류기업의 재무비율의 t-test 결과

			n	평균	F	유의확률	t	자유도	유의확률
수익성	ROA (총자산순이익률)	2PL	72	.066	1,701	0,194	5,954	134	.000***
		3PL	64	.013					
	ROE (자기자본이익률)	2PL	72	.16	2,069	0,153	5,908	134	.000***
		3PL	64	.03					

	OPM (매출액영업이익률)	2PL	72	2.6	1,614	0.206	-2.443	134	.016**
		3PL	64	3.3					
	NPM (매출액순이익률)	2PL	72	2.16	6.941	.009	1.28	134	.203
		3PL	64	1.28					
안정성	DR (부채비율)	2PL	72	152.37	.832	.363	.019	134	.985
		3PL	64	152.08					
	CR (유동비율)	2PL	72	119.61	6.356	.013	1.722	134	.087*
		3PL	64	104.75					
	QR (당좌비율)	2PL	72	155.01	4.255	.041	1.754	134	.082*
		3PL	64	100.29					
성장성	NSGR (매출액증가율)	2PL	72	13.79	12.488	.001	1.868	134	.064*
		3PL	64	7.96					
	TAGR (총자산증가율)	2PL	72	21.1	1.196	.276	1.155	134	.25
		3PL	64	12.72					
효율성	TATR	2PL	72	1079.65	22.087	.000	2.349	134	.02**
		3PL	64	3.46					
	RT	2PL	72	8.58	59.360	.000	5.879	134	.000***
		3PL	64	5.61					

0.001<\*\*\*, 0.05<\*\* , 0.1<\*

주목할 것은 유동비율의 경우에도 10%수준에 근접한 유의수준을 보이고 있어 두 그룹 간에 차이를 가늠할 수 있으며, 2자 물류기업군의 경우 모기업의 물량을 기반으로 유동성이나 당좌 운영 측면에서 상대적으로 제3자 물류기업에 비하여 안정적인 운영이 가능하고 다소 보수적인 관리로 인하여 이러한 차이가 발생하는 것을 예상해 볼 수 있다. 성장성의 경우 비모수 검정에서는 TAGR에서 두 집단 간 차이가 있는 것으로 나타났지만 T-test에서는 NSGR에서 차이가 있는 것으로 나타났다. 자산과 매출액의 증가정도가 기업의 성장에 대한 실제적인 정도를 모두 보여주는 것에는 한계가 있지만 분석의 결과 2자 물류와 제3자 물류기업군 간에 유의한 차이가 존재하는 것을 알 수 있다. 효율성의 경우 비모수 검정과 T-test 모두 TATR과 RT 2개 요인에서 차이가 있음을 알 수 있었다. 이러한 결과로 미루어 보아 2자 물류기업과 제3자 물류기업 간 유형자산의 이용도와 매출채권의 회수 등 기업의 효율성 측면에도 차이가 있음을 알 수 있다. 2자 물류기업의 경우 모기업의 주문을 중심으로 운영되기 때문에 제3자 물류기업에 비하여 매출채권의 회수에 상대적으로 쉽게 이루어질 것을 예상해 볼 수 있다.

## V. 결 론

본 연구는 국내 물류기업 현황과 물류기업들의 특징을 내부거래를 중심으로 파악하고자 하였다. 국내 물류시장의 경우 지속적인 경유가의 상승에 비하여 운임의 상승률은 상대적으로 낮은 수준에 머물고 있으며 국가물류비와 물류시장에서 가장 높은 비중을 차지하고 있는 운수업 매출의 경우 지속적으로 높아지고 있는 반면 운송차량의 수와 업체의 수는 점차 줄어들고 있는 것을 알 수 있었다. 이러한 변화는 국내 물류시장이 수많은 중소형태의 업체위주의 형태에서 경제위기와 차량증차제한 그리고 직접운송의무제의 도입 등으로 인하여 점차 대형화되어 가고 있음을 알 수 있었다. 이러한 과정에서 2000년대 초반 등장한 2자 물류기업은 강력한 모기업의 영향력을 바탕으로 물류시장의 강자로 급부상하였으며 정부와 학계는 2자 물류의 한계와 문제점을 지속적으로 지적하며 제3자 물류활성화에 필요성을 역설해왔다. 따라서 본 연구에서는 국내 물류산업의 주요한 특징인 2자 물류와 제3자 물류 두 가지 형태를 대별하여 각각의 대표 기업군을 설정하였다. 이들 기업을 구분하는 기준으로 내부거래비중을 선택하였으며 2자 물류기업과 제3자 물류기업간의 운영적, 재무적 측면에서 상당한 차이가 존재하고 있음을 파악할 수 있었다. 본 연구의 분석결과를 바탕으로 다음과 같이 국내 물류산업의 발전방향과 시사점을 제시 하고자 한다.

첫 번째, 2자 물류기업의 적극적인 사업 확대로 대형화 추진이 필요하다. 2자 물류기업의 경우 모회사의 확고한 사업군을 바탕으로 추가 사업 확장 시 매우 유리(우편특송을 바탕으로 한 DHL, Fedex, UPS 등)하기 때문에 이를 적극적으로 활용 할 수 있다. 또한 M&A로 사업 영역 및 시장 확대가 요구된다. 사업다각화, 물류의 기능 확대, 서비스 범위의 확대 추진으로 시너지를 극대화 할 수 있으며 무엇보다 국내외 투자를 통한 적극적인 사업 확대 및 해외물류 시장 진출의 교두보를 마련해야 할 것이다.

두 번째, Logistics Alliance 추진이 필요하다. 해외물류기업과의 제휴 즉 서로 다른 사업영역에 강점을 가진 기업 간 제휴(해상, 항공물류기업+ 내륙운송기업 등) 통한 파트너십의 활성화가 필요하다. 뿐만 아니라 제조기업의 해외진출 시 제휴를 통한 국내물류기업의 해외동반 진출을 통하여 신흥시장으로 접근이 보다 원활하게 이루어지도록 노력해야 한다.

세 번째, 모기업을 대상으로 이미 실천하고 있는 물류 노하우를 개발하여 SCM영역에 적극적인 특화방안을 모색하여야 한다. 이를 위하여 물류SCM 모델 발굴이 필요하다. 2자 물류기업들은 모기업의 제조과정에 대한 접근이 용이하여 전사적 차원의 물류컨설팅 노하우의 확보가 상대적으로 용이하다. 따라서 해당 부분에 대한 운영노하우를 특화 개발하여 물류 SCM영역의 새로운 사업모델을 발굴하는데 집중하여야 한다. 또한 Global SCM 서비스 역량 강화가 요구된다. 기업의 글로벌화가 진척되면서 조달, 제조, 판매 등의 지리적 범위가 확장되며, Supply Chain이 길어지면서 서비스 역량이 어느 때보다 중요한 시점임을 인식하여야 한다.

네 번째, 비자산형 물류기업의 자산형 물류기업으로 적극적인 유도가 필요하다. 2자 물류에서 제3자 물류로 적극적인 재편을 위하여 기업의 물류 인프라확충에 대한 정부의 지원을 강화하고 이를 통한 비자산형 물류기업의 자산형 물류기업으로 변화를 유도해야 한다.

다섯 번째, 종합물류서비스 컨설팅의 제공능력을 제고해야 한다. 모기업이나 고객기업의 물류진단, 평가, 토탈 솔루션 을 제공할 수 있는 능력이 요구되며 고객사의 총비용 감소, 물류효율성 향상, 이익향상, 서비스가치 향상, 경쟁력 제고를 위한 컨설팅 능력 배양에 집중해야 한다.

여섯 번째, 물류시장의 구조조정 과정 이후 과점화 현상에 대비한 정부의 제도마련이 필요하다. 2자 물류기업의 시장 지배력이 강화되고 있는 시점에서 물류시장의 과점화현상이 예상되며 이들 기업의 적극적인 규제를 통한 조속한 3자 물류전환 요구가 절실하다. 뿐 만 아니라 물류기업의 내수시장 과점은 제한하되 해외진출에 대하여는 정부차원의 적극적 혜택을 부여하여 해외시장에서 경쟁력확보에 박차를 가해야 할 것 이다.

일곱 번째, 제3자 물류기업의 강력한 체질개선이 필요하다. 대기업 물류자회사를 대상으로 한 정부규제에는 한계가 있음으로 기존 제3자 물류기업의 자구책 마련이 요구된다. 국외사례에서 볼 수 있듯이 화주기업과 해외시장 동반진출 또는 국외 중견물류기업과의 전략적 제휴와 같은 혁신경영의 방안을 마련해야 할 것 이다.

여덟 번째, 물류기업의 새로운 시각과 창조적 경영이 필요하다. 분석결과에서 나타난 바와 같이 이미 2자 물류와 제3자 물류 간에는 상당한 차이가 존재하는 것을 확인 할 수 있었으며 이러한 상황은 쉽게 변화하지 않을 것을 예상 할 수 있다. 따라서 기존의 상식을 깨는 시도를 통한 제3자 물류의 변화가 요구된다. 신재생에너지의 활용, 드론(Drone)과 같은 차세대 운송수단의 개발 등 이제까지 시도되지 않은 분야와 융·복합이 필요하다.

본 연구의 한계점으로 2자 물류기업과 제3자 물류의 구분을 위하여 내부거래현황을 이용하였다. 이를 파악하는 과정에서 유가증권시장 내 상장기업과 기업내부정보의 수집이 가능한 기업이 제한적이어서 샘플수집에 한계가 있었다. 또한 분석방법의 단순함으로 인하여 시사점 도출이 제한적으로 이루어졌다. 향후 연구에서는 체계적인 변수의 설정과 충분한 자료를 바탕으로 보다 높은 수준의 분석을 통하여 충분한 신뢰성과 타당성을 확보해야 할 것이다. 또한 모기업 상장률, 일반기업의 성장률 등으로 비교 분석하여 완성도 높은 연구가 진행되어야 할 것이다.

## 참고문헌

- 김성우, “국내 물류기업 해외시장 진출 현황”, 『해양물류연구』, 제5권, 한국해양수산개발원, 2010, 62-68.
- 김용진·서상범·하현구, “물류산업의 구조적 분석과 종합물류업 활성화 방안”, 『한국항만경제학회지』, 제22집 제1호, 한국항만경제학회, 2006, 62-84.
- 김종칠, “韓國企業의 第三者 物流서비스 活用上 問題點 및 發展方向에 관한 研究 : 制度改善을 中心으로”, 『물류학회지』, 제9호, 한국물류학회, 1999, 72-74.
- 김종칠·권오경, “물류관리형태가 물류서비스 및 물류성가에 미치는 영향에 관한 실증적 연구”, 『국제상학』, 제18권 제4호, 한국국제상학회, 2003, 55.
- 김태승·서상범·김용진(서비스산업작업반), 『서비스산업 선진화 정책방향 보고서』, 한국개발원(KDI), 2009, 231-265.
- 공정거래위원회 경쟁정책국 기업집단과, 『대기업집단 내부거래현황 분석결과』, 공정거래위원회, 2013.
- 대한상공회의소, 『국내 물류기업의 해외시장 진출 현황 조사』, 대한상공회의소 물류혁신팀, 2013, 1-2.
- 류제현, “산업분석 물류산업”, KDB 대우증권 리서치센터, 2012, 3.
- 박영태·김영민·김현지, “SCM 도입의 활성화 방안과 발전 전략에 관한 연구”, 『물류학회지』, 제13권 제2호, 한국물류학회, 2003, 89-114.
- 서상범, 『글로벌 물류기업의 성장구조 분석을 통한 국내 물류기업의 발전전략 구상』, 한국교통연구원, 2010, 77-85.
- 안우철, “한국과 일본의 물류산업 시장구조비교 분석 연구”, 인천대학교 동북아물류대학원, 박사학위논문, 2012, 17.
- 안우철·안승범, “한국 물류산업의 시장구조분석에 대한 연구”, 『로지스틱스연구』, 제19권 제3호, 한국로지스틱스학회, 2011, 155-170.
- 이성우, 「한국 국제물류산업 선진화 방향연구」, 한국해양수산개발원(KMI), 2010, 131.
- 임재경·서상범, 「(2008)국가물류비 산정 추이 분석」, 한국교통연구원, 2010, 69-75.
- 임기홍, “우리나라 제3자 물류업의 문제점과 활성화방안에 관한 연구”, 『통상정보연구』, 제9권 제1호, 한국통상정보학회, 2007, 217.
- 전호진·김영민, “종합물류기업 인증제도의 재무성과 분석”, 『국제상학』, 제27권 제3호, 한국국제상학회, 2012, 151-164.
- Jean-François Arvis, *Connecting to Compete 2014: Trade Logistics in the Global Economy*, The World Bank, 2014, 34.
- Wilding, R. and Juriado, R., "Customer perceptions on logistics outsourcing in the european consumer goods industry," *International Journal of Physical Distribution & Logistics Management*, Vol.34, No.8, 2004, 628-644.
- www.kisvalue.com, www.fnguide.com, 운수창고업, 2014, 3.

## 국문요약

# 국내 물류시장의 현황과 물류기업의 특성에 관한 연구

김종철 · 박동기

본 연구는 국내 물류산업의 변화와 물류기업들의 특징을 내부거래를 중심으로 구분하여 분석 하였다. 국내 물류시장의 경우 지속적인 경유가격의 상승에 비하여 육상 화물자동차 운임상승률은 낮은 수준에 머물고 있으며 국가물류비 및 물류시장에서 가장 많은 비중을 차지하는 운수업종의 매출액은 지속적으로 높아지는 것을 알 수 있었다. 반면 화물자동차와 기업의 수는 점차 줄어들고 있는 것을 알 수 있었다. 이러한 변화는 국내 물류시장이 중소형 규모의 기업들로 구성되어 있었으나 경제위기와 차량증차제한 그리고 직접운송의무제의 도입 등으로 인하여 점차 대형화되어 가고 있음을 알 수 있었다. 뿐만 아니라 2000년대 초반 등장한 2차 물류기업은 모기업의 절대적인 지원을 통하여 물류시장의 강자로 자리매김하였으며 정부와 학계는 2차 물류의 한계와 문제점을 지속적으로 지적하며 제3차 물류활성화에 필요성을 역설해왔다. 따라서 본 연구에서는 국내 물류산업의 주요특징인 2차 물류와 제3차 물류 두 가지 형태를 대별하여 각각의 대표 기업군을 설정하였으며 이들 기업을 구분하는 기준으로 내부거래비중을 선택하였다. 이를 통하여 2차 물류기업과 제3차 물류기업간의 운영적, 재무적 측면에서 상당한 차이가 존재하고 있음을 파악 할 수 있었다.

**핵심 주제어 :** 국내 물류 시장, 2차 물류, 제3차 물류, 내부거래