

수도권·영남권 제주생산품  
공동물류센터 타당성 및 운영방안

2008. 10

제주발전연구원

## 발 간 사

Drucker(1962)는 물류 분야를 암흑대륙으로 묘사하면서 물류비 절감의 필요성을 역설하였다. 해가 비치지 않는 암흑상태이기 때문에, 이 암흑대륙에 진출하면 많은 보물을 선취할 수 있다는 것이다. Parker(1962) 또한 물류 분야를 기업의 비용절감을 위한 최후의 미개척 분야로 피력하였다.

제주는 섬이라는 특성상 물류비용이 타 지역보다 많이 소요되고 있음은 주지의 사실이다. 제주의 물류는 타 지역과는 차별적으로 육상물류와 해상물류로 구성되어 있다. 다시 말해 100km 훨씬 떨어진 육지를 오가기 위해 해상 또는 항공운송수단을 이용해야 하기 때문에, 이에 따른 경제적 비용을 추가적으로 부담하고 있다. 그래서 제주의 물류비용을 줄일 수 있는 해답을 찾는 일은 오래된 숙제였다.

그럼에도 불구하고 지금까지, 이에 대한 명쾌한 답을 찾지 못하고 있다. 과도한 물류비용에 대한 걱정과 우려가 많아 왔음에도 불구하고, 지금까지 뾰족한 대안을 마련치 못하고 있는 것이 현실이다. 이처럼 제주물류비용의 문제점을 풀지 못하는 이유는 여러 가지가 있을 수 있다. 우선 제주의 물류현황, 즉 제주의 물동량이 크게 늘어나지 않음으로써 물류산업에 대한 관심 제고가 지속되지 않았다는 데 있다. 또한 현장 속에서 이뤄지는 물류의 특성상 제주에 도움이 되는 차원에서 물류비용 절감에 영향을 주는 핵심요소를 짚어내는 데도 상대적으로 어려움이 있었다고 할 수 있다.

물류 분야는 또한 경영측면에서 가장 뒤늦게 관심을 끌었고, 지금도 경영전문가들이 가장 난해한 분야로 꼽고 있다. 이를 달리 표현하면, 물류에 대한 정확한 지식과 이해를 바탕으로 물류비 절감을 이뤄내야 한다는 의미를 담고 있다고 할 수 있겠다.

제주의 물류비용을 절감시킬 수 있는 방안의 하나로 그동안 거론되어 온 것이 제주생산품의 주요시장인 수도권과 영남권 등 대도시에 공동물류센터의 운영이다. 자원이 한정된 중소기업간의 상호협력적 네트워크를 통해 물류 자원을 공동으로 활용할 경우, 제주지역 생산품의 가격 경쟁력을 확보할 수 있지 않을까 하는 것이었다.

대도시 공동물류센터 운영을 통해 제주지역 농수축산물의 신선도 유지, 적시 공급 등을 통한 가격 경쟁력을 확보함으로써, 생산자는 물론 소비자에게 이익이 되는 선순환 물류체계를 정립할 수 있을 것으로 기대된다는 것이다.

아무쪼록 본 연구가 제주물류에 대한 관심 제고와 효율적인 공동물류센터 운영을 모색하는데 기초적인 자료가 되기를 바라며, 제시된 정책 제언을 통해 제주물류의 선진화를 도모하는 대안으로서 일조하기를 바란다.

2008년 10월

제주발전연구원  
원장 허향진

# - 목 차 -

I. 서 론 .....	1
제1절 연구배경 및 목적 .....	1
제2절 연구방법과 구성 .....	4
II. 물류공동화 및 물류센터 .....	5
제1절 물류의 정의 .....	5
제2절 물류공동화 .....	18
제3절 공동물류센터 .....	25
III. 제주지역 물류현황 .....	35
제1절 제주지역 물류의 일반적 현황 .....	35
제2절 제주지역 유통관리 현황 .....	41
제3절 제주지역 물류의 문제점 .....	43
IV. 사례 연구 .....	46
제1절 수도권 물류센터 실태 조사 .....	46
제2절 영남권 물류센터 실태 조사 .....	51
V. 공동물류센터 운영방안 .....	54
제1절 공동물류센터의 기본 목표 .....	54
제2절 효율적 운영을 위한 기본 과제 .....	57
제3절 공동물류센터 운영 방안 .....	60
제4절 시사점 및 공동물류센터 운영 모형 .....	70
VI. 요약 및 제언 .....	75
제1절 요약 .....	75
제2절 정책적 제언 및 연구의 한계 .....	78
참고문헌 .....	83
부    록 .....	85

## <표 차례>

<표 1> 아시아 주요 항구의 선석 확충 계획 .....	9
<표 2> SCM으로 진전 .....	15
<표 3> 전국 대비 제주지역 해상화물 수송실적 (2006년 기준) .....	35
<표 4> 부산항·인천항 대비 제주항의 수송실적(2007년 입출항 기준) .....	36
<표 5> 제주지역 이출입 물동량 추이 .....	36
<표 6> 제주지역 항구별 출항 물동량 .....	38
<표 7> 제주지역 항구별 입항 물동량 .....	38
<표 8> 제주지역 화물자동차운송사업 허가 현황 .....	41
<표 9> 수도권·영남권 제주생산품 공동물류센터 운영 방안 .....	61
<표 10> 물류네트워크의 유형 구분 .....	64
<표 11> 제3자물류와 외주물류의 비교 .....	66
<표 12> 제3자물류의 혜택과 문제점 .....	68

## <그림 차례>

<그림 1> 물류 영역의 도식 .....	7
<그림 2> 공급사슬관리 도식 .....	14
<그림 3> 연도별 제주지역 이출입 물동량 추이 .....	37
<그림 4> 제주지역 해상운송 수송실적 추이 .....	37
<그림 5> 제주지역 항구별 물동량 현황 .....	39
<그림 6> 제주지역 해상화물의 주요 수송 경로 .....	40
<그림 7> 화인통상 물류 네트워크 시스템 .....	47
<그림 8> 용마로지스 물류센터 .....	49
<그림 9> 국보 청학물류센터 .....	53
<그림 10> 생산성 향상 시스템 설계 과정 .....	71
<그림 11> 중소기업 공동물류센터 운영 모형 .....	72

# I. 서 론

## 제1절 연구배경 및 목적

최근 국가경제나 기업경영에서 경쟁이 가속화되는 상황에서 차별화된 경쟁력 유지 및 기술혁신이 어려운 환경에 직면하게 되었다. 전 세계는 이의 극복 방안으로 물류비 절감을 통한 경쟁력 강화에 힘을 쏟고 있다. 가히 물류전쟁이라고도 표현된다. 물류산업이 21세기를 선도할 유망산업이 되고 있다. 각국은 물론 각 지역에서 미래의 신성장 동력으로서의 물류산업을 육성시키기 위한 전략도출에 많은 노력을 기울이고 있다.

물류산업은 기업의 경쟁력을 좌우하는 핵심요소일 뿐만 아니라, 국민경제의 활성화의 원동력으로서, 이제 물류는 단순운송이 아닌 부가가치 산업으로 성장하고 있다. 물류산업은 한 기업의 문제일 뿐만 아니라, 사회적 문제로 모든 산업의 근간을 이루는 기간산업으로, 소비자·유통업자·사회·국가 등의 관심사로 부상하고 있다.

이러한 상황에서 제주는 섬이라는 지리적 특성상 물류비용이 타 지역보다 많이 소요되는 문제점을 가지고 있다. 타 지역과는 달리 제주지역 물류는 육상물류와 해상물류로 구성되어 있으며, 100km 이상 떨어진 육지를 오가기 위해 해상 또는 항공운송수단을 이용해야 하기 때문에 이에 따른 물류비용을 추가적으로 부담하고 있다.

제주지역 물동량과 물류체계 현황을 살펴보면, 도 전체 이출입 총 물동량은 2007년 기준으로 연간 937만3천 톤 규모에 달하고 있다. 특히, 운송수단별 이출입 물동량은 해상운송이 97%, 나머지 3%는 항공운송으로 처리되고 있다.

이러한 물류현황은 타 지역과 비교하여 제주의 물동량은 상대적으로 많지

않아 주요산업으로서 물류산업에 대한 인식이 부족하고, 이는 지역 물류의 발전을 더디게 하는 요인이 되어 왔다고 할 수 있다.

또한 물류비용이 과다하게 소요된다는 지적과 우려가 있었지만, 이에 대한 개선이 이뤄지지 않고, 제주도가 섬이라는 지리적 여건으로 인하여 정부의 관심도 다소 배제됨으로 인해 유통물류의 낙후 지역이 되고 있다.

특히, 현장 속에서 이뤄지는 물류의 특성상, 제주에 도움이 되는 차원에서 총물류비 절감에 영향을 주는 핵심요소들을 파악하는데도 상대적으로 어려움이 있다.

그리고 제주 물류가 농업분야에서부터 제조업, 연륙교통 등에 이르기까지 모든 산업에 영향을 주는 연관산업으로서 모든 산업에 시급한 현안인데도, 이와 관련한 선행 연구가 거의 전무한 실정이다. 산업정책 수립을 위해서는 관련 분야 기초 통계 조사가 이루어져야 함에도, 해운수송 및 항공수송 화물통계를 제외하면 총물동량 추이를 파악할 수 있는 자료가 생성되지 않고 있는 실정이다.

특히 제주~육지간 물류체계는 국도 연장선에서 지원정책이 수립되어야 한다고 도민들은 바라고 있지만, 정부 역시 제주지역의 물동량 규모 등 외형적인 여건만을 감안하여 제주물류의 합리화를 위한 정책반영에서 다소 소외되고 있는 실정이다.

제주의 물류비용을 절감시킬 수 있는 방안의 하나로 그동안 거론되어 온 것 중의 하나가 공동물류센터 운영이다. 최근의 물류 트렌드인 공동물류를 통한 집적화, 대형화, 정보화 추세에 맞춰 제주생산품의 주요 소비층이 있는 수도권과 영남권 등 대도시 인근에 공동물류센터를 운영할 경우 제주지역 생산품의 가격 경쟁력을 확보할 수 있는 대안이 될 수 있다. 제주지역에 기반을 두고 있는 기업들은 대부분 중소기업으로 물류비 부담능력이 떨어지는 반면,



상대적으로 더 많은 물류투자가 요구되는 상황에서 물류자원을 공동 이용함으로써 비용절감과 적시공급의 효과를 동시에 얻을 수 있다.

대도시 공동물류센터 운영은 제주지역 농수축산물의 신선도 유지, 적시 공급 등을 통한 가격 경쟁력을 확보함으로써 생산자는 물론 소비자에게 이익이 되는 선순환 물류체계를 정립할 수 있을 것으로 기대된다.

본 연구는 이러한 측면에서, 공동물류의 이론적 토대를 구축하는 동시에, 물류센터 운영사례로부터 전략적 시사점을 도출하여 공동물류센터의 기능과 운영을 통한 물류비 절감 방안을 모색하는데 목적이 있다. 구체적으로, 수도권과 영남권에 제주생산품 공동물류센터의 타당성을 확인하고, 그 효율적인 운영 방안을 모색하는데 초점을 두고 있다.

이를 위해 수도권과 영남권 지역 물류센터 운영실태 조사를 실시하며, 조사를 통해 공동물류센터의 운영 타당성 등을 파악하여, 공동물류센터 운영사업 추진의 이론적 토대를 구축하고자 한다. 또한 물류센터 운영을 위한 다양한 대안을 도출하고, 제주물류 합리화의 궁극적인 목적인 총물류비 절감 방안을 제시하고자 한다.

## 제2절 연구방법과 구성

본 연구는 물류산업의 변화 추이와 물류센터의 개념 및 기능을 문헌연구를 통해 고찰하고, 제주생산품 주요 소비시장인 수도권과 영남권 지역 물류센터 운영 실태를 조사한다.

특히, 수도권과 영남권지역 물류센터 운영 실태를 조사하면서, 센터 관계자와 물류전문가들을 인터뷰하여 제주생산품의 판매 전략을 모색하고, 바람직한 공동물류센터 운영 방안을 모색한다. 그리고 제주물동량의 현재 및 과거의 위상과 미래의 예측을 위해 제주물동량 통계 및 2차 자료를 활용하여 제주물동량의 변화 추이 등을 파악한다.

구체적인 연구내용 구성은 다음과 같다.

제1장은 서론 부분으로, 연구 배경 및 연구 목적, 연구 내용 구성 등을 다룬다.

제2장은 이론적 고찰로서, 문헌연구를 통해 공동물류센터 운영에 이론적 단초를 제공하고 있는 공동물류의 개념 및 물류센터의 기능과 역할을 다룬다. 그리고 제주생산품의 소비지 진출 거점이 될 공동물류센터 선정에 기초자료가 될 전국 물류센터 현황을 2차 자료를 통해 개괄적으로 살펴본다.

제3장은 제주지역 물동량의 변화 추이 등을 살펴보기 위해 지역의 일반적 물류현황을 점검한다.

제4장은 사례연구로, 제주공동물류센터의 운영과 관련하여 벤치마킹을 위해 수도권과 영남권 물류센터 입지 및 특성 실태조사 내용을 다룬다.

제5장은 공동물류센터 운영 방안과 구체적인 운영모델을 모색한다.

제6장은 결론 부분으로, 수도권·영남권에 제주생산품 공동물류센터 운영을 위한 연구내용을 요약하고 정책적인 시사점을 제언한다.

## II. 물류공동화 및 물류센터

### 제1절 물류의 정의

#### 1. 물류의 개념

물류(Logistics, Physical Distribution)란, 말 그대로 '물건의 흐름'이라고 할 수 있다. 물류라는 용어의 기원은 1922년 미국의 마케팅 학자인 클라크(F. E. Clark)교수가 유통기능을 교환기능과 물적공급기능(Funtion of physical supply) 및 보조기능으로 분류하면서, 물류를 교환기능에 상대되는 유통의 기본적 기능이라고 설명한 것이 그 시초이다. 이후 미국에 파견된 '일본 생산성본부'의 유통기술 전문시찰단이 '물류'의 내용을 1956년 처음 일본에 도입했다고 한다. 1964년에 日通合연구소가 '물적유통의 지향'이라는 보고서를 발표하고, 이후 1970년 전후 '물류'라는 말이 통용되게 되었다.

#### Logistics

- 로지스틱스(Logistics) - 원래 군사용어로서 '병참술'을 의미
- E. W. Smykey와 F. H. Mossman의 공저 「Physical Distribution Management」 (1961)에서 'The logistic problem of the firm'이 처음 사용됨

최근 물류의 개념으로 많이 사용되고 있는 로지스틱스(Logistics)는 원래 군사용어로서 병참술을 의미한다. 그리고 물류는 물적유통, 화물유통, 종합화물유통, Physical Distribution을 의미하며, 이 물류와 Logistics의 두 용어는 원래 구분되어 발전되었으나, 현재 우리나라에서는 같은 뜻으로 병행, 사용되고 있다. 실제 현장에서는 물류를 대개 영어식 표현으로 로지스틱스라고 이해하는 편이다.

대표적인 물류의 정의는 다음과 같다.

- 미국마케팅협회 : 물류는 생산의 단계에서 소비 또는 이용의 단계에 이르기까지의 재화의 이동 및 취급을 관리하는 것이다.
- 미국물류관리협의회(1985) : 재화의 기점으로부터 소비점에 이르기까지 원재료·중간재·완성재 및 관련 정보를 이동시키는 동안, 흐름과 저장을 효과적으로 계획·수행·통제하는 과정이다.
- 일본 행정관리청 통계심의회 및 일본산업정보심의회(1966) : 물류의 행정을 실시하거나, 물류의 효율적인 관리를 위한 물류통계를 작성할 목적으로 물류의 개념을 정의하였다.
- 대한상공회의소(1992, 물류관리 편람) : 물류란 재화를 공급자로부터 수요자에게 이동시켜 시간적·장소적 가치를 창조하는 물리적인 경제활동이다.

이처럼 물류에 대한 구체적인 학문적 개념은 연구자 혹은 연구기관별로 상이하나, 기본적으로 '재화의 이동 및 취급'을 관리하는 것이란 데에는 의견이 일치되고 있다.

물류의 역할은 그 미치는 영향에 따라 국민경제적 관점, 사회경제적 관점, 개별 기업적 관점으로 구분할 수 있는데, 개별 기업적 관점에서는 물류는 적은 비용으로 소비자를 만족하게 하는 서비스의 질로서, 매출 신장을 도모하는 역할을 하게 된다.

사회경제적 측면에서, 물류는 유·무형을 불문하고 모든 경제체의 흐름이라고 할 수 있으며, 산업구조상 큰 비중을 차지하고 있다. 미국이나 일본의 경우 GNP의 10~12%를 물류비로 지불되는 등 사회경제적 영향이 크다.

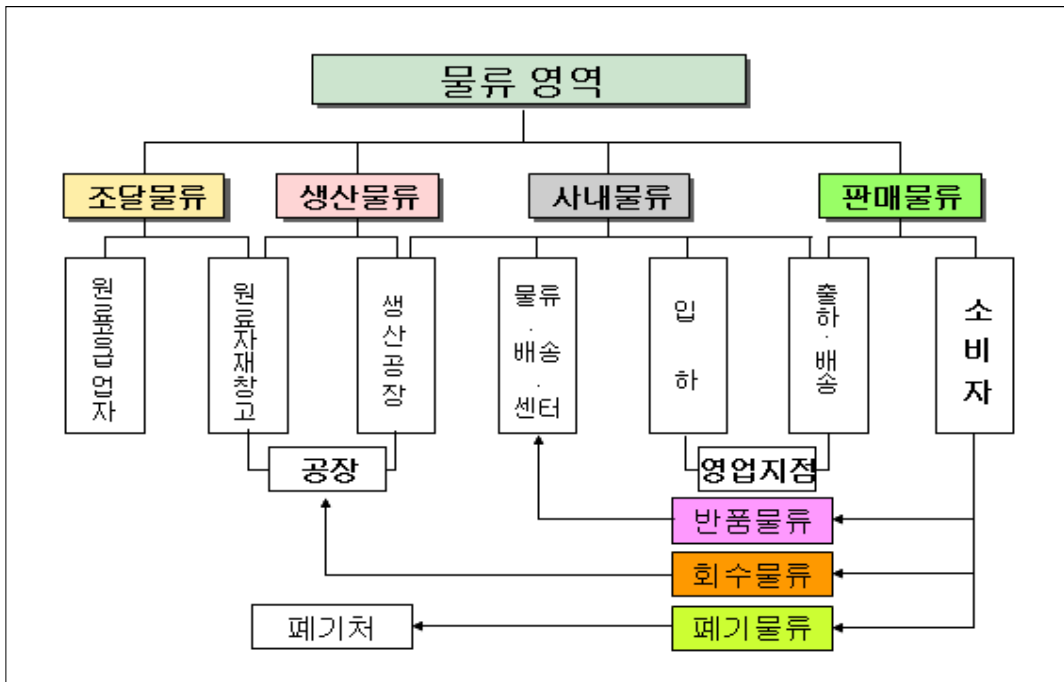
국민경제적 관점에서는, 기업의 체질개선과 도소매 물가상승 억제, 수요자에게 양질의 서비스 제공, 국민경제 개발을 위한 투자기회 부여, 인구의 지역적 편중 억제, 도시생활자의 생활환경 개선 기여 등의 역할을 한다.

제품의 품질이나 가격에 차이가 없다면, 이제는 물류에서 승패를 찾을 수밖에

에 없는 상황이 되고 있다. 그래서 물류의 목표라면 물적유통의 효율화 및 물류의 혁신이라고 할 수 있다. 달리 말하면, 고객 서비스 향상과 물류비 절감을 동시에 달성함으로써 시장경쟁에서 우위를 점유한다는 것이다. 여기서 고객서비스의 향상은 물류의 효율화를 통해 고객주문에 대한 신속한 처리, 완전한 제품의 제공을 가능케 한다. 또한 물류혁신을 통해 직접 물류비의 절감, 재고유지 및 주문관리에 관련된 제고관리비용의 절감, 적시에 적소로 제품을 공급하는 것 등의 결과를 가져온다.

## 2. 판매물류에서 종합물류로 확대

전통적인 물류는 판매물류였다. 판매물류란 상품이 공급자로부터 소비자에게까지 이동하는 과정을 의미한다. 시초에는 그 중 상품의 운송과 보관이 주된 기능이었다. 이후 종합물류란 개념이 도입되어, 기존 상품의 운송과 보관뿐만 아니라, 하역, 포장, 정보 등도 종합물류에 포함된다.



<그림 1> 물류 영역의 도식

종합물류는 판매물류를 확장한 개념으로, 원료의 조달과정에서 시작하여 소비자에게 상품이 판매될 때까지의 전 과정을 모두 포함하는 개념, 즉 조달물류, 생산물류, 판매물류를 합친 것이다. 이를 구체적으로 살펴보면, 다음과 같다.

- 조달물류란 공급요청을 받은 외주공장에서 원자재 및 부품을 단위화하여 모기업의 자재창고에 수·배송하는 것을 말한다.
- 생산물류는 자재창고의 창고작업에서부터 생산공정까지의 운송, 하역, 입고작업까지를 말한다.
- 판매물류는 물류의 최종단계로, 제품을 소비자에게 전달하는 일체의 수·배송활동, 운송, 배송센터 내에서의 유통가공 및 제품분류작업, 각 대리점 및 고객에게 배송하는 작업 등이 포함된다.

#### 물적 유통의 활동

1. 수송활동 : 구매와 판매를 위한 제품의 물리적 이동
2. 보관활동 : 제품의 보존, 저장, 재고관리
3. 하역활동 : 제품을 싣고 내리는 활동
4. 포장활동 : 제품의 보호와 운송의 편의를 위한 포장
5. 유통가공활동 : 보존과 운송 효율 제고를 위한 가공활동
6. 유통정보활동 : 물류활동의 효율화를 위한 정보수집과 전달

### 3. 물류산업의 트렌드

물류산업의 트렌드를 파악하기 위해서는 기본적으로 물류산업에 대한 구체적인 정의가 필요하다. 일반적으로 물류산업이란 '타인의 수요에 응하여 유상으로 화물의 운송, 보관, 하역 또는 포장과 이와 관련된 제반활동을 영위하는 것을 업으로 하는 것'을 말한다.

조세감면규제법 시행령 제5조 제8항 ; 법 제6조 제2항에서 '대통령이 정하는 물류산업'이라 함은 운송(화물운송업에 한한다), 화물취급업, 보관 및 창고업, 터미널시설 운영업(화물터미널시설 운영업에 한한다), 화물운송대행업, 화물중개 및 대리업, 화물포장 검수 및 유사대리업을 말한다.

한국표준산업분류상 물류산업의 범위는 화물운송업, 물류시설운영업, 화물운송관련서비스업, 물류장비임대업, 물류장비제조업으로 구성된다. 우리나라의 물류산업 구성은 물류장비제조업을 제외하면, 화물운송업이 84.2%로 물류산업 매출액의 대부분을 차지하고, 그 외 화물포장업이 5.6%, 물류정보업이 4.6%, 하역업이 3.5%, 창고업이 2.1%를 점유한다.

물류산업은 환경변화에 의해 많은 영향을 받는다. 최근 물류환경이 변화되면서 물류의 트렌드도 급속도로 변화하고 있다. 최근의 트렌드를 살펴보면, 세계화에 따른 수출입 물동량의 증가에 따라 물류인프라의 대형화·허브화가 진행되고, 부가가치 물류의 성장이 진전을 보이고 있다.

**1) 물류인프라의 대형화·허브화**

무역자유화와 기업활동의 글로벌화에 따라, 물동량이 크게 증가하고 있다. 세계 컨테이너 물동량은 1990년 9천만 TEU에서 2000년 2억 TEU로 증가하였다. 동북아시아는 세계 물동량의 28%를 차지하는 세계 3대 교역권으로 부상하였다.

<표 1> 아시아 주요 항구의 선석 확충 계획

	홍콩	싱가포르	카오슝	고베	부산	상하이	광양	계
현 선석수 (2001)	26	37	27	37	21	18	8	174
확충계획 (2011)	23	39	23	10	30	52	25	202

자료 : 해양수산부

이러한 물동량의 증가와 운송수단의 대형화로 인해, 운송의 기본 전략이 단일집하 - 단일배송방식(Point To Point)에서 거점수송방식(Hub and Spokes)방식으로 변화하고 있다.

## 2) 부가가치 물류의 발전

부가가치 물류(VAL, Value Added Logistics)는 다양한 소비자의 기호를 만족시키기 위해 최종소비지나 인근지역에 제조공장과 검사, 포장, 유통, 서비스 기능을 갖춘 중앙집중형 유통물류기지를 두고 단순운송, 보관 이외의 부가가치를 창출하는 물류활동을 의미한다.

## 3) 전문 물류기업 및 제3자 물류의 성장

물류산업에 시장경제 원리가 도입된 결과, 물류업체간 치열한 경쟁이 시작되었다. 이에 따라 물류서비스의 고급화와 고부가가치화가 촉진되었고, 이를 배경으로 전문물류기업이 성장하였다. 물류업체들은 기존의 단순 수송 위주의 서비스를 탈피하여, 포장 특송 서비스, 공급망 관리 등의 고급 서비스를 제공하기 시작하였다. 물류 전문화의 형태로서 미국과 유럽을 중심으로 제3자 물류가 발전하였다.

### 수행주체를 기준으로 한 분류

\*1물류(자 사 물류) : 사내 물류조직을 두고 물류업무를 수행

\*2물류(자회사 물류) : 사내 물류조직을 별도로 분리하여 자회사로 독립

\*3물류(제 3 자 물류) : 외부 물류전문업체에게 물류업무를 아웃소싱

미국의 제3자 물류서비스 이용 비율은 70~80% 수준이다. 1991년 37%에서 2000년 77%로 증가하였다. 미국의 제조업체들은 제3자 물류의 활용을 통해서 물류비용 절감(38%), 인력 전문성 향상(24%), 운영효율성의 개선(11%) 등의



효과를 경험하였다.

유럽의 제3자 물류 서비스 이용비율은 미국보다도 높은 수준이다. 유럽 제조업체의 94%가 제3자 물류업체에게 물류 전체 또는 일부를 의뢰하고 있다 (Cap Gemini Ernst, 2002). 기능별로는 수출입운송(86%), 창고관리(70%) 등에 제3자 물류서비스의 활용비율이 높다. 유럽의 제조업체들은 물류비용의 51%를 제3자 물류 서비스에 지불하는 것으로 조사되었다. 2007년에는 74%까지 증가할 것으로 전망되고 있다. 싱가포르, 홍콩, 대만, 중국 등 아시아에서도 물류 아웃소싱이 확대되는 추세에 있다(자료 : 삼성경제연구소, 물류산업의 현황과 과제, 2003).

이처럼 제3자 물류가 발달하는 이유는 미국·유럽의 경우 규제완화로 인해 물류업체가 제공할 수 있는 서비스의 폭이 넓어진 데 따른 것으로, 아웃소싱에 소극적이었던 화주기업들도 경쟁이 심화되면서 물류 등 비핵심역량을 제3자 물류업체에 아웃소싱하고 있기 때문이다.

#### 우리나라 물류산업의 현황

- 국내 물류산업 현황을 보면, 시장의 규모는 지속적으로 성장하고 있고, 체계도 개선되어 있지만 제3자 물류 비중이 낮고, 물류기업도 영세한 수준임
  - 실제로 세계 5대 물류기업(DB, UPS, DP, Fedex, Ne)의 매출액은 많게는 300조원, 적게는 150조원을 달성하고 있는 반면, 국내 5대 기업(한진, 현대상선, STX, SK해운, 유코카케리어)의 매출액은 이에 현저하게 못미치는 상황으로, 외국 5대기업 매출의 13.4%수준에 머물고 있음
- 자료 : 윤광훈·배희성(2005), “기업의 환경적 요인이 물류통합에 미치는 영향”.

#### 4) 전자상거래의 확대와 물류의 변화

전 세계적으로 전자상거래의 시장이 급속하게 팽창하면서 E-Business환경이

도래하였다. 이에 따라, 물류산업도 구조적 변화를 겪게 됐는데, 물류의 흐름이 '생산자 → 도매상 → 소매상 → 소비자'의 전통적 상거래 구조에서, '생산자 → 물류센터 → 소비자' 구도로 변화하였다. 주문형태도 소비자 → 소매상에서 소비자 → 생산자로 변화하였다.

이 외에도 전자문서교환(EDI), 데이터베이스(DB), 첨단화물운송정보(CVO) 등 정보통신 기술의 발달로, 물류가 웹 기반의 전자물류(E-Logistics)로 진화하였고, 무선통신 기술, 무선인터넷 기술의 발달로 모바일 물류(M-Logistics)가 발전하였다.

## 5) 택배업의 발전

택배업(소화물 일관수송업)이란 개인화물 또는 기업화물의 송화인인 화주로부터 보통 포장단위당 30kg이하(가로+세로+높이의 합이 160cm 이내, 단 최장변이 100cm 이내)의 소형소량화물의 수송을 의뢰하여 화물의 접수로부터 포장, 수송배달에 이르기까지의 일체의 수송서비스를 운송인의 일괄 책임 아래 전문서비스로 운송하는 수송체계이다(김종성 · 김영 · 조재완, 2005). 지금은 상품개발의 제한이 없어서 보통 100kg 내외의 중량화물까지도 취급할 수 있다.

택배업의 형태는 자기앞배달업(가정앞배달업), 회사앞배달업, 특송업, 오토바이 택배업, 퀵서비스업, 항공택배서비스업, 쿨택급편, 무인택배 등 다양하다.

최근 택배시장의 성장속도가 빨라지고 있는 이유로는 IT의 발달에 따라, 통신판매업 사이버쇼핑몰 등을 포함한 전자상거래 산업 성장, 주5일 근무제 실시에 따른 여가 선용, 여성의 사회진출 증가로 인한 소비자들의 시간가치 증가 및 편의성 추구, 물류업무와 관련된 부분을 아웃소싱하는 경향 등에 기인한다.

## 4. 공급사슬관리(Supply Chain Management)로의 진전

### 1) 정 의

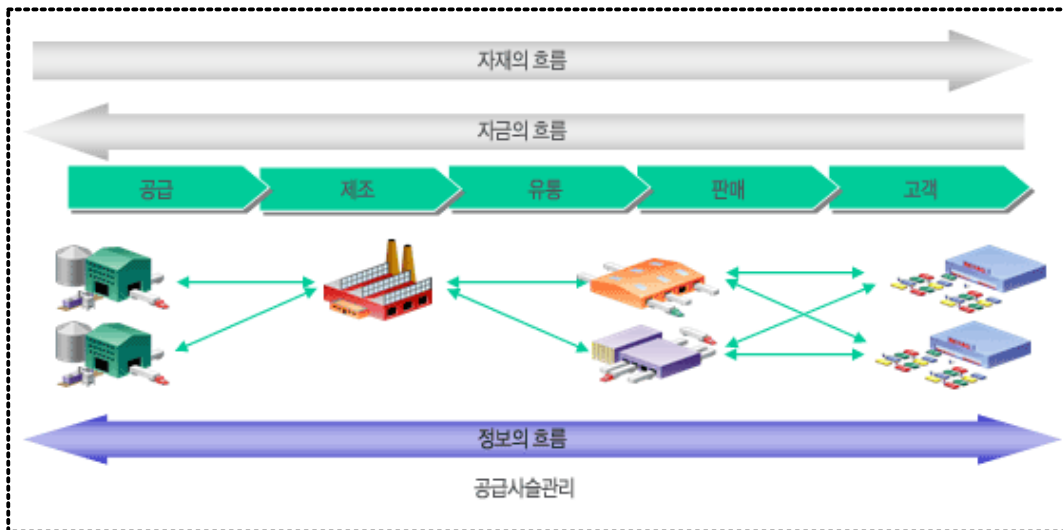
일반적으로 공급사슬관리는 제품 생산에서 유통에 이르는 전체 프로세스에 걸쳐 협력업체와의 정보공유, 협업을 통한 재고관리 등 공급망 관련 의사결정의 최적화를 추구하는 경영기법이다. 다시 말하면, 자재 공급업체에서 소매에 이르는 모든 거래 파트너들 사이에 물리적 의미인 원료와 부품 뿐만 아니라, 정보, 자금, 지식의 흐름 등을 통합적으로 관리 운영하여 불확실성을 줄이고 전체 최적화를 달성하여, 궁극적으로 최소의 비용과 최고의 고객만족 달성을 목표로 하고 있는 경영 패러다임이라고 할 수 있다.

공급사슬관리의 개념은 사실 새로운 것이 아니라 기존 물류관리의 개념이 확장된 것이라 볼 수 있다. 물류관리가 주로 조직내부의 물류흐름을 최적화하는데 초점을 두었던 반면, 공급사슬관리는 내부물류 흐름 뿐만 아니라 외부물류 흐름의 통합에도 초점을 두고 있다. 여기서 외부물류 흐름이란 부품·자재 공급업체와 같은 상류기능과 도소매업체와 같은 하류기능을 포괄하는 것이다.

공급사슬관리가 상류기능과 하류기능을 유기적으로 연결시켜 주는 것이기 때문에, 일부에서는 수직적 계열화와 혼동되어 사용되기도 한다. 그러나 공급사슬관리는 분명히 수직적 계열화와 다르다. 수직적 계열화는 보통 상류의 공급자와 하류의 고객을 해당 기업이 직접 소유하는 것을 의미한다. 이는 과거 기업성장을 위한 바람직한 전략으로 여겨지기도 했으나, 최근 각 기업들이 차별적 우위를 확보하고 있는 분야만을 집중 육성·관리하고 그 밖의 것은 아웃소싱을 통해 처리함에 따라 그 중요성이 상대적으로 약해지고 있다. 특히 향후 아웃소싱 등을 통한 기업활동이 활성화될 경우, 공급사슬관리의 적용 범위 및 대상은 더욱 넓어진다고 할 수 있다.

공급사슬관리의 정의는 다음과 같이 다양하게 정리되고 있다.

- Lambert(1998) : 물류시스템에 대한 통합화된 개념으로 가치가 부가된 정보 제품서비스를 공급하는 것이다.
- Bechtel & Jayaram(2000) : 고객들과 공급업자들과의 SCM을 개발하고 유지하기 위한 자재의 흐름, 정보시스템의 역할이 포함된 것이다.
- Anderson & Lee(2001) : 조직관계들을 재구축하고 공급사슬을 재설계하여 SCM을 확대해야 한다.
- Ayers(2001) : SCM은 고객만족을 위한 공급체인 프로세스의 기획·유지·운영이라고 일컫는다.
- Simchi-Leviet al(2000) : SCM은 통합된 공급자, 생산자, 창고, 소매 점포들에게 효율적으로 이용되는 일련의 접근법으로 고객 서비스 수준을 만족시키기 위해서 최소한의 비용시스템으로 적정량, 적정위치, 적정시간에 제품이 생산되고 분배되는 것이다.



<그림 2> 공급사슬관리 도식

1990년대 초 처음 등장한 SCM은 그간 공급망의 재고감축을 통한 비용절감에 초점이 맞추어져 왔으나, 최근 들어 글로벌기업들은 단순한 재고감축 기법

이 아닌 전략무기로서 SCM을 활용하고 있으며, SCM 수준에 따라 업계판도가 뒤바뀌는 경우도 발생하고 있다.

SCM은 공급·물류·수요 3대 부문을 중심으로 협력업체와의 의사소통(정보공유) 및 협업을 통한 의사결정이 핵심이다.

SCM의 1차적 목표는 정보공유를 통한 공급망 전체의 재고감축에 있다(이를 SCM 1.0이라고 함). 글로벌기업들은 차별적 경쟁력 확보를 겨냥한 SCM 2.0을 추진 중에 있다. SCM 2.0은 탄력, 그린, 고객지향의 3대 트렌드를 가진다. 즉 공급망의 위기 대응력 강화를 위한 유연성을 확보하는 탄력적 SCM이 그 하나이고, 환경규제에 대한 선제적 대응전력으로 그린 SCM이 두 번째이며, 세 번째는 고객 니즈에 맞는 고객지향 SCM이다.

<표 2> SCM으로 진전

구분	물류	Logistics	Supply Chain Management
시기	1970년~1985년	1986년~1995년	1996년~
관리범위	물류부문 내 효율화	기업 내 물류효율화	Supply Chain 전체 효율화
THEMA	효율화(전문화, 분업화)를 통한 Cost 절감	전체공급 L/T단축을 통한 적기공급(JIT), 자재관리기법(MRP), 전사적자원관리기법(ERP) 등 시스템 통합화	전체 Supply Chain의 스피드와 효율 향상(공동물류, EDI, VAN, VMI 등 공급자, 메이커, 유통업, 고객 간 네트워크)

## 2) 효 과

공급사슬관리는 재고 및 수송 등의 물류비용, 구매비용 절감과 주문·조달의 불확실성, 변동을 최소화하여, 생산계획을 합리화하고, 납기 단축 및 정확성을 향상시켜 전체적인 생산의 효율성과 고객 만족을 달성할 수 있게 한다.

구체적으로 정성적 효과는 다음과 같이 요약된다.

- 작업지연시간의 단축
- 사내업무의 정형화를 통한 업무 단축
- 철저한 납기관리 및 영업관리로 고객만족도 향상
- 비 표준적인 수작업 처리로 인한 업무의 오류 제거
- 수주 처리 기간의 단축
- 계획기능 강화로 재고 감소
- 원청업체와 하청업체의 신속한 교류로 인한 재고 감소

### 3) SCM의 필요성

과거 대부분의 기업들은 국내외에 급변하는 시장경쟁 속에서 기업의 경쟁력을 유지하기 위해 조직내부의 프로세스를 개선하는데 많은 노력을 해왔다. 그러나 이제 그러한 내부 프로세스의 개선만으로는 더 이상 경쟁력을 확보하기 어렵게 되었다. 자신의 조직 뿐만 아니라, 원자재 및 부품을 공급하는 공급업체에서부터 생산 후 제품을 최종고객에게 전달하는 모든 조직을 관리하여야만 경쟁력이 확보될 수 있다. 왜냐하면, 글로벌화와 경쟁강도가 높아지면서 시장경쟁의 구조가 개별기업간 경쟁이 아니라, 공급사슬간 경쟁으로 변해가고 있고, 기업이 생산하는 부가가치의 60~70%가 제조과정 외부의 공급사슬 상에서 발생하고 있기 때문이다.

### 4) SCM의 범위

SCM은 기존의 로지스틱스보다 포괄적인 개념으로 확대 적용되면서, 이를 보다 새롭고 넓게 해석하는 경향이 등장하고 있다. SCM의 범주는 크게 세

가지 분야로 나누어 볼 수 있다.

첫째, SCM을 업무 프로세스(Business Process) 개선활동의 연장선에서 어떠한 업무 프로세스를 IT기술로 연계할 수 있는가를 중심으로 보는 관점이다.

둘째, SCM을 경영관리의 구성요소로 보는 관점이다. 여러 업무를 프로세스 별로 연결시키게 되면 이를 통제, 관리, 배분하는 경영관리의 중요성과도 밀접한 관계를 갖게 된다. 즉 경영관리의 효율화를 위하여 개발된 솔루션인 ERP(전사적 자원관리 : Enterprise Resource Planning)와의 통합을 강조하는 SCM의 관점이다.

셋째, SCM을 정보 네트워크의 구조로 보는 관점이다. 이는 SCM의 가장 큰 특성인 SCM내에 참여하는 파트너간의 관계를 중심으로 정보흐름의 공유와 전체 네트워크의 관리 등의 문제를 중심으로 보는 관점이다.

## 5) SCM의 유형

공급사슬관리의 유형으로는 전자문서 교환이나 전자자금 결제, 전자카달로그, 전자계시판 등의 첨단 전자기술의 활용 유형, QR(Quick Response)과 JIT(Just-in-Time) 등 공급자 주도의 재고관리 유형, 중앙집중관리 유형 등이 있다. 특히 중앙집중관리 유형의 경우, 각종 절차나 방식이 모든 작업현장에서 동일하게 적용될 때, 최대한 효율을 올릴 수 있으며, 거래물량이 경제적 규모 이상이 되어야 최대한 효과를 발휘할 수 있다. 이를 요약하면, 중앙물류센터를 설치, 구매와 배송절차를 단순화하여, 구매단가나 운송단가를 최소화하고, 각 점포의 상품배송주기를 단축하는 방식이다. 이러한 방식이 진일보한 것이 물류센터를 상품이동의 중개기지로서 활용하는 Cross Docking이다.

## 제2절 물류공동화

### 1. 물류공동화의 개념

물류공동화<sup>1)</sup>란 일반적으로 물류활동에 필요한 노동력, 수송수단, 보관시설, 정보시스템이나 도로, 항만, 공항 등 물류 인프라를 복수의 파트너와 함께 공유하여 물류활동을 하는 것을 의미하며, 공유하는 물류자원의 종류에 따라 공동수배송, 공동물류센터 등으로 구분할 수 있다. 업체 종류에 따라서는 동업종 공동화와 이업종 공동화로 분류되기도 한다.

즉, 물류의 대량화와 거래량의 표준화를 도모하여 물류서비스의 수준을 향상시키고, 안정된 물류서비스를 공급하는 것을 말한다. 원래 물류는 기업의 문제라고 할 수 있다. 대표적인 것은 한 물류기업의 인프라를 다수의 제조기업이 공유하는 것으로, 수·배송 공동화를 비롯해 보관·하역·물류가공·정보 등을 그 대상으로 한다. 이를 통해 제조업체는 물류비 절감의 직접적인 효과를, 물류업체는 일괄처리를 통한 시너지를 창출함으로써 상호이익이 가능한 윈-윈전략이 가능해진다.

일본에서는 기업 물류비 절감과 소비자에 대한 물류서비스를 향상시킬 수 있는 물류시스템으로 1960년대부터 물류공동화를 적극 추진하였다.<sup>2)</sup> 일본의 정부와 기업들이 물류체계의 고도화를 통한 물류비 절감 수단으로 주로 추진하였던 정책과제들로는 물류공동화 단지 건설을 통한 물류수급의 집중화와 효율화, 공동배송 시스템의 구축, 물류표준화의 추진 등이 있다.

---

1) 용어 사용에 있어서는 공동물류, 물류공동화, 물류통합 등의 용어가 혼재되어 사용되고 있다. 물류정책기본법 등 법규 등에는 물류공동화라는 용어를 주로 사용한다. 물류통합이란 용어는 주로 연구논문에서 사용되고 있다.

2) 일본은 1970년 사회간접시설 미비와 교통관련 투자 및 시설의 낙후로 경기활성화에 따른 물동량 증가를 효과적으로 처리하지 못하여 물류공동화를 적극적으로 추진하기 시작하였다.



연구논문에는 물류통합이라는 용어가 자주 등장하는데, 이는 기업이 모든 물류활동을 통합하고 그 결과로서 전체적인 물류비를 최소화하는 반면에, 고객이 요구하는 서비스 수준을 달성하기 위해 노력하는 것을 말한다.

기업의 물류비 절감은 고객서비스, 운송, 보관, 재고관리, 주문절차, 정보시스템, 제품계획 및 구매와 같은 활동을 통합함으로써 달성될 수 있다. 운송과 물류센터에서 자산의 이용가능성을 높이고 전체 물류프로세스에서 중복된 활동을 제거하는 반면에, 기업 간의 접점에서 재고의 보유를 최소화하는데 도움을 준다. 윤광운·배희성(2005)의 연구결과는 '환경의 불확실성과 물류정보시스템은 물류통합에 영향을 미친다. 물류통합은 물류비 절감을 가능하게 한다.'고 나왔다.

#### 공동물류(Joint logistics)의 장점

- 물류Cost 절감
  - 대량화를 통한 규모의 이익 추구
  - 대량화로 단위당 코스트 절감
  - 단독기업 처리 물량 증대의 한계 극복
  - 거래량의 평준화에 따른 표준화
- 물류서비스의 수준 향상
  - 수배송 효율 향상
  - 채산성 확보 및 생산성 향상
  - Lead Time 단축과 재고압축효과
- 안정된 물류서비스 공급
  - 가동율 향상
  - 공차율·공선율 감소
  - 적재율 향상

## 2. 공동화의 유형

물류공동화의 유형을 살펴보면 다음과 같다.

① 물류공동화의 대상에 따라, 즉 수배송, 보관, 유통, 정보처리 등 하나 또는 둘 이상의 조합, 종합물류 등 기능별에 따라 분류할 수 있고, ② 물류공동화 추진 주체에 따라 화주 주체, 물류사업자 주체, 제3자 방식을 이용한 물류공동화 등 크게 세 가지로 나눌 수 있다.

## 3. 물류센터의 개념

해외에서 물류센터라는 용어는 1970년 후반부터 사용되었으며, 물류센터에 대한 정의는 미 해군성에서 발간한 'lean manufacturing and warehousing series' 보고서에 기술되어 있다. 이 보고서에서 Phillips·Lee(1985)는 창고를 상품과 원자재 보존을 목적으로 하는 공간 또는 구조라고 정의한다.

국내에서 물류센터라는 용어는 1990년 후반부터 사용되고 있지만, 공식적인 정의나 법적인 기준은 현재까지 없는 미비한 실정이다. 물류센터보다는 창고라는 의미로 1990년 초반까지 사용되었다.

물류센터의 변화 추이를 살펴보면, 대량생산 시대인 1960년대에는 물류센터는 보관기능이 중심이었다. 1980년대에는 다양한 고객 요구에 신속하게 대응하기 위해 물류센터에서 제조기능까지 일부를 수행하였고, 1990년대 이후에는 보다 많은 부가가치 서비스가 물류센터에서 이뤄지고 있다. 현재의 물류센터는 기존 물류센터가 수행하던 보관, 배송, 재고관리의 기능 뿐만 아니라, 포장, 조립·가공, 판매, 전시, 마케팅 등 여러 기능이 통합되어 다양한 기능을 창출하는 종합적인 물류시설로 발전하고 있다.

물류센터<sup>3)</sup>를 정의하면, '창고는 물품의 멸실 또는 훼손을 방지하기 위한 공

---

3) 물류센터와 관련된 국내연구는 2000년 이후에 다양한 산업분야에 걸쳐서 많이 발표되

작물과 물품의 멸실 훼손을 방지하기 위하여 시설한 토지 또는 수면으로서 물품을 보관하는데 사용되는 것'을 말한다. 그리고 센터관리는 화물의 입출고에 동반되는 하역과 창고내의 하역, 보관방법, 화물의 품질보존, 보관효율의 증대, 창고비 관리, 정보처리 수송 등의 계획 관리를 수행하는 일을 말한다. 물류센터의 운영원칙과 창고자동화, 기능과 역할을 정리하면 다음과 같다.

### 1) 물류센터 운영의 원칙

- ① 센터를 디자인할 때 고려해야 하는 요소에는 층수, 높이, 화물흐름 등이 포함된다.
- ② 창고의 최대 높이는 화물취급 장비가 안전하게 격납 및 반출할 수 있는 높이와 스프링클러시스템과 관련된 안전규정 등에 의해서 제약된다.
- ③ 일반적으로 창고에서의 화물의 흐름은 입하구역, 보관구역, 선별구역, 포장 및 단위 적재작업구역, 선적대기구역을 거치며 이루어진다.
- ④ 창고 내에서의 화물의 이동은 한 번에 가능한 한 멀리, 가능한 한 적은 빈도로 이루어지는 것이 바람직하다.
- ⑤ 운반을 합리화하기 위한 방법으로는 편도운반 배제, Unit Load화, 컨베이어 운반, 파렛트 운반 등이 있다.
- ⑥ 랙(Rack)과 파렛트를 이용하여 적재 시 적재율을 높여야 한다.

---

었다. 기존 선행연구는 크게 물류센터의 거점전략, 농산물 유통체계 개선을 위한 물류센터 건립, 공동화, 국제물류센터 운영 등과 같은 전략측면의 연구와 물류센터의 설비 도입, 물류프로세스 설계, 물류 프로세스 분석 및 성과 측정 등과 같은 물류센터의 운영과 관련된 연구로 나눌 수 있다.

- 4) 랙(Rack)이란 창고에서 효율적으로 물품을 보관할 수 있는 있도록 기둥과 선반으로 구성된 보관설비임. 랙에 있어서의 표준화 사항 역시 물류표준화의 기준이 되는 유닛 로드 시스템 구축 규격과 통일시켜야 한다.

## 2) 창고자동화

창고자동화는 자체조달, 생산 및 판매관리의 중간과정에서 나타나는 보관관리를 CIM이나 자동제어기술을 결합하여 만든 기계화와 전자화가 결합되어 인텔리전트화한 인공두뇌 창고를 말한다. 창고자동화시스템을 도입하게 된 배경을 살펴보면, 인건비 상승과 창고인력의 구인난, 다품종 소량주문과 배송의 신속화 또는 다빈도화 등 유통환경의 변화, 화물이동의 양적 증대 수용의 필요성 등이다.

창고자동화 시스템을 갖출 경우, 재고조사의 간소화 및 신속화를 통한 물류합리화 달성, 창고 면적 활용의 극대화, 온라인 작업을 통한 인력 감소, 대량생산 및 다품종소량생산에 따라 복잡한 재고관리 체계 개선, 화물손상의 감소 및 안전성의 증대의 이점이 있다.

## 3) 물류센터 기능과 역할

물류센터는 연계수송, 환적, 집배송, 보관 등의 기능을 갖추고 있다. 달리 표현하면, 지역 간 수송과 지역 내 배송업무가 유기적으로 이루어지는 곳으로, 모든 물류기능이 물류센터를 중심으로 집약화되는 것이 최근의 추세이다.

물류센터의 장점을 살펴보면, 재고량을 시계열적으로 분석할 수 있으므로 시장동향을 쉽게 파악할 수 있고, 인기상품과 사양상품을 신속히 파악할 수 있다.

창고나 배송센터를 지역별로 설치할 경우, 거점 간에 상품을 수송하는 빈도가 높아져 수송비가 증가한다. 따라서 물류센터를 한 곳에 집중해 설치할 경우, 거점간의 수송업무가 줄어든다. 그리고 자가용 화물차 이용감소 및 대체교통수단과 연계분담수송을 통하여 도로혼잡 해소 및 도심 내 화물차량의 운행이 감소될 수 있다. 공동 물류센터가 단순 보관시설이어서는 안 된다. 순

보관기능 이외에 유통 및 상업시설로서의 가치를 가질 필요가 있다. 또한 물류종합화를 위한 서비스 제공이 가능해야 한다.

#### 물류센터의 기능

- 수 발 주 기 능 : 입찰업무, 수주업무, 발주업무
- 재고관리기능 : 재고관리업무, 발주예정량 예측업무
- 유통가공기능 : 유통가공업무, 포장업무
- 하역수송기능 : 입출고작업, 보관작업, 집품작업, 분류작업, 수송작업
- 유지보수기능 : 건축물 유지관리, 각종 기계류의 유지보수와 정기검사
- 관 리 기 능 : 인사관리업무, 예산계획 관리업무, 서비스요율 결정, 계약체결, 하청회사관리업무, 기타 일반관리업무
- 정보처리기능 : 컴퓨터시스템의 설치 개선 유지보수업무, 자료 입출력업무
- 기            타 : 클레임 처리업무

물류센터는 일반적으로 보관, 저장, 수급조정, 경제적 총 수송비 절감기능(최적의 입지선정에 의한 장거리 대단위 수송비 절감), 유통가공기능, 가격조정기능, 물품의 수급을 조정함으로써 가격안정을 도모하는 기능, 물류의 각 요인을 연결시키는 터미널로서의 기능을 가진다.

또한 현재의 물류센터는 기존 물류센터의 여러 기능이 통합되어 다양한 기능을 창출하는 종합적인 물류시설로 발전하고 있으며, 물류센터의 역할 또한 더욱 확대되고 있다.

### 물류센터 역할

- 보관센터 : 항만의 컨테이너 야드, 일반 임대창고, 단위 공장의 제품 창고
- 배송센터 : 오더 피킹 활동, 제조업 도매업에서 배송거점 배송센터, 도매업에서는 자사의 판매 및 물류거점(데포라고 함)
- 중계센터 : 크로스도킹 기능에 충실한 배송센터(단순 중계가 중요한 기능) 내지 물류네트워크 중 중계점, 상품의 일시 보관거점(Stock point라고 함)
- 솔리데이션(혼재기능), 프로덕트 믹싱(제품믹싱), 크로스도킹, 운송지연 효과, 운송지연 벤더파업 등 긴급상황에 대한 보호 역할

새로 추가된 물류센터의 역할로는 고객의 요구사항에 적합하게 추가적인 서비스를 제공하며, 전체 공급망에서 발생한 상품·고객 등의 정보를 관리하고 가공한다. ①물류센터는 유연성을 지닌 공급자이다. 이는 제품이 한번 제조라인에서 벗어나게 되면, 그 후 발생하게 되는 추가 작업은 유연하고 공개된 장소에서만 행해지며, 그 작업이 이뤄지는 곳을 의미한다. ②물류센터는 일반적인 제품과 운송, 저장, 고객 등에 대한 축적된 지식을 최대한 활용할 수 있는 지식센터이다. ③물류센터는 다양한 상황을 예측을 할 수 있고, 다양한 종류의 정보를 취합할 수 있는 공급망 조정자이다. ④물류센터는 총괄 서비스 제공의 일부로서 마케팅 지원자이다(Arnold Maltz, 1998).

## 제3절 공동물류센터

### 1. 공동물류센터의 개념

소비자 공동물류센터는 중소 제조기업의 공동화, 조직화, 협업화 등 규모의 경제 실현과 물류비용의 절감을 통해 유통·물류구조의 혁신을 이루도록 집하·검품·검수·포장·가공·보관·배송·판매·전시 및 정보시스템 등의 유통물류 활동상 필요시설과 관련 부대시설을 갖춘 소비자 인근의 사업장을 말한다.

물류네트워크의 중심에서 입출하 관리, 재고 조정, 유통가공 등의 활동을 공동으로 하는 물류거점 역할을 하게 된다.

일반적으로 고객에 대한 배송을 주목적으로 하는 배송센터, 그리고 배송센터에 신속하게 상품을 공급하는 집약유통센터로 구분된다.

### 2. 공동물류센터의 필요성

#### 1) 유통체계의 합리화

중소기업의 영세성, 경영능력 미흡 등을 극복하기 위해 공동시장 개척과 전략적 제휴를 통한 상호 역할 분담과 운영의 기본방향을 정립함으로써 공존공영하는 새로운 유통질서를 구축하고, 물적 유통의 생산자간 네트워크 구축 기반을 조성함으로써 적시·적량 보충으로 상품경쟁력을 강화한다.

## 2) 유통비용 및 자원 절감

중소기업간 인력, 시설, 에너지, 정보 등 공동이용과 유통시스템의 과학화를 통해 유통비용 및 자원을 절감할 수 있다.

## 3) 유통단계 축소 및 직거래 확대

고객중심의 생산·공급체계 구축을 통한 유통단계의 축소 및 직거래 사업 확대로 생산자의 유통비용 절감과 소비자 가격의 환원을 동시에 실현한다.

## 4) 도·소매사업체간의 네트워크 구축을 통한 유통망 구축

도매·소매 업체간 네트워크 구축과 유기적으로 연계하여 유통정보망을 확충하고, 소비지 시장 개척의 원활화를 통해 지속적으로 안정적인 판로를 구축한다.

## 5) 공동마케팅 기능 강화

공동 배송, 공동 마케팅을 통해 물류비용과 유통구조 단축이 가능하며, 공동물류센터 중심의 상품 정보를 공유하게 하고, 공동 주문접수, 배달, 전자상거래 등이 가능하도록 하며, 통합콜센터를 구축하여 소비자 만족 극대화를 도모한다.

## 6) 회원사의 영업수익 제고

직거래, 일괄배송에 의한 유통비, 판매비, 재고비의 절감과 재고관리의 효율성 제고를 추구하여 중소기업의 영업수익을 극대화한다.



### 7) 안정적 판로 확보

중소제조업체간 협업화로 안정적 판로 확보 및 수취가격 제고를 통해 매출액 극대화를 도모하고 이를 통한 이익을 증가하며 제조기업간 공동 대응으로 정상적 가격 획득 및 이익 창출 극대화를 도모한다.

### 8) 시장정보의 신속한 수집

시장동향 정보의 신속한 수집을 통한 생산조절을 하여 수급균형화를 도모하며 신속하게 고객의 욕구에 대응한다.

### 9) 상품의 부가가치 극대화

상품의 규격, 포장, 등급화 및 공동 브랜드를 통해 상품의 부가가치를 극대화하여 소비자 욕구에 부응한다.

### 10) 홍보 및 광고 활동의 극대화

중소기업간 공동 협업화를 통해 홍보 및 광고 활동의 효율화를 도모하고 소비자의 신뢰를 구축하여 안정적인 수요를 창출한다.

## 3. 주요 운영시스템

공동물류센터의 운영은 합리적 시스템에 의한 관리가 필요하다. 일반적인 물류센터의 운영시스템은 ①수주관리, ②발주관리, ③입하관리, ④출하관리, ⑤배송/배차관리, ⑥재고관리, ⑦소포장관리, ⑧반품입하관리, ⑨반품출하관리의 9단계로 이루어진다. 각 단계는 서로 정보를 교환하여 전체 시스템이 효율

적으로 운영되게 한다.

① 수주관리

수주관리 시스템은 수요처로부터 주문접수 자료를 처리하는 시스템이다.

i) 수요처 정보, ii) 수주 정보, iii) 수주 확정 정보, iv) 발주 및 판매예정 정보를 처리한다.

② 발주관리

공급물량의 예측 및 소요처로부터 수주예약을 지원하며, 생산량을 근거로 공급처로부터 구매를 요구하는 업무를 지원하는 시스템이다. 발주방법은 필요자료를 담당자가 분석 후 입력 처리한다. 발주정보에 의해 발주계획을 수립하고, 발주조정 및 확정을 통해 발주관리가 이루어진다.

③ 입하관리

물류센터에의 도착상품의 검수 후 검품 완료하여 입고하며, 입하실적 정보가 생성되면 종합정보처리시스템에서는 이를 토대로 매입 처리하며, 물류정보 시스템에서는 해당 상품의 입고를 통하여 재고를 갱신한다. 입하관리 시스템은 입고계획 및 입고시의 검수, 재고 차감, 입고 확정 등을 처리한다.

④ 출하관리

출하관리는 거래처로부터 수주된 수주정보를 통하여 해당물품을 출고한 후 재고관리정보를 갱신하는 활동을 말한다. 센터에서 수주업무가 수행되면서 출하예정 정보가 형성되고, 물류정보시스템에서 출하 사전 작업으로 활용한다. 해당 물품을 출고하여 검수한 후, 출하를 확정하면 공동물류센터의 재고관리 정보가 갱신되고, 출하실적 정보를 생성하며, 출하실적 정보는 종합정보처리 시스템으로 전송된다.

⑤ 소포장관리

일반적으로 물류비용의 최소화를 위해서는 박스단위로 수송이 되며, 이를 고객의 욕구에 따라 입하상품을 소포장 가공장에 입고한 후, 포장 및 버퍼의 재고를 등록하고 소포장 계획에 따라 정보를 입력한다.

⑥ 수·배송/배차관리

물류센터의 합리적 배송을 위해서는 출고자료를 근거로 배송계획을 수립하며, 이에 따라 차량을 배정하고, 배송실적 관리를 지원하는 시스템이다. 출하예정 정보를 조회하여 당일 출하시킬 출하 상품들을 분류하고, 각각의 거래선 별로 상품의 분류작업 및 배송 규모를 계산하여 배송 및 배차 관련 기초정보로 활용한다. 배송루트 정보에 기준하여, 각각 수요처별로 물량배송 계획 및 차량단위의 배송물량 할당작업을 하여 배송계획 정보를 생성한다.

⑦ 재고관리

공동물류센터의 효율적 재고관리를 위해서는 공동물류센터 내 상품재고에 대한 전반적인 관리를 지원하는 시스템이 필요하다. 상품의 정상입고에 의한 보관장까지의 작업과정과 입하장에 도착한 물품에 대하여 검수 후 입하를 확정하며, 입고지시서를 발행한다. 입고지시서에 의해 물품을 이동한 후, 입고하며, 단말기를 이용하여 입고를 확정하고, Zone별 재고정보가 갱신되어, 종합정보 처리시스템의 입·출하 실적정보가 갱신된다.

⑧ 반품입하관리

경우에 따라 상품이 파손이나 불량으로 인해 상품이 수요처로부터 반품이 생겨나기도 한다. 수요처로부터의 반품 또는 납품처로의 반품처리를 지원하는 시스템 또한 필요하다. 납품처로부터 반품이 납품되고 공동물류센터 내로 재입고되어 재고관리 정보가 갱신된다. 반품에 대한 정보를 입력하고 반품을 검수한 후 반품을 확정하며, 반품 실적정보를 토대로 공동물류센터의 재고관리 정보를 갱신한다.

#### ⑨ 반품출하관리

반품된 제품의 반품 또는 납품처로의 반품확정 처리를 지원하는 시스템이다. 반품된 물품의 출하예정 정보로부터 해당 물품을 출고함으로써 재고관리 정보가 갱신된다. 반품출하 형태는 회수반품출하, 폐기반품출하, 재생반품출하로 나뉜다.

### 4. 전국 물류센터의 현황<sup>5)</sup>

국내에서 물류센터에 대한 실태분석은 거의 이뤄지지 않았다. 특히 전국 물류시설의 60% 이상이 집중되어 있는 수도권, 보다 좁게는 경기도의 물류센터의 숫자마저도 정확하지 않은 실정이다. 여기에서는 2007년 6월 한국무역협회에서 시행한 '전국 영업용 물류시설 실태조사'에 기초하여 물류센터의 특성을 정리하였다.

#### 1) 전국 지역별 분포

- 수도권 68%
- 부산권 12%
- 울산경남권 7%
- 충청권 6%
- 대구경북권 3%
- 호남권 3%

---

5) 경기개발연구원(2007, 수도권 주요산업별 국내외 공급사슬망 분석연구)의 연구 내용에서 발췌한 것임.

- 강원제주권 1%
- 전국 영업용 물류시설의 68%가 수도권에 분포되어 있다. 수도권의 물류 센터를 시도별로 구분해보면, 경기도가 75%, 인천 15%, 서울 10%로 전국 물류센터의 51%가 경기도에 집중되어 있다.
- 경기도의 물류센터 특성 : 수도권이라는 거대 시장에 대한 접근성이 좋고, 각종 교통거점과의 접근성이 양호하다. 서울이나 인천에 비해 비용 측면에서도 비교우위가 있다.

## 2) 용도별 분포

- 일반상온 74%
- 냉동냉장 24%
- 위험물 2%
- 일반상온센터가 냉동냉장센터보다 약 3배 정도 더 많다. 다만, 부산권에서는 수출입 항만의 입지로 인해 일반상온보다는 냉동냉장창고가 더 많은 것으로 나타났다.

## 3) 시도별 · 용도별 · 규모별 분포

- 전국평균 시설규모를 살펴보면, 보관면적 8,179평방m, 평균 대지면적 157,863평방m, 용적을 57%로 운영되고 있다.
- 수도권 : 일반상온 390개소, 냉동냉장 78개소, 위험물 7개소, 평균 보관면적 8,710평방m, 평균 대지면적 19,922평방m
- 부산권 : 일반상온 30개소, 냉동냉장 56개소, 위험물 1개소, 평균 보관면적 9,774평방m

- 울산경남권 : 일반상은 34개소, 냉동냉장 11개소, 위험물 7개소, 평균 보관면적 6,320평방m
- 충청권 : 일반상은 28개소, 냉동냉장 11개소, 평균 보관면적 5,236평방m
- 대구경북권 : 일반상은 19개소, 냉동냉장 3개소, 평균 보관면적 4,163평방m
- 호남권 : 일반상은 14개소, 냉동냉장 5개소, 위험물 2개소, 평균 보관면적 5,390평방m
- 강원제주권 : 일반상은 4개소, 냉동냉장 6개소, 평균 보관면적 4,897평방m

#### 4) 조직 분포(조사업체 616개)

- 회사법인 544개(88%)
- 개인업체 71개(12%)
- 조사업체 611개 중 대부분 조직화된 회사법인 형태를 가지고 있어 창고업의 대형화, 규모화됨을 보여주고 있다.

#### 5) 소유형태(조사업체 517개)

- 자가센터 69%(357개)
- 임대센터 31%(160개)
- 조사업체 517개 업체 중 자가 대 임대비율이 7:3으로 아직까지도 자가비율이 상당히 높은 실정이다
- 자가센터의 경우 물류센터에 대한 투자부담을 크게 하여 물류비용을 증가시키는 요인으로 작용하고 있다.

#### 6) 일반상온 물류센터의 입지 여건

- 고속도로 77%
- 항만 20%
- 공항 2%
- 철도 1%

#### 7) 고속도로 입지 인접IC와 거리

- 1km 이내 22%
- 5km 이내 47%
- 10km 이내 26%
- 10km 이상 5%
- 대부분 인접 IC와 5km 이내에 위치하고 있다

#### 8) 상온 물류센터 취급품목(조사업체 349개)

- 일반상온센터의 주요 취급품목을 보면, 조사업체 349개 중, 섬유·의복 115개(18%), 음식료품 81개(12%), 가죽신발 58개(9%), 화학 플라스틱 49개(8%), 농수축산물 35개(5%), 원자재 61개(9%) 등으로 나타났다.
- 섬유·의복, 음식료품, 도소매 유통관련 품목이 10% 이상으로 많이 취급이 되나 전반적으로 고르게 취급되고 있음을 알 수 있다.

#### 9) 임대료 및 이용률

- 일반상온센터의 월평균 이용료 전국 평균 29,072원/평, 이용률 88%

- 수도권 : 30,390원(서울지역 45,570원/평), 이용률 89%
- 충청권 : 23,000원, 이용률 80%
- 부산권 : 25,429원, 이용률 76%
- 울산경남권 : 20,104원, 이용률 75%
- 대구경북권 : 23,000원, 이용률 92%
- 호남권 : 20,000원, 이용률 90%
- 경남권의 경우, 항만주변에서 빈번한 회전으로 인해 마찰적 공백이 존재하는 것으로 판단된다.



### Ⅲ. 제주지역 물류 현황

#### 제1절 제주지역 물류의 일반적 현황

제주지역의 물류여건을 살펴보기 위해서는 우리나라 물류현황을 분석하여 비교해 볼 필요가 있다. 우선, 국내 지역 간 해상화물 출항기준 수송실적은 2006년 말 기준, 1억 1,941만 톤에 달하고 있다. 이 중, 제주지역 수송실적은 198만 톤(출항기준)으로 전국 연안화물 물동량의 1.66%를 차지하고 있다. 다음으로, 국외 지역 간 해상화물 수송실적은 2006년 기준 5억 4,593만 톤이며, 이 중 제주지역 물동량은 45만 톤에 이르고 있다. 이는 전체 외항화물 총 물동량의 0.08%에 불과한 규모이다. 또한 컨테이너 해상화물은 2006년 기준 1,596만5천TEU이나, 제주지역은 1만TEU로 전체 컨테이너 화물 총물동량의 0.06%에 지나지 않는다.<sup>6)</sup>

<표 3> 전국 대비 제주지역 해상화물 수송실적(2006년 기준)

구분	국내 지역간 해상화물(출항기준)	국외 지역간 해상화물(입항기준)
전국 해상화물	1억 1,941만 톤	5억 4,593만 톤
제주 해상화물	198만 톤	45만 톤
비중	1.66%	0.08%

자료 : 김태승(2007), 「제주특별자치도 물류산업 육성을 위한 제언」

제주지역에는 제주항, 서귀포항, 애월항, 한림항, 성산포항, 화순항 등 6개항이 있다. 이 중 물동량이 가장 많은 제주항의 경우 <표 4>에서 보듯이, 부산

6) 김태승(2007), 제주특별자치도 물류산업 육성을 위한 제언, 제주발전포럼 제23호.

항과 인천항 등과 비교하면 수십 배의 차이를 보이고 있다. 2007년 통계를 보면, 제주항의 이출입 물동량은 653만4천 톤에 이르고 있다. 이에 비해 부산항은 제주항 물동량의 37배에 달하는 2억 4,356만4천 톤, 인천항은 20배에 달하는 1억3,813만9천 톤에 이른다.

<표 4> 부산항·인천항 대비 제주항의 수송실적(2007년 입출항 기준)

구분	제주항	부산항	인천항
입출항 화물	653만4천 톤	2억 4,356만4천 톤	1억 3,813만9천 톤

자료 : 부산항만공사와 인천항만공사 홈페이지

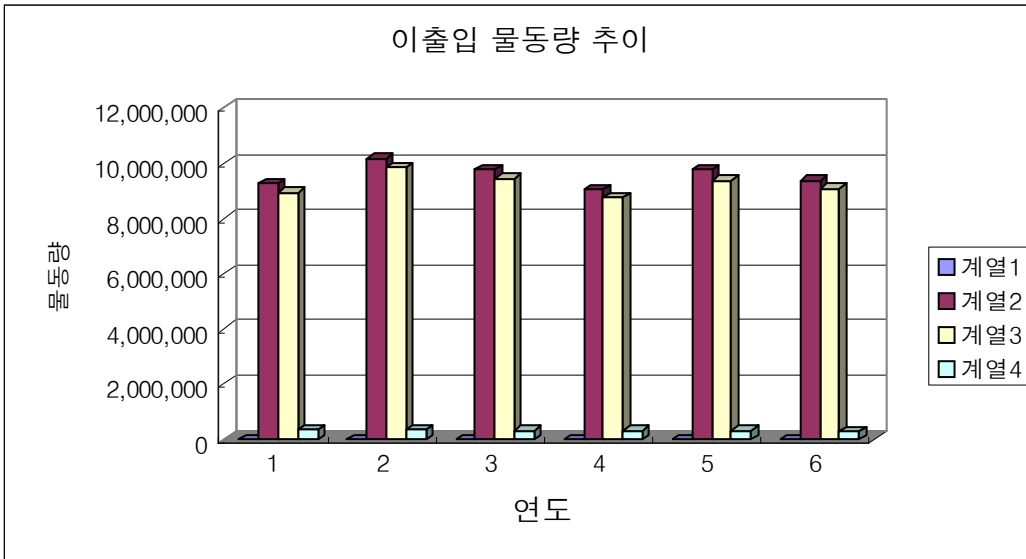
제주지역 이출입 총 물동량 규모를 살펴보면, 2007년 기준 해상운송 908만 5,000톤과 항공운송 28만8,453톤을 합쳐, 총 물동량은 937만3,453톤 규모로 나타났다. 제주지역 이출입 물동량 규모 추이는 <표 5>와 같다.

<표 5> 제주지역 이출입 물동량 추이(단위 : 톤)

년도별	2002(1)	2003(2)	2004(3)	2005(4)	2006(5)	2007(6)
합계	9,272,750	10,178,498	9,761,376	9,055,839	9,690,127	9,373,453
해상	8,935,000	9,839,000	9,434,000	8,738,000	9,375,000	9,085,000
항공	337,750	339,498	327,376	317,839	315,127	288,453

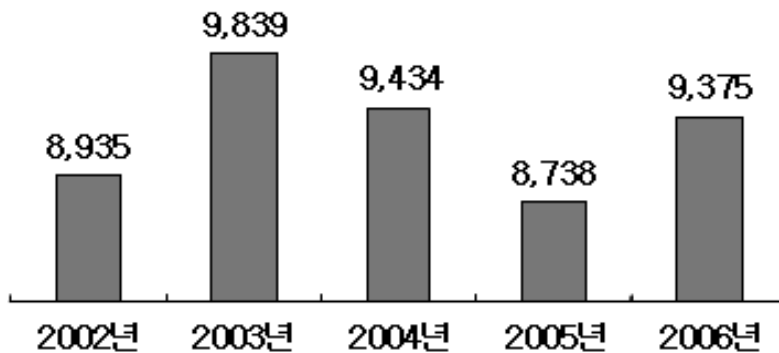
주) 제주특별자치도 교통항공정책과의 항공화물 실적과 항만개발과의 해상화물 실적을 연도별로 합하여 작성한 것임.

이들 자료에 의하면 제주지역 이출입 물동량 규모 추이는 2002년 927만 2,750톤, 2003년 1,017만8,498톤, 2004년 976만1,376톤, 2005년 905만5,839톤, 2006년 969만127톤, 2007년 937만3,453톤 등으로 나타났다. 2003년 1,017만톤을 기록한 이후, 줄곧 900만톤대를 유지하고 있다.



<그림 3> 연도별 제주지역 이출입 물동량 추이

해상운송 실적만을 보면, 도 전체 입출항 물동량 규모 추이가 <그림 4>와 같다. 2002년 893만5,000톤, 2003년도에 983만9,000톤, 2004년 943만4,000톤, 2005년 873만8,000톤, 2006년도에 937만5,000톤으로 집계되었는데, 2003년 물동량이 가장 많았던 것으로 나타났다.



<그림 4> 제주지역 해상운송 수송실적 추이(단위: 천톤)

이 중, 2006년 기준 출항 물동량은 총 288만358톤으로, 기타 잡화가 63.5%인 182만8,258톤으로 가장 많고, 그 다음은 감귤·채소가 26.5%인 76만4,722톤, 삼다수가 10%인 28만7,378톤을 점유하고 있다.

<표 6> 제주지역 항구별 출항 물동량(단위 : 톤)

출항(2006년 기준)					
항구별	소계	감골·채소	삼다수	기타 잡화	점유율
제 주 항	2,042,105	106,016	287,378	1,648,711	70.9%
서귀포항	207,008	171,760	-	35,248	7.2%
애 월 항	1,830	-	-	1,830	0.1%
한 립 항	418,700	277,100	-	141,600	14.5%
성산포항	210,715	209,846	-	869	7.3%
화 순 항	-	-	-	-	-
계	2,880,358	764,722	287,378	1,828,258	100%
점유율	100%	26.5%	10%	63.5%	

자료 : 제주특별자치도 항만개발과

2006년 기준 반입물동량을 보면, 기타잡화가 272만2,473톤(41.5%), 모래가 188만9,937톤(28.8%), 유류가 101만2,001톤(15.4%), 시멘트 49만6,992톤(7.6%), 철재 35만2,198톤(5.4%), 비료 6만7,784톤(1.0%), 목재 8,136톤(0.1%), 양곡 4,439톤(0.1%) 등으로 나타났다.

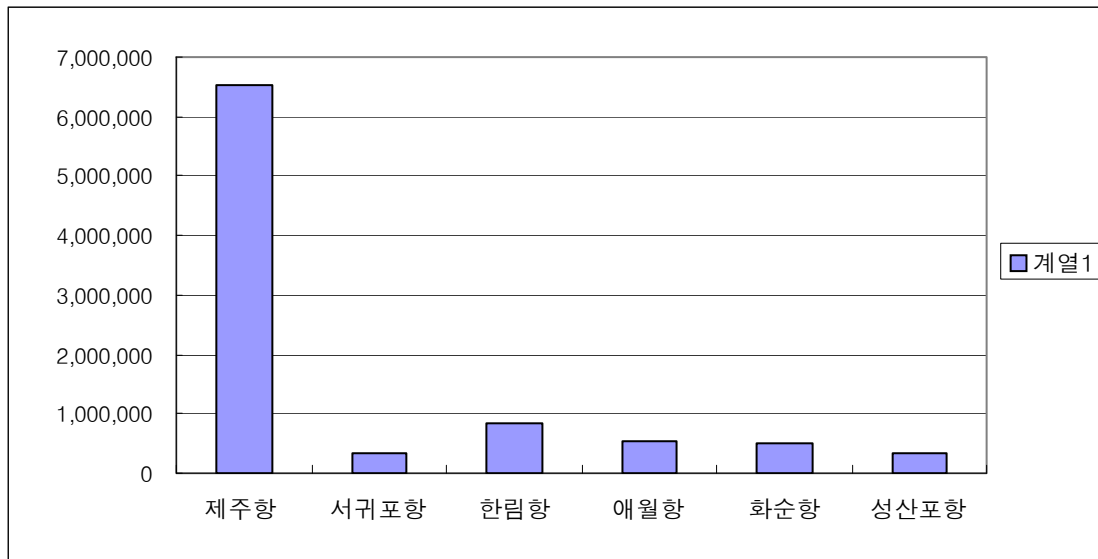
<표 7> 제주지역 항구별 입항 물동량(단위 : 톤)

입항(2006년 기준)										
항구별	소계	양곡	유류	비료	시멘트	목재	철재	모래	기타잡화	점유율
제 주 항	4,411,372	4,439	811,860	56,184	105,095	6,891	352,198	660,828	2,413,884	67.3%
서귀포항	274,161	-	64,569	6,000	-	-	-	192,832	10,760	4.2%
애 월 항	520,935	-	5,993	-	187,408	-	-	311,930	15,604	7.9%
한 립 항	418,249	-	-	5,600	197,129	1,245	-	-	214,275	6.4%
성산포항	445,590	-	3,360	-	-	-	-	442,230	-	6.8%
화 순 항	483,646	-	126,219	-	7,360	-	-	282,117	67,950	7.4%
계	6,553,960	4,439	1,012,001	67,784	496,992	8,136	352,198	1,889,937	2,722,473	100%
점유율	100%	0.1%	15.4%	1.0%	7.6%	0.1%	5.4%	28.8%	41.5%	

자료 : 제주특별자치도 항만개발과

제주도내 항구별 물동량을 살펴보면 다음과 같다.

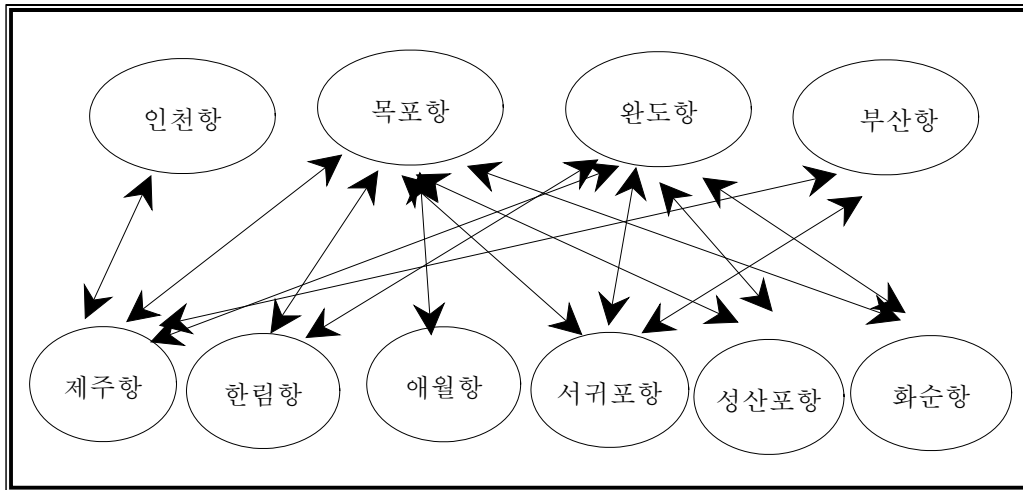
2007년 기준으로 제주항이 653만4,000톤으로 71.9%가 입출항하고 있고, 그 다음으로는 한림항이 82만7,000톤으로 9.1%, 애월항이 52만2,000톤으로 6.1%, 화순항이 51만9,000톤으로 6.0%, 성산포항이 35만2,000톤으로 4.1%, 서귀포항이 32만5,000톤으로 3.8%의 점유율을 차지하고 있는 것으로 나타났다(제주특별자치도 항만개발과).



<그림 5> 제주지역 항구별 물동량 현황(단위 : 톤)

제주 해상화물의 수송경로는 인천항, 부산항, 목포항, 그리고 완도항을 통해 소비자에게 수송되는 것이 대부분이다.

특히 도내 연안항들은 목포항, 완도항과의 연결이 활발한 실정이다. 이에 따라 소비권역이 한정된 목포항과 완도항을 높게 활용하게 됨으로써, 육상화물 운송비 문제가 계속되고 있다. 해운화물은 상온제품과 대량수송, 일반택배가 주종을 이루고 있다.



<그림 6> 제주지역 해상화물의 주요 수송 경로

항공화물 물동량은 2007년 기준 국내선이 26만9,468톤, 국제선이 1만8,985톤에 이르고 있다. 이 중 국제선 항공화물의 경우 1999년 6,381톤에 그쳤던 것이, 이후 뚜렷한 증가세를 보이면서 2006년 1만3,572톤, 2007년 1만8,985톤으로 증가하였다. 항공화물의 경우 저온제품, 소량제품, 고속택배 등이 주를 이루고 있는 것으로 나타났다.

제주지역에서 생산된 육지출하 주요 농산물 품목으로는 감자, 양배추, 파, 양파, 무, 당근 등 6개 품목으로, 2005년 기준 연간 총생산량 60만여톤 중 40만여톤이 해상운송으로 육지부로 반출되고 있다. 무 19만톤, 양배추 17만톤, 감자 13만톤, 당근 9만톤, 양파 5만톤, 파 2만톤 등이다. 브로콜리 등 양채류는 소량 항공운송으로 유통되고 있다(제주특별자치도).

특히 삼다수가 연간 70만톤을 생산할 수 있는 시설을 갖추에 따라, 감귤 50만톤, 농산물 40만톤 등을 합치면 지역종합물류센터 건립을 위한 기본적인 물량확보가 가능해지고 있는 상황이다.

이상과 같은 물류 추이 및 화물간의 물동량 비율을 살펴볼 때, 제주지역은 상주인구의 한계로 인한 물동량의 소규모 및 농수산물에 편중된 화물의 계절

성 및 소규모, 육지로의 반입·반출물량의 불균형이라는 취약성을 갖고 있다. 따라서 이러한 문제를 최소화하기 위해선 물류의 기본인 공동물류, 집하배분, 유통물류, 정보체계화가 더욱 절실하다.

## 제2절 제주지역 유통관리 현황

제주도내 운송업체 현황을 살펴보면 일반화물과 화물주선업만 250여개의 운송업체가 영업을 하고 있고, 화물 등록 차량대수는 개별, 용달차량까지 합쳐 2천7백여 대에 이르고 있다.

또한 제3자 물류기업(Third party logistics, 3PL)라고 할 수 있는 제주지역 화물운송주선업체 및 화물운송사업자로 등록된 허가업체 현황은 <표 8>과 같다. 주선업의 경우도 육지부 전문물류기업과 비교하면, 사업자본이 영세하고 소규모로 운영되고 있다.

<표 8> 제주지역 화물자동차운송사업 허가 현황

구	분	업 체 수	차량대수
화물운송주선업	일반	120	
	이사	49	
	일반·이사	17	
	계	186	
일반화물		120	1,205
개별화물			863
용달화물			643

자료 : 제주특별자치도 교통행정정책과(2008년 8월말 현재)

주요 제주도내 유통업체 현황을 보면 할인점 6개소, 전문점 1개소, 등록시장 23개소, 인정시장 4개소 등 34개소에 달하고, 매장면적은 18만2,373㎡에 이르고 있다.

제주지역의 유통산업의 현황은 GRDP의 6.53%(전국 평균 비중 6.18%)를 차지하고 제주지역의 도소매업은 대형할인마트 포함해 연매출액이 4,961억원에 달한다. 제주지역 고용의 18.3%(전국 16.74%)를 담당하고 있다.

제주지역 유통업체는 매장 규모면에서 볼 때 기업형은 거의 없고 대부분은 소규모의 생계형이다. 종사자 4인 이하 업체가 91.3%를 차지할 정도로 영세하다. 2006년 기준, 인구 1,000명당 점포수는 21.7개로 전국 18.3개와 비교하여 많은 편이다(제주특별자치도).

유통산업은 성장잠재력이 높은 고부가가치 산업으로 2010년에는 우리나라 GDP의 11.3%를 차지할 것으로 전망되고 있다. 유통산업의 특징은 새로운 시장을 창출하여 제조업의 기술혁신과 신제품 개발을 주도한다. 특히 유통산업 0.15% 추가 성장 시 소비자 물가는 0.05% 하락한다.



### 제3절 제주지역 물류의 문제점

#### 1. 물류비용 결정에 주도권을 잡지 못하고 있다

제주도는 섬이라는 지형적 조건과 각종 인프라, 산업기반의 취약성으로 인해 다른 지역에 비해 물류산업의 발전이 상대적으로 낙후되어 있다. 또한 연간 화물 물동량이 900만 톤에 그치는 등 취약한 제주물류의 현황 때문에 발생하는 문제점은 여러 가지로 나타나고 있다. 우선 물동량의 한계로 인해 경제적 효과를 창출하기가 어렵다. 특히 해상운송 등에 높은 비용이 소요되고 있음에도 불구하고, 물류비용 결정에 주도권을 잡지 못하고 있다.

계절성이 뚜렷한 제주지역의 농수산물 화물의 경우 지역물류의 특성상 소비지에 수·배송하는 데에도 편도비용 개념이 아닌 왕복비용 개념의 물류비를 부담해야 하는 실정이다. 다행스러운 것은 제주개발공사가 최근 물류 아웃소싱을 하면서 물류비 결정에 주도권을 가짐으로써 도민들이 부담하는 물류비 인하에 긍정적인 효과를 나타낼 것으로 기대되며, 이는 물류비용 결정에 있어 주도권을 누가 갖느냐에 따라 결과가 크게 달라짐을 보여주는 사례로 시사하는 바가 크다.

#### 2. 해운과 육상 등 이중 물류비 부담에서 자유롭지 못하다

제주지역 농산물의 경우 소비가격이 폭락되는 상황이 유발되는 경우, 산지 폐기되는 사례가 많다. 이는 해상과 육상 운송을 통해 소비지까지의 물류비용이 소비지 판매가격과 차이가 안 날 때 발생한다. 재배농가들이 출하해봤자

물류비용을 빼면 이익이 남지 않기 때문이다.

그러나 제주에서 생산되는 농산물은 높은 품질로서 대부분 소비자들로부터의 선호도가 높기 때문에 산지 폐기되는 사태는 지원정책을 통해 방지되어야 한다. 제주지역 물동량이 2003년 1천17만 톤을 기록한 이후 그 이상 늘지 않는 이유 중의 하나는 농수산물 화물량이 해상과 육상의 이중운임 때문에 산지 폐기 등으로 인해 증가하지 않는 데 있다.

이 경우 제주지역 농가의 피해는 섬 지역에서 농사를 지었기 때문에 당하는 손실이기 때문에 우리나라 국내법상 도서지역 운임지원 정책이 있는 것에 비추어 해상물류비만큼이라도 중앙정부와 지방자치단체가 분담하여 피해농가 및 어가를 지원하거나 운임에 대한 조정자 역할을 해야 한다.

### 3. 물류시설 기반 및 제도적 뒷받침이 취약하다

제주지역에는 물류센터 설립을 위한 물류단지 조성이 안 되어 있다. 육지부 사설 물류센터들은 대개 교통이 양호하면 땅값이 싼 외곽지에 들어서는데 반해, 제주지역에는 값비싼 택지개발지 등에 몇 백 평의 소규모로 물류센터가 건립되고 있는 실정이다. 더욱이 창고 용도임에도 불구하고, 조경이나 지붕 등 일반 건축물 규제를 받아야 하는 실정이다.

또한, 지역 내 종합공용물류센터의 경우 그동안 물동량의 제약 때문에 건립방안이 강구되지 못했다. 공동입하, 가공활성화, 브랜드 라벨 등 화물의 공동화·규모화·부가가치화가 가능한데도, 이에 대한 구체적인 계획이 마련되지 않고 있다.

그리고 제주항의 개선이 더딘 형편이다. 예를 들어 제주지역에 사료 반입량이 적지 않지만, 사료 양하작업 시 비를 맞으면 반품 조치되기가 일쑤인데 캐

노피시설이 되어 있는 항구가 없어 비를 맞는 상황이 발생하고 있다. 그리고 제주외항 개발이 활발히 진행되고 있지만, 컨테이너 선석시설 계획은 아직까지도 마련되지 않고 있다. 물동량을 확대하는 전략과 그에 따른 시설 투자를 확대해서 이끌어내는 전략이 필요하다.

#### 4. 지역 물류문제를 풀어갈 조직과 인력이 없다

물류문제의 개선을 위해서는 지식, 정보의 공유가 절대적으로 필요하지만, 산적인 지역 물류문제를 해결하기 위한 전문조직이 없고, 그 분야의 지식을 겸비한 전문 인력이 배치되지 않고 있다. 즉, 물류를 담당하는 업계의 문제로 한정됨으로써 정책적 측면에서 접근이 미약한 실정이다. 물류문제는 기업이나 물류에만 국한된 것이 아니다. 사회적 문제로 거시적 측면에서 다루어야 한다.

물류문제에 대한 우선순위를 정하고 선택과 집중원리에 따라 자원을 효율적으로 배분할 수 있어야 한다. 이를 위해 우선 단기적인 현안과제부터 해결해나가야 하는데, 물류에 대한 이해가 부족하기 때문에 그에 맞는 시스템 개발이 안 되고 있다. 따라서 물류문제에 대한 관심과 도민적 합의가 필요하다.

이를 위해서는 물류업무를 전담할 행정적 조직이 필요하며, 물류업계는 물론 도내외 물류전문가의 네트워크 구축을 통한 정보와 지식의 공유가 이루어져야 할 것이다. 다만, 제주특별자치도 지역물류기본계획 수립을 위한 용역연구가 진행되고 있어, 지역물류문제에 대한 인식을 제고할 수 있는 계기로 삼아야 할 것이다.

## IV. 사례 연구

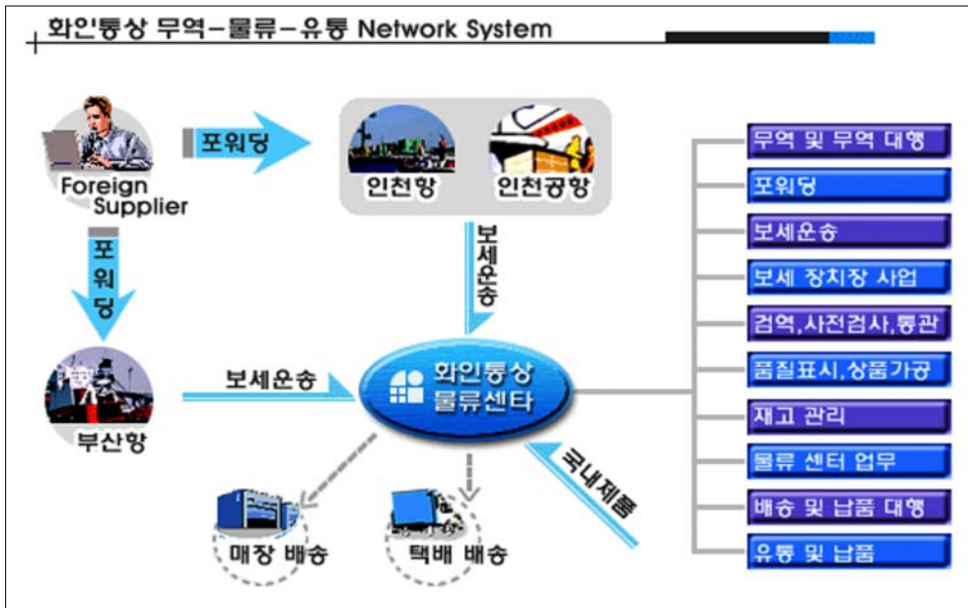
### 제1절 수도권 물류센터 실태조사

제주생산품의 공동물류센터 타당성을 사례를 중심으로 분석하기 위해 수도권과 영남권 지역 물류센터를 현장 방문하였다. 수도권은 2008년 7월 24일과 25일 이틀간, 영남권은 2008년 9월 28일과 29일 이틀간 실시하였다. 물류관계자와의 인터뷰를 통해 대도시 인근 물류센터의 현황을 파악하였다.

수도권 지역 물류센터 실태조사를 위해 서울소재 물류 컨설팅업체인 힐스로직스와 인천지역의 화인통상물류센터와 안성지역 용마로직스물류센터를 현장 방문하였다.

#### 1. 화인통상

- 화인통상(대표 최승재)는 1998년부터 인천광역시 중구 항동7가에 제1물류센터를 운영하면서, 국내 최대 규모의 수입물류센터로 발전을 거듭하고 있다. 인천 아암물류단지에 2008년 5월 23일 국내 최대 규모의 수입물류센터를 건립하였으며, 해외물류 뿐만 아니라 국내 물류도 취급할 수 있는 여건을 갖추고 있다.
- 아파트 4층 높이의 수입물류센터 안에는 여러 가지의 수입제품들이 포장 가공되어 소비시장으로 나갈 채비를 하고 있었는데, 컨테이너로 외국화물이 입하되면 색상, 크기 등으로 분류작업을 하고, 라벨링과 가격 바코드 작업을 한 뒤 매장에 보내진다. 화인통상의 물류시스템은 <그림 7>과 같다.



<그림 7> 화인통상 물류 네트워크 시스템

- “세계 3대 의류업체에 속하는 ‘자라’ 제품이 소량 다품종으로 한국에 수입된다. 화인통상을 통해 롯데매장에 배송되는데 가격이 실속형으로 매력을 끌고 있다. 화인통상에서는 컨테이너로 입하되면, 색상, 크기 등으로 분류 작업을 하고, 라벨링과 가격 바코드 작업을 한 뒤 매장에 보낸다.”(화인유통 김환빈 상무이사).
- “산업단지나 물류단지도 이제는 공원개념을 도입하여 조성할 필요가 있다. 인천의 아암물류단지도 80만평에 6,000억원을 투입하고 있다.”
- “제주 - 인천항을 통해 거점화할 경우, 인천지역의 물류센터를 활용하는 것이 바람직하다. 결론은 아웃바운드를 촉진시키는 것이 제주물류의 최대 관건이다. 할인점을 모르면 안 된다. 왜냐하면, 제주생산품을 최종 소비자와 연결시키는 최종 귀착지이기 때문이다. 빠르고 작은 물건은 인천공항을 통해 들어온다.”

## 2. 삼영물류

- 인천광역시 중구 신흥동 3가에 위치한 삼영물류(대표 이상근) 본사 및 인천광역시 남동구 고잔동 627-7에 있는 삼영물류센터(남동공동물류팀 관할)를 방문하였다.
- 사업영역 : 제3자물류업, 공동물류사업, 납품대행사업, 보세운송사업, 물류센터운영사업, 도매배송사업, 물류컨설팅사업, 국제물류주선사업.
- 직원수 : 1,032명 (2008년 1월 현재).
- 보유면허 : 화물자동차운송주선사업, 축산운반업, 화물자동차운송사업, 보세운송업, 식품운반업, 국제물류주선업, 주류운반업.
- “이제 물류분야의 서비스도 3~4년을 유지하기가 어렵다. 새로운 서비스와 기술을 가지고 승부를 걸어야 한다. 적시배송이 가장 중요하다. 급식업체의 요구사항은 정말 무섭다. 모대기업은 1시간 내에 모든 것을 해결해 줄 것을 요구한다”(삼영물류 송준성 상무).

## 3. 용마로직스 물류센터

- 경기도 안성 용마로직스는 의약품 물류를 전문으로 하고 있다. 동아제약(주)의 전체 물류업무를 대행해 온 경험과 지식을 바탕으로 (주)한국존슨앤드존슨, (주)Wella Korea 등의 우수기업에 대해 조달물류에서 생산물류, 판매물류에 이르기까지 공급망 전 과정에 대한 물류 서비스를 성공적으로 수행해 오고 있다.
- 특히 3PL서비스의 핵심 요소인 WMS(창고관리시스템)를 업계 최초로 도입하였으며, 지속적인 정보시스템 통합과 모바일 등의 신기술 도입으로

e-Logistics의 기반을 다져 명실상부한 전문업체로서의 면모를 갖추고 있다.

- 용마로지스의 3PL서비스는 고객사에게 Collaboration, Intelligence, Ubiquity의 세 가지 가치를 제공하기 위해 노력하고 있으며, 궁극적으로 온라인 기반의 e-Logistics를 넘어 언제 어디서나 고객사의 모든 물류를 지원하는 u-Logistics를 지향하고 있다.



<그림 8> 용마로지스 물류센터

- 용마로지스 안성물류센터는 2007년 안성시 원곡면에 대지 61,763㎡ (18,683평) 규모로 준공되어 본격적인 운영에 들어갔다.

#### 4. 경기도지역 물류센터 실태 개관

- 경기도 지역 물류센터 실태를 간추려보면 실제로 수도권에는 업체로서의 창고업이 아닌, 중소규모 자가물류시설이 산재하고, 편법적으로 활용되는 물류시설도 광범위하게 퍼져 있다. 수도권에 전국 물류시설의 70%가 집중되어 있고 이 중 경기도에 50%가 산재해 있다.

- 수도권 물류센터 이용료가 상대적으로 높지만 그럼에도 불구하고, 이용률은 다른 지역을 상회하고 있으며, 최근에는 물류센터가 증설되어 지방보다도 더 저가의 물류시설을 공급할 수 있는 여건이 되고 있다. 물류시설은 크로스-docking을 위한 시설로 가야 하기 때문에 복합교통수단이 이용 가능한 주요 교통거점에 건설되고 있음. 현재 물류부문의 아웃소싱은 저중량 고부가가치 화물에서 우선적으로 진행되는 경향을 보이고 있다. “수도권의 물류센터들의 실제 보관능력이 어느 정도인지도 확인할 길이 없다”(힐스로직스 박명규).

이번 수도권 실태조사의 경우 경기도 지역 3개 물류센터를 방문하여 물류센터 운영에 대한 전반적인 사항을 파악하는데 그쳤다. 향후 실태조사 대상을 확대하여 본격적인 실태조사가 필요하며, 제주생산품의 유통경로 분석을 위해서는 보다 풍부하고 정밀한 조사가 시행되어야 할 것이다.



## 제2절 영남권 물류센터 실태조사

### 1. 부산신항

- 부산신항의 경우 부산광역시 강서구 가덕도 북안 진해시 용원동 및 안골동 용동만 재택만 일대에 1995년부터 2015년까지 9조원의 총사업비를 투입하여 항만 및 배후부지 324만평 규모로 조성되고 있다.
- 동북아 허브항을 추구하고 있는 부산신항은 컨테이너 부두 30선석 및 2011년까지 부산북항 668만TEU보다 많은 804만TEU 처리를 목표로 하고 있는데, 대당 60억원에 이르는 갠트리 크레인 9대(22열 7단처리)가 시설되어 있다.
- 방문지 : BIDC
- BIDC(부산국제물류센터)는 (주)대우로지스틱스와 일본의 DAT-저팬, 후쿠오카운수 등 4개사가 출자해 만든 회사로 2006년 11월 분양된 신항 1단계 물류부지 1만평에 물류센터를 건립하였으며, 2단계로 부지에 3만4천평 규모의 물류센터를 건립하여 2011년부터 매년 18만TEU의 컨테이너화물을 처리할 계획이다. 이곳에서는 일본 도요타 자동차를 들여온 뒤 운전석을 오른쪽에서 왼쪽으로 바꿔서 카자흐스탄으로 수출하고 있다. 이는 BIDC가 물류센터의 기능 중에 유통가공을 통한 부가가치 물류 아이템으로 창안한 것이다.

### 2. MCC로지스틱스

- 감천항 자유무역지역(국내 최초 항만물류분야 개별형 외국인 투자지역)내 한국MCC로지스틱스(주)의 '국제종합물류센터'는 선진형 항만물류 고부가가치 사업모델로, '동북아 허브, 부산'의 도시브랜드를 높이고 있다.

- 주소 : 부산시 사하구 구평동 468-14

- 항만물류분야에서 국내 최초로 외국인투자지역으로 지정된 감천항 자유무역지역 내 한국MCC로지스틱스(주)의 '국제종합물류센터'는 2005년 12월 준공되었다.
- MCC(Multi-Country Consolidation)는 여러 국가에서 생산된 제품을 한 곳의 물류센터에 집하시킨 후 최종 소비지로 직접 배송해 물류비용을 절감하는 시스템이다.
- 한국MCC로지스틱스(주)는 해양수산부가 지난 2004년 8월 자유무역지역법에 의해 부산항에 입주를 허가한 최초의 외국인 투자기업으로, 일본의 대표적 종합상사인 미쓰이물산(주)과 (주)국보가 공동투자해 설립된 한·일 합작법인이다.
- 총 170억원을 들여 2만평의 부지에 지상 1층의 철골조 물류센터 6천806평과 야적장 1만2,100평, 지원시설 1,123평과 첨단 정보시스템을 갖추고, 연간 약 130만톤의 화물을 취급하고 있다.
- 사업 아이템은 중국과 동남아 등지에서 생산되는 제품을 미쓰이물산의 DCM(Demand Chain Management : 수요자 요구 시 공급하는 방식) 추진체계에 의해 일본의 유통기업에 배송함으로써 물류비용을 절감하는 주요 역할을 담당하고 있다.

### 3. 영도 청학물류센터

- 국보청학물류센터는 부산광역시 영도구 영선동 청학동 1-51번지 부산 북항 인근에 위치하고 있다. 1953년 설립된 국보청학물류센터는 전국에 물류 네트워크가 구축되어 있는 물류전문기업이다.



- 실시간 화물관리시스템, 그리고 포워딩, 하역, 창고, 보관, 운송, 물류컨설팅의 업무를 망라하고 있음. 국보청화학물류센터는 종합보세창고로서 수입 화물을 취급하고 있다.



<그림 9> 국보 청화학물류센터

## IV. 공동물류센터 운영 방안

### 제1절 공동물류센터의 기본 목표

#### 1. 정보화에 따른 물류시스템의 효율화

최종소비자에게 고도의 물류서비스를 제공하고, 이업종간의 일반 상운상품에서 냉장·냉동상품에 이르기까지 다양한 품목을, 상품별로 적정온도를 유지하여 배송하면서, 점주와 최종 소비자의 욕구에 적합한 품질의 상품을 전달해야 한다.

따라서 소량의 다빈도의 발주시스템을 구축하여 최저 물류비용으로 공급하면서, 생산자로부터 최종고객에 이르기까지의 전체 흐름을 용이하게 하기 위해서는 물류관련 기능을 하나의 종합 시스템으로 관리함으로써 물류 효율을 극대화해야 한다. 이를 위해서는 물류의 각 기능을 서로 연계시키고 생산지와 소비지를 유기적으로 연계시킴에 따라 효율을 발휘할 수 있도록 정보화에 의한 물류시스템의 효율화가 필요하다.

#### 2. 물류의 원활화를 위한 물류거점 구축

규모의 경제효과에 의한 비용 절감을 추구하기 위해 물동량의 집적화가 필요하며, 이를 위해 분산되어 있는 물류를 소비지 인근의 항만·공항 주위로 집중화·대형화·허브화하여 거점수송방식을 도입할 필요가 있다. 거점 중심으로 물류센터를 집중적으로 배치함으로써 연계효과를 극대화할 수 있으며, 이를 통해 재원이 빈약한 제주특별자치도의 자원의 효율적 이용이 가능하다.

### 3. 협의회 등 민간부분이 주도하고 도는 지원하는 역할

공동물류센터 설립은 제주특별자치도에서 생산되는 제품의 물류비 부담경감 및 지역경제발전을 위한 지역 중소기업의 경쟁력 강화를 위해, 직접수혜자인 민간이 참여가 필요한 바, 이를 위해 중소기업협의회를 중심으로 직접수혜자의 참여하에 지자체의 최소한 역할을 할 수 있도록 지원한다.

### 4. 부지 매입 신축과 권역별 임대 형식

공동물류센터를 설립하는 경우 위의 두 가지 대안 중 어느 대안이 더 효율적인가에 대한 논의는 다양한 측면에서 고려할 필요가 있다. 공동물류센터의 경우 건설을 위해서는 부지 매입, 건설, 관련 시설 구축 등 초기고정투자비가 많이 소요되며, 특히 제주특별자치도의 경우 이의 운영 관련 경험과 노하우가 없는 등 시설유지 및 경영관리에 어려움이 따른다. 따라서 환경변화에 유연하게 대응하기 위해서는 부지를 매입하여 신축하는 방안보다는 권역별로 몇 군데를 임차하는 방안을 심도 있게 논의할 필요가 있다.

### 5. 생산자간 협력적 네트워크 구축

공동물류에 참여한 기업들이 업종·업태가 상이하고 각자의 물류 특징 및 요구사항이 상이하고 참여기업 간 이해관계가 상반될 가능성이 크므로, 다수 기업들이 결집되어 협력적 관계를 유지할 수 있는 네트워크가 구축되어야 한다. 이를 위해 산·학·관으로 구성된 운영협회의 설치가 필요하다.

### 6. 판로 확보를 위한 중간상과의 협력

시장 경쟁이 격화된 상황에서 판로 확대를 위해 소비지의 중간상 및 대형매장을 중심으로 거래선을 확보해야 하며, 이를 위해 장기간의 노력이 필요하고 지속적인 홍보활동이 이루어져야 한다.

## 7. 새로운 상품 및 서비스 개발

물류센터 이용자의 욕구에 부합하는 새로운 상품 및 서비스의 개발이 지속적으로 이루어져야 한다. 물류센터 자체의 공동 상표 개발도 고려할 필요가 있다.

## 8. 거래방식의 다양화

자체적으로 가격을 결정하고 물량을 취급하는 사업 특성상, 물류센터는 상당한 위험부담이 예상된다. 이러한 물류센터의 사업 위험을 최소화하기 위해 거래방식과 조건의 다양화가 필요하다. 위탁거래, 매취거래, 예약수의거래 등의 거래 방식을 적절히 배분하여 수익원을 다양화함으로써 사업위험을 분산해야 한다.

## 9. 비용 인식이 아닌 투자의 개념

물류는 비용 상의 문제가 아닌, 제3의 수익원이다. 따라서 제주특별자치도 기반의 제조기업이 이익을 창출할 수 있도록 기업지원 관점에서 장래의 물류의 합리화는 유통 효율의 향상으로 물류비를 절감하여 기업의 체질 개선과 소비자 및 도매 물가의 상승을 억제한다. 물류 합리화는 자재와 자원의 낭비를 방지하여 자원의 효율적인 이용을 가능하게 한다.

## 제2절 효율적 운영을 위한 기본 과제

### 1. 물류 표준화

공동물류의 대상이 되는 기업이 동일업종이 아닌 타업종간의 다양한 상품 간 공동 수·배송이 이루어질 가능성이 크며, 물류공동화를 고려하지 않는 업체가 대부분일 가능성이 높다. 이에 따라 자사 위주의 수·배송으로 배송 횟수 증가 및 비효율적인 화물 적재가 발생하기 쉽다. 따라서 이러한 문제점을 최소화하기 위해서는 파렛트나 용기 등의 표준화, 규격화를 통한 효율화를 추구하도록 한다.

### 2. 물류DB 구축 및 정보화

물류의 효율화를 위해서는 우선적으로 반출되고 있는 물동량 추이에 대한 정확한 파악이 필요하다. 따라서 도내로부터 반출되는 물동량을 계절별, 품목별, 상품특성별, 생산지별, 온도별, 시장별 등을 정확하게 파악하고 나서 DB를 구축할 필요가 있다.

또한 정보기술의 활용을 시장변화에 탄력적으로 대응할 수 있도록 한다. 물류 관련된 정보를 수집, 가공, 제공하여 운송·보관·하역·포장·유통가공 등의 기능을 IT와 연결하여 줌으로써 종합적인 물류관리의 효율화를 기할 수 있도록 한다.

### 3. 경로 분석 및 추적

현재 상품별 혹은 소비지별로 다양하고 복잡하게 구성이 되어 있는 경로를 단순하게 구성할 필요가 있으며, 제품별로 산지로부터 소비지로의 화물을 추적하여 합리적인 경로를 설계함으로써 물류비 부담을 최소화한다.

또한 물류 경로를 단축함으로써 물류비를 최소화할 수 있게 한다.

#### 4. 운영계획 수립에 의한 합리적 운영

이업종간 공동물류를 위해서는 계획적인 운영이 필요하며, 이를 위해 공동물류 및 공동물류센터의 효율적 운영을 위한 기본 지침을 만들고, 이에 따라 합리적 의사결정을 할 수 있도록 한다.

장기적이고 전략적인 물류방침을 기초로 사업단위별, 기능별, 일정별로 구체화할 필요가 있다.

#### 5. 물류비 예산의 편성

물류계획 혹은 센터운영계획에 따라 구체적으로 물류활동을 위해 투입할 예산을 시설, 요원, 자금 등 사용가능한 범위에서 책정함으로써 모든 활동을 원활히 수행하도록 한다. 특히 물류예산을 편성하여 예산과 실적을 지속적으로 비교하고, 물류의 문제점이나 개선점을 발견하여 시정조치를 즉각적으로 취할 수 있게 한다.

#### 6. 산지 유통 개선

물류센터의 운영 효율화는 물류센터 자체만의 노력으로는 이룰 수 없다. 물류의 첫 출발점은 산지의 제품 출하에서 비롯된다. 따라서 역내에서부터 물류센터에 필요한 제품이 공급되어야 한다. 산지에서부터 상품을 선별, 등급화하여 규격화된 포장으로 출하되어야 하며, 개별출하보다는 공동출하를 통해 출하단위를 규모화하고, 공동물류가 이루어져야 한다.

#### 7. 전문 인력의 확보 및 전담부서

전문 인력의 확보는 물류센터 뿐만 아니라 물류의 시작단계인 산지 유통에서부터 이루어져야 한다. 공산품의 상품화와 규격화를 촉진하고, 시설의 활용



도를 높이기 위해서는 전문 인력의 확보가 선행되어야 한다.

또한 공동물류업무 혹은 공동물류센터 업무에 대한 책임을 부여받은 독립된 조직으로 하여금 관련 의사결정을 내릴 뿐만 아니라, 지속적이고 일관된 지도·감독을 하기 위해 전담부서도 확보되어야 한다.

## 8. 수송로트의 확대

화물수송을 로트화하여 1회당 수송로트를 확대하거나, 수송횟수를 줄일 수 있는 방안을 검토할 필요가 있다. 그러나 사전에 수요처 및 동일업계 혹은 타사간의 협의를 거칠 필요가 있다.

## 9. 재고량의 적정화

물류비 관점에서 재고량은 적을수록 좋겠지만, 고객서비스 및 시장환경에 대한 변화를 고려하여 적정재고량을 산출할 필요가 있다.

## 10. 물류작업의 생력화

물류비를 절감하기 위한 방안으로 인력에 의존하던 작업을 기계로 대체함으로써 인건비 상승에 의한 비용절감을 도모할 수 있다.

### 제3절 공동물류센터 운영 방안

우리나라 물류정책을 포괄하고 있는 물류정책기본법은 물류공동화와 자동화를 촉진하는 내용을 담고 있다. 동법 제23조 1항은 국토해양부장관 또는 지식경제부장관은 물류공동화를 추진하는 물류기업이나 화주기업 또는 물류관련 단체에 대하여 예산의 범위에서 필요한 자금을 지원할 수 있다고 규정하고 있다. 또한 물류공동화 확산을 위해 필요한 경우에는 시범지역을 지정하거나 시범사업을 선정하여 운영할 수 있다고 정하고 있다(개정 2008. 2. 29).

공동물류센터 타당성 추정은 물류비의 정확한 계산이 동반되어야 한다. 물류비란 재화가 공급자로부터 조달 생산되어 수요자에게 전달되거나 회수·폐기될 때까지의 제반활동(운송, 보관, 하역, 포장, 정보·관리)에 소요되는 모든 경비를 말한다. 우리나라는 Heskett 방식을 따르고 있다. 이 방법에 의하면 물류활동을 기능별 즉, 수송, 재고유지, 포장 및 하역, 물류정보 및 일반관리 등으로 구분하여 ①수송비, ②재고유지비, ③포장비 및 하역비, ④물류정보비 및 일반관리비 등 각 기능별 지출액의 합계를 물류비로 산정한다.

우리나라 물류비는 2000년 77조원에서 해마다 증가하여 2004년에는 92조원에 이르고 있다. GNP 대비 12%를 차지하고 있다. 이와 같이 물류비의 비중이 증가하면서 기업이 생산하는 제품의 제조원가에서 물류비가 차지하는 비중 또한 커지고 있다. 따라서 국내 상품의 가격경쟁력을 높이기 위해서는 물류비를 절감시켜야 한다는 주장이 대두하고 있다.

제주생산품 판로와 관련된 고착화된 물류문제를 해결하기 위해선, 공동물류센터와 제3자 물류기업에 대한 아웃소싱을 적극 검토해야 한다. 이를 위해서는 시급히 제주생산품의 유통경로 조사 및 전국 각지의 소비시장 분석 및 공동물류센터 조사 등이 이뤄져야 할 것이다.

공동물류센터 구축 시 연계교통 수단 확보가 전제되어야 하며, 상이한 수송

수단간 연계성을 높인 효과적인 수·배송체계의 구축이 필요하다. 물류센터 공동화가 보다 효과적으로 추진되기 위해서는 단순 보관 시설이어서는 안 된다. 공동물류센터가 단순 보관 시설 이상의 유인을 제공할 수 있어야 한다. 유통 및 상업 시설 기능 등 장소적 부가가치를 극대화할 수 있는 방안이 포함되어야 할 것이다. 그리고 물류 고도화를 위한 서비스 제공이 가능해야 한다. 기본적인 물류서비스 외에 전략적인 측면에서 입주기업들의 총 물류비를 절감할 수 있는 종합적인 물류서비스를 제공할 수 있는 기능을 갖추어야 한다.

이러한 여러 가지 조건에 맞춰서 수도권·영남권 제주생산품 공동물류센터 운영방안을 세 가지로 나눠 검토하였다. ①제1안은 공동물류센터를 건립하는 안, ②제2안은 물류센터를 임대하거나 보관업무만을 아웃소싱하는 외주물류, ③제3안은 보관, 수배송 업무까지 제3자 물류전문기업에게 아웃소싱하는 안이다.

이들 세 가지 방안에 대한 장단점을 분석해보면 <표 9>와 같다.

<표 9> 수도권·영남권 제주생산품 공동물류센터 운영방안

구분	건립방안(1안)	센터임대 or 외주물류 방안(2안)	제3자 물류아웃소싱(3안)
주체	운영주체는 제주특별자치도 : 중소기업 및 생산자단체의 물류비부담 경감 및 시장창출을 통한 경쟁력 강화차원에서 추진		
형태	운영형태는 화주인 중소기업이나 제3자 물류기업이 제주특별자치도로부터 업무를 위탁받아 운영		
장점	*제주생산품의 공동물류센터 확보로 자부심 고취 *중소기업 사기진작 및 기업유치에도 도움	*건립비가 전혀 소요되지 않음 *제주의 물동량의 변동성 높은 점에 부합	*건립비가 소요되지 않음 *별도의 관리운영비가 소요되지 않음 *화주와 기업간 협력적 관계가 형성
단점	*건립비 과다 소요 *국토해양부의 물류공동화 사업예산의 확보가 관건 *관리운영비 별도 소요-물류정책에 배치	*계약이 반복되고, 사업추진의 연속성이 단절될 가능성이 있음 *화주와 기업 간의 협력적 관계가 안됨	*파트너 교체 시 전환비용 증대

## 1. 제1안 ; 물류센터 건립 방안

### 1) 입 지

수도권·영남권 대도시 인근 공동물류센터는 제주지역 생산자단체와 중소기업들에게 국내외 시장진출을 위한 내륙거점으로서, 신선 농산물, 잉여상품, 계절상품, 출하대기상품 등을 소비자 및 유통업체에 적기 납품할 수 있도록 지원하는 시스템이다. 또한 제주지역 소재 제조공장으로 개별 운송되는 부자재, 원자재를 내륙거점 공동물류센터에서 집적화해 통합 집배송함으로써 개별 기업들이 부담하는 물류비용 절감에도 기여할 수 있을 것으로 기대된다.

공동물류센터의 입지는 대도시 근교 소비지 인근의 접근성, 교통 편의성, 비용 등을 종합적으로 고려하여 선정할 필요가 있다. 구체적으로 다음과 같은 사항이 고려되어야 한다.

①그 장소를 임대 또는 매입할 수 있는가, ②장소의 규모 또는 구조 등이 적합한가, ③그 장소를 임대 또는 매입할 만한 충분한 자원이 있는가, ④대형 혹은 소규모 점포들이 군집하고 있는가, ⑤지리적으로 대규모 상권이 인접해 있다든가, ⑥교통이 편리하다든가 등을 고려하여 입지를 신중하게 선택해야 한다.

이외에 해상수송, 항공수송, 육상수송 등 수송방법을 고려하여 입지를 선택할 수 있는데, 현재 경인지역의 경우는 대부분 상품이 서울지역에 공급되고 있는데, ①인천항을 통한 해상수송, ②김포공항을 통한 항공수송, ③목포항을 통한 해상과 육상의 혼합수송방식이 주류를 이룬다. 따라서 비용과 접근성 등을 고려할 때, 인천항을 거점으로 한 센터 설립방안을 고려할 수 있다.

영남지역의 경우는 부산을 중심으로 ①부산항을 통한 해상수송과 ②김해공항을 통한 항공수송이 주류를 이루며, 해상수송이 많은 점을 감안하여 부산항을 거점으로 고려할 수 있다.

센터 선정의 일반적인 조건은 다음과 같이 요약된다.

①각 운송수단의 운송비를 비교하여 배송비가 가장 최소화되는 위치, ②지가(임대료)와 교통난 등 주변요소를 동시에 고려, ③교통의 편리성, 고객의 분포, 경쟁사의 물류거점 위치, 관계법규, 투자비용 및 운영비용, ④depot(데포, 유통창고), 배송센터, 집배송단지, 복합화물 터미널, ⑤포장간이화에 공헌할 것, ⑥취급상품이 시장 확대성을 갖고 있을 것, ⑦물류비 중 운송비의 비중이 클 것, ⑧물류센터 운영에 의한 비용증가가 생산자 및 판매효과에 기여할 것, ⑨영업정보와 물류정보가 동일화하는데, 통신망을 완비하는 조건이 성립할 것, ⑩운송비, 시장, 취급품과의 요인간의 상호평가와 요인의 최적화를 통해 의사결정, ⑪종업원 모집조건 검토 등이다.

## 2) 대상과 규모

현시점에서 도내 반출 물동량에 대한 정확한 추정 및 수요예측이 어려운 점을 감안할 때, 공동물류센터의 적정규모에 대해서는 정확한 산출이 어렵다. 따라서 센터의 규모는 도내로부터 반출되는 물동량을 계절별, 품목별, 상품특성별, 생산지별, 온도별, 시장별 등을 고려하여 결정한다.

어떠한 화물을 대상으로 할 것이냐는 화물특성을 고려해야 한다. 중요한 것은 화물특성과 수송거리에 따른 물류네트워크의 차이를 이해하여야 한다. 일반적으로 화물특성과 수송거리에 따른 물류네트워크는 <표 10>과 같이 크게 4가지 형태로 분류된다.

물류네트워크 형태상 쉽게 부패나 변질이 가능한 제주지역의 농수산물은 직접배송형, 계절적 특성을 가지고 있음을 고려할 때, 소비지 진출 내륙거점 공동물류센터 운영은 신중하게 추진될 필요가 있다. 즉, 농수산물의 경우 소비지 인근 공동물류센터 운영보다는 직접배송형의 물류네트워크를 취하는 것이 바람직할 것이다.

<표 10> 물류네트워크의 유형 구분

구분	개 념	제 품유형
직접배송형	수송거리 초단거리이거나, 쉽게 부패나 변질이 가능한 상품특성을 가진 화물네트워크	화훼류, 농수축산물
중앙집중형	상품의 시장수요빈도가 높지 않아 보관기간이 긴 고중량 저부가가치 화물이 취하는 네트워크 형태	기계, 화학제품 등 공산품
지역분산형	시장의 수요에 대한 신속한 대응이 어렵거나, 상품의 시장수요 빈도가 높아 보관기간이 짧고 회전율이 높은 저중량 고부가가치 화물이 취하는 네트워크 형태	전자, 정밀, 섬유류, 음식료품 등
다단계배송형	초장거리일 경우 우선 지역거점물류센터를 거친 후 개별시장에 대한 대응은 중앙집중형이나 지역분산형을 취하는 화물네트워크	

자료 : 김태승(2007), 제주특별자치도 물류산업 육성을 위한 제언, 제주발전포럼 제23호.

또한, 제주의 농수산물은 그 출하의 특성이 계절형 상품인 만큼, 수확의 시기를 넘어서 상품을 유지하기 위해서는 특수한 보관 또는 가공처리를 위한 시설 및 기법이 필요하다. 이러한 시설은 산지에 입지하는 것이 그 비용을 최소화하는 방법이다. 도내에서 보관하고 가공 처리하는 시설을 도입하는 것이 타당하다.

따라서 소비지 인근 공동물류센터의 대상 화물은 농수산물을 제외한 중소기업 생산품 위주가 되어야 한다. 건립 시에는 초단기의 보관과 판매기능을 겸비한 중소규모 공동물류센터를 건설하는 것이 바람직하다.

### 3) 일반적 판단

물류센터의 건설을 위해서는 피킹, 패키징의 자동화 등 기본적인 시설투자가 이루어져야 한다. 그러나 물류센터 건립에 투자하는 것은 자본회수기간이 매우 길고, 비용효과도 불확실하기 때문에, 일부 대기업이나 가능하며, 지자체

차원에서도 신규 건립사업을 추진하는 것은 부적절하다. 우선 기존의 물류센터를 임대하는 방식을 우선 고려해야 할 것이다. 수도권과 영남권 일대에는 과잉 시설투자로 비어 있는 물류센터가 많이 있기 때문이다.<sup>7)</sup>

또한 많은 비용을 들여 건립한 공동물류센터를 운영함에 있어 관리 운영비가 소요되고, 물동량이 제대로 집적되지 않을 경우에는 예산낭비 등 비효율적인 문제가 발생할 소지가 높다.

따라서 단순하게 수도권 등 주력시장을 중심으로 한 공동물류센터만을 건립할 경우, 제주도 현지로부터 시장중심형 공동물류센터까지의 분산수송으로 인해 비용이 가중되고, 운영단가가 상대적으로 높은 시장중심형 공동물류센터 내에서의 장기적인 보관 및 가공 등으로 인해 오히려 물류비용을 증대시킬 우려가 있다.

## 2. 제2안 ; 공동물류센터 임대 또는 외주 물류

공동물류센터의 장점에도 불구하고, 물류센터를 운영함에 있어 운영 자체에 예산과 비용이 소요되는 사실을 간과할 수 없다. 왜냐하면, 물류공동화라는 기본적인 문제제기 목적이 총 물류비를 절감하기 위한 것이기 때문이다.

따라서 공동물류센터를 직접 운영하는 것을 피하고, 소요예산을 줄이기 위해서는 예를 들어, 화물 물동량이 모아질 때마다 외주물류를 하거나 공동물류센터를 임대방식으로 운영할 수 있다. 이럴 경우 물류센터 건립에 따른 예산

---

7) 1990년 중반 이후 수도권 지역에 물류센터가 급격히 증가하였는데, 이는 기업들이 물류비를 절감하기 위하여 독자적으로 물류센터 건립을 추진한 결과이다. 하지만 단위 기업 차원에서 물류량이 적정 규모에 도달하지 못하고, 물류를 효과적으로 계획, 운영할 수 있는 인력의 부족으로 물류센터 건설 및 운영으로 인한 비용절감 효과보다는 전체재고의 증가, 장기사장재고의 증가, 물류관리인력의 증가 등으로 오히려 물류비용이 늘어나는 비효율의 문제를 야기하였다(박명섭 외, 제조기업 물류센터 공동화에 관한 연구, 2000).

과 노력을 절감함은 물론 탄력적으로 투입함으로써, 사업추진의 성패에 대한 부담을 사전에 해소할 수 있다.

더 나아가서 외주물류 아웃소싱을 고려할 수 있다. 외주물류란 물류아웃소싱을 말하는데, 원래 한 기업이 자사가 수행하는 다양한 경영활동 중 기업의 핵심역량이 집중되어 있는 분야나 핵심역량에 기업의 자원을 집중시키고, 이외의 분야에 대해서는 해당분야의 전문기업에게 위임 운영하여, 기업의 경쟁력을 제고시키는 경영활동이다.

물류아웃소싱을 의미할 때 외주물류라는 용어를 사용하기도 하는데, 외주물류와 제3자물류는 서로 구분되어진다.

외주물류는 제3자물류의 발전과정에 있는 중간단계로 보아야 한다. 외주물류는 주로 운영측면에서 원가절감 효과를 확대하는데 초점을 두고 있는 반면에, 제3자물류는 전략적인 관점에서 원가절감 그 이상의 성과, 즉 경쟁우위의 획득을 얻는 데에 주목한다. 물론 외주물류는 운영측면 뿐만 아니라 물류관리 계획부문까지 수행할 수 있지만, 이러한 사례는 거의 없다.

외주물류와 제3자물류가 다른 점은 <표 11>과 같다.

<표 11> 제3자물류와 외주물류의 비교

비교항목	제3자물류	외주물류
운영기간	중장기 위주	단기, 일시적
관계내용	밀접, 협력 관계	느슨, 일시관계
개입범위	운영, 관리, 전략	주로 운영
계약방식	경쟁계약	수의계약
의사결정점	최고경영층	중간관리층
자산특성	무자산형 가능	자산소유 필수
관리형태	통합관리형	분산관리형
화주와 관계	협력관계, 전략적 제휴	상하계약관계
서비스범위	종합물류지향	기능별서비스(운송, 보관 등)

자료 : 정종석, 「물류산업 고도화를 위한 제3자물류 발전방안」, 대한상공회의소, 1998, p.2.



외주물류는 소요비용이 적게 드는 장점이 있지만 영업정보의 누출 등의 단점이 있기 때문에, 실제 공동물류센터를 운영하는데 있어 지역 중소기업들의 공감대 확산 등에 어려움이 있다. 1년 단위 등 장기 임대방식도 가능하지만, 물동량 확보가 어려울 경우 임대료를 낭비되는 결과를 낳을 수 있다.

### 3. 제3안 ; 제3자물류 아웃소싱

#### 1) 제3자물류의 의의

제3자물류(third-party logistics, TPL, 3PL)란 화주기업이 고객서비스의 향상, 물류관련비용의 절감, 그리고 물류활동에 대한 물류효율의 향상 등을 목적으로 공급체인의 전체 혹은 일부를 특정 물류전문업체에게 위탁하는 것을 말한다. 물류업무의 일부 또는 전체를 중·장기적으로 특정 전문 물류업체에 위탁·관리하는 것을 의미하며, 화주와 단일 혹은 복수의 제3자간에 일정기간 일정비용으로 일정서비스를 상호합의하여 수행하는 과정이다. 특히 특정서비스에 대해 약정한 기간에 화주와 제3자가 합의하는 과정이 요구되며, 계약의 범위는 물류경로에서의 수송, 보관, 하역, 포장, 물류정보, 유통가공 등을 포함하며 위험과 보상에 대한 공유를 한다.

제주특별자치도개발공사가 삼다수 물류에 대해 제3자물류 전문기업에 아웃소싱한 것처럼, 도내 생산자단체들이 일정규모의 공동물동량을 확보할 경우, 제3자물류를 통한 아웃소싱이 가능하다. 이럴 경우, 생산자 및 업체들은 기업의 고유 기술과 업무에만 집중하고, 나머지 물류는 아웃소싱함으로써 기업역량을 분산시키지 않을 수 있다. 제3자물류 아웃소싱 시에는 공동물류센터 운영도 자동 포함된다.

## 2) 제3자물류의 혜택과 문제점

제3자물류는 전문화된 기업에 물류업무를 위탁함으로써, 이를 통해 화주기업의 고객 서비스 향상, 물류서비스의 효율적 향상이 기대되는 반면, 예상되는 문제점도 있다

<표 12> 제3자물류의 혜택과 문제점

구 분	화 주	제3자물류업체	
혜 택	경제적	-장비, 설비 관련 재무위험의 전가 -비용절감 및 품질 향상 -제3자의 전문성 이용 -정보시스템 개발비용 분담	-장비, 설비의 이용효율 향상 (규모의 경제성) -소수 화주와의 관계를 통한 운영절차 감소로 효율 향상
	관리적	-핵심역량에 집중 -소수업체와의 체인구축을 통한 관리 용이	-소수의 화주에게도 전문능력 집중 -소수 화주와의 체인구축을 통한 관리 용이
	전략적	-특정 공급자와의 장기계약으로 인한 시장이동 및 선택의 제약 -간접적인 고객접촉으로 화주와 고객 간의 서비스 갭 발생	-화주로의 병합, 흡수 -화주의 자가물류화
문 제 점	경제적	-파트너 교체 시 전환비용 증대	-상당량의 착수금 투자 -호환이 불가능한 장비에 대한 투자
	관리적	-제품 및 재고에 대한 통제력 약화 -정보유출 우려 -고객서비스 품질 평가 난해	-화주로부터 탈락시 화주교체의 어려움 -화주의 기회주의 우려
	전략적	-특정 공급자와의 장기계약으로 인한 시장이동 및 선택의 제약 -간접적인 고객접촉으로 화주와 고객 간의 서비스 갭 발생	-화주로의 병합, 흡수 -화주의 자가물류화

자료 : L.M. Ellram and M.C.Cooper(1990), Supply Chain Management, Partnerships and the Shipper Third Party Relationships"

## 3) 제3자물류업체 선정과정 및 선정기준

화주업체와 제3자물류업체가 일단 계약을 맺으면 장기적인 기간 동안 수행

되며, 파트너 교체 시 전환비용 등의 문제가 예상되므로, 구체적인 절차와 다양한 요인들에 대한 평가 후 선정되어야 한다. 제3자물류업체 선정 시 다음과 같은 사항을 고려할 수 있다.

- ① 낮은 물류비용
- ② 서비스와 정보의 적시성
- ③ 제품의 낮은 손실과 손상율
- ④ 서비스 제공자의 재정적 안정성
- ⑤ 창조적인 물류관리기법
- ⑥ 약속의 이행여부
- ⑦ 필요한 경우 서비스 제공자의 최고경영층의 활용여부
- ⑧ 예기치 못한 상황이나 문제의 대응능력
- ⑨ 가격 결정 전 물류서비스 제공자에 대한 성과와 품질욕구의 충족 여부

제3자물류 아웃소싱의 성공적인 수행을 위해서는 특히 계약관계를 맺은 화주와 제3자물류업체간의 협력적 파트너십 형성이 필요하며, 이를 위해 제3자물류업체 선정은 신중하게 이뤄져야 한다.

#### 4) 일반적 판단

제주하이테크산업진흥원이 시범실시하고 있는 제3자물류 아웃소싱은 제주지역에서는 첫 시도로서 매우 큰 가치가 있다. 향후 데이터 축적을 통해 보다 발전된 제3자물류 아웃소싱 모델이 만들어질 것이다. 이러한 제3자물류가 활성화될 경우 제주지역 중소기업들이 본업에만 역량을 쏟아 붓을 수 있는 토대가 마련될 것으로 기대된다.

특히 중앙정부 역시, 공동물류화 및 제3자물류 활성화를 위한 지원사업을 법규로 보장하고 있다. 따라서 제주지역 생산품에 대한 제3자물류 아웃소싱을 적극적으로 검토할 필요가 있다.

## 제4절 시사점 및 공동물류센터 운영 모형

### 1. 시사점

결론적으로 공동물류센터를 건립하는 것은 막대한 예산이 들어 적절한 사업이 아니며, 수도권 및 영남권 지역에도 많은 물류센터가 산재해 있어, 이 중에서 가장 적정하고 제주지역 생산품 유통에 유리한 조건의 물류센터를 선정하여 임대방식으로 운영하는 것이 바람직하다.

#### 1) 임대방식

임대방식의 공동물류센터 운영 방안을 정리하면 다음과 같다.

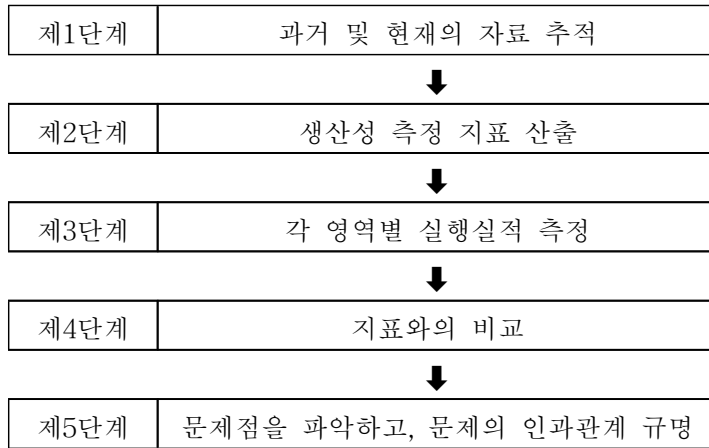
공동물류센터의 운영 취지가 이익창출이 아닌, 지역 중소기업의 물류비 부담 경감 및 시장창출을 통한 경쟁력 강화와 지역경제 활성화에 있으므로, 공동물류센터의 운영 추진주체는 이해관계에서 중립적이고 정책입안주체로서 의사결정 및 조정능력이 뛰어난 제주특별자치도가 되어야 할 것으로 보인다.

또한 공동물류센터 관리·운영비용의 조달방법은 중소기업의 경우, 센터 운영의 관리·운영비용 부담능력이 떨어지므로, 기업지원 관점에서 접근하는 것이 타당하다 여겨진다. 수익자인 제조기업과 제주특별자치도가 공동 부담하는 형식이 바람직할 것으로 보인다. 운영형태는 화주인 제주특별자치도 제조기업이 중심이 되고, 제주특별자치도는 제조기업 간의 조정자적 역할을 해야 한다. 따라서 화주인 제조기업이 자사의 요구에 맞게 제주특별자치도의 역할을 주문할 필요가 있다.

공동물류센터의 관리에서 중요하게 고려해야 할 사항으로 효율화를 들 수 있다. 효율화를 위해서는 무엇보다 물류 관련 전반적인 사항에 대한 데이터를 축적하여 현재의 상태를 조사하고 숫자로 정리하여 이를 추적할 수 있게 한

다. 특히 물류작업 인원수, 수배송차량수, 물류시설 공간면적 등을 기초로 물류지표를 만들고, 물류지표에 따라 문제점을 발견하고, 지속적인 개선이 이루어질 수 있도록 한다.

효율적 관리를 위해서는 <그림 10>과 같은 단계의 생산성 향상 시스템을 개발할 필요가 있다.



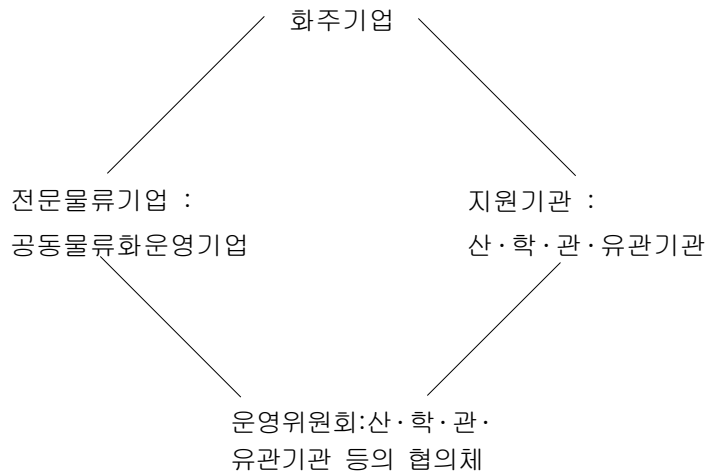
<그림 10> 생산성 향상 시스템 설계 과정

## 2) 제3자물류

제3자물류를 수행하고 있는 전문적인 물류업체에 모든 관리업무를 아웃소싱을 하는 방안을 고려할 수 있다. 우리나라의 전문 물류기업도 수준 높은 서비스를 수행하고 있는 만큼, 제3자물류 아웃소싱을 적극적으로 검토하여 추진할 필요가 있다. 물류센터 운영을 포함한 수배송 업무까지 일괄 아웃소싱하는 방식이다. 제3자물류의 성공적인 수행을 위해서는 특히 계약관계를 맺은 화주와 제3자물류업체 간의 협력적 파트너십 형성이 필요하다. 보다 최적의 제3자물류업체 선정을 위해 우리나라 전문 물류업체에 대한 사전 실태파악과 정보 확보가 필요하다.

## 2. 공동물류센터 운영 모형

중소기업의 공동물류센터 운영 모형은 <그림 11>과 같이 화주기업, 지원기관, 운영위원회, 전문물류기업을 중심으로 물류공동화를 구축하는 방안을 제시할 수 있다.



<그림 11> 중소기업 공동물류센터 운영 모형

각 주체별 기능 및 역할은 다음과 같이 요약된다.

### 1) 운영위원회

공동물류화는 동일업종 혹은 이업종간 물류기능을 각각 기업이 직접 수행하는 것이 아니라, 공동으로 물류전문기업에 의해 수행하는 것인 만큼 각 기업간 목표의 불일치 혹은 이해관계의 상충으로 협력적 네트워크 형성 및 갈등조성의 문제가 대두된다.

따라서 공동물류화의 각 기능에 관련된 화주기업, 제주특별자치도, 기업지원기관 및 유관기관, 학계, 전문물류기업으로 구성된 협의체로, 12~15명으로

구성된 운영위원회를 조직하고, 제주특별자치도의 주도하에 공동물류 관련 총괄적인 의사결정, 이해관계조정, 계획수립, 구체적인 운영전략과 전술결정 등의 업무를 관장하게 한다.

- 공동물류센터 관련 의사결정 총괄 및 심의
- 공동물류센터 관련 계획 및 발전전략 수립
- 예산편성
- 이해조정
- 기타 총괄업무 심의

## 2) 화주협의회

공동물류화의 실질적인 수혜자이고 주체로서 공동물류센터의 활용을 극대화할 의무와 책임이 있다. 이를 위해 생산제품을 공급하고, 물류관련 의견제시와 관련제품에 대한 정보를 제공하며, 물류서비스에 대한 욕구를 제시하도록 한다. 또한 기업 간 정보공유와 소통을 원활히 하기 위해 화주협의회를 구성하여 수시로 네트워킹한다.

- 생산제품 공급
- 물류 및 제품관련 정보제공 및 의견 제시 등

## 3) 제주특별자치도

공동물류기능이 효과적이고 효율적으로 수행되도록 물류공동화 기능을 주도하되, 지속적으로 물류서비스를 모니터링하고 측정하여 전문물류기업의 물류기능을 감독하고, 관련기업 혹은 유관 기관간 협력적 네트워크를 구축하여 갈등을 조정하는 등 지속적인 지원역할을 수행한다.

- 공동물류센터의 공동물류화 기능 주도
- 공동물류센터의 운영 목표 및 방향 제시

- 공동물류센터 운영 예산 및 인력 지원
- 공동물류센터의 운영 감독
- 물류서비스 품질 조사 및 측정
- 이해관계자간 이해 조정 등

#### 4) 전문물류기업

공동물류기능을 효율적으로 수행하기 위해서는 물류관련분야에 전문적인 운영능력이 있으면서 독립적으로 물류기지 및 물류센터를 수도권과 영남권에 보유한 전문 물류서비스를 수행하는 대규모의 종합물류기업이 공동물류의 실행주체가 되어야 한다. 전문물류기업은 물류부문에 인력, 시설, 정보 및 지식 등에 고도의 전문성을 갖추고, 특별자치도에서 생산된 제품의 공동물류를 통해 물류부문 가치를 창출하고 실행전략을 수립하며, 지속적으로 시장정보를 수집하여 화주기업에 제공하도록 한다.

- 공동물류센터의 운영 방안 제시
- 공동물류센터 운영관련 인력, 시설, 정보 및 지식 제공
- 공동물류화 기능 수행
- 공동물류화 예산 집행
- 시장정보 수집 및 제공
- 물류정보시스템 구축
- 물류운영체계 수립
- 종합물류기업의 비밀 준수 등



## VI. 요약 및 제언

### 제1절 요약

물류는 21세기 고부가가치 유망산업으로 부각되어, 각 국 또는 각 지자체들이 물류산업 육성을 위해 노력하고 있으며, 이에 따라 물류공동화 및 물류단지 조성, 공동물류센터 운영 등 다양한 물류비 절감 방안들이 도입되고 있다.

이러한 상황에서 제주의 기업들은 생산제품의 배송을 위해 타시도 기업들보다 해운운송(운임, 하역료 등) 및 항공운송비(운임, 공항이용료 등)를 추가 부담하고 있어, 기업경영에 불리한 조건을 감수해야 하는 실정이다.

제주지역 물동량 현황을 분석해보면, 지난 2003년 1,017만톤을 기록한 이후 한 번도 기록을 경신하지 못한 채, 연간 900만톤대에서 제자리 걸음을 하고 있다. 이는 지역경제의 침체 탓도 있지만, 물류비용 때문에 산지폐기된 물동량이 있었기 때문이기도 하다. 또한 이러한 제주지역 물동량 규모는 선진물류시스템의 도입 및 정부의 지원을 이끌어내는 데 저해요인으로 작용해왔다. 지금부터라도 도 차원의 물류 마스터플랜의 수립이 필요하다.

그 중 단기해결과제로서 다양한 물류비 절감 방안들을 적극 도입할 필요가 있으며, 제주생산품이 대도시 소비자에게 저렴하게 접근할 수 있는 선진물류시스템의 하나로써 공동물류센터의 운영방안을, 제3자물류 아웃소싱과 함께 구체적으로 수립할 때가 되었다.

본 연구는 이러한 관점에서, 제주지역 물류현황을 살펴보고 전국의 물류센터 운영 실태 조사를 통해 이의 운영방안 및 운영모델을 다음과 같이 모색하였다.

첫째, 수도권·영남권 등 대도시 인근 공동물류센터는 제주지역 생산자단체와 중소기업들에게 국내외 시장진출을 위한 내륙거점으로서 신선 농산물, 잉여상품, 계절상품, 출하대기상품 등을 소비자 및 유통업체에 적기 납품할 수 있도록 지원하는 시스템이다. 하지만 공동물류센터 운영이 물류비를 절감시킬 수 있는 시스템임에도 불구하고 물류센터 운영자체가 예산과 비용이 소요되는 것인 만큼 센터 운영의 효율화가 필요하다. 이를 위해서는 센터 운영에 대한 생산자단체나 기업들의 욕구조사를 통한 활용도를 증대시킬 수 있는 공감대 형성이 필요하며, 물류센터 선정 시에는 교통망 입지, 임대료, 저장 용도 등 다수의 요인을 면밀하게 검토해야 한다.

둘째, 공동물류센터 설립과 관련해서는 물류센터를 건립하는 것은 막대한 예산이 들고 자본회수기간이 길어 적절한 사업이 아니며, 수도권 및 영남권 지역에도 많은 물류센터가 산재해 있어, 이 중에서 가장 유리한 임대조건의 물류센터를 선정할 필요가 있다. 즉, 물류센터의 일부를 임대하는 등의 방식으로 외주물류 협약을 맺어 운영하는 것이 비용 절약 면에서 유리할 것이다. 그리고 보다 장기적인 관점에서는 제3자물류기업에 아웃소싱을 하여 물류에 따른 제반활동을 맡기는 시스템을 갖춰 나가야 할 것이다.

셋째, 대상 화물과 관련해서는 화물 특성 및 수송거리에 따른 물류 네트워크 형태상 쉽게 부패나 변질이 가능한 제주지역의 농수산물의 경우, 직접배송형 내지 계절형의 특성을 가지고 있음을 고려할 때, 소비지 진출 내륙거점 공동물류센터 운영은 신중하게 추진될 필요가 있다. 따라서 소비지 인근 공동물류센터의 대상 화물은 시범사업단계에선 농수산물을 제외한 중소기업 생산품 위주로 추진하는 것이 바람직하다.

넷째, 운영주체는 중소기업 및 생산자단체의 물류비 부담 경감 및 시장창출을 통한 경쟁력 강화차원에서 제주특별자치도가 주도적으로 추진해야 한다. 예산과 관련해서는 물류업무를 관할하는 국토해양부 등에 물류공동화 지원사

업 신청을 통해 국비 확보 노력을 펼칠 필요가 있다.

운영모델로는 다음과 같이 제시할 수 있다.

i) 공동물류화의 각 기능에 관련된 화주기업, 제주특별자치도, 기업지원기관 및 유관기관, 학계, 전문물류기업으로 구성된 협의체로, 12~15명으로 구성된 운영위원회를 조직하고, 이 운영위원회는 제주특별자치도의 주도하에 공동물류관련 총괄적인 의사결정, 이해관계조정, 계획수립, 구체적인 운영전략과 전술 결정 등의 업무를 관장하게 한다.

ii) 공동물류화의 실질적인 수혜자이자 주체인 화주들 간의 화주협의회를 구성하여, 생산제품을 공급하고, 기업 간 정보공유와 소통을 원활히 하기 위해 물류관련 의견제시와 관련제품에 대한 정보를 제공하며, 물류서비스에 대한 욕구를 제시하는 등 수시로 네트워킹하도록 한다.

iii) 제주특별자치도는 공동물류기능이 효과적이고 효율적으로 수행되도록 물류공동화 기능을 주도하되, 지속적으로 물류서비스를 모니터링하고 측정하여 전문물류기업의 물류기능을 감독하고, 관련기업 혹은 유관 기관간 협력적 네트워크를 구축하여 갈등을 조정하는 등 지속적인 지원역할을 수행한다.

iv) 전문물류기업은 물류부문에 인력, 시설, 정보 및 지식 등에 고도의 전문성을 갖추고, 특별자치도에서 생산된 제품의 공동물류를 통해 물류부문 가치를 창출하고 실행전략을 수립하며, 지속적으로 시장정보를 수집하여 화주기업에 제공하도록 한다.

## 제2절 정책적 제언 및 연구의 한계

제주도는 섬이라는 지형적 조건과 각종 인프라, 산업기반의 취약성으로 인해 다른 지역에 비해 물류산업의 발전이 상대적으로 낙후되어 있다. 다행스러운 것은 올해부터 제주특별자치도 지역물류기본계획 수립을 위한 용역연구가 진행되고 있어 앞으로 제주물류에 대한 자료와 지식이 축적될 것이라는 점이다. 이번 공동물류센터 운영 연구결과를 토대로 제주물류의 합리화를 위한 정책적 제언을 다음과 같이 제시하고자 한다.

첫째, 물류 문제에 대한 관심이 제고되어야 한다

물류는 지역 내 산업을 다각화하고 활성화하는데 촉매 역할을 담당하는 지역 내 기간 서비스이다. 하지만 제주 물류는 우선 물동량의 한계 때문에 해상 운송 등에 높은 비용이 소요되고 있음에도 불구하고, 물류비용 결정에 주도권을 잡지 못하고 있다. 또한 계절성이 뚜렷한 제주지역의 농수산물 화물의 경우 소비지에 수배송되는 데도 물류의 특성상, 편도비용 개념이 아닌 왕복비용 개념의 물류비를 부담해야 하는 실정이다. 해상물류와 육상물류의 이중적 비용 부담을 해소하는 길이 제주 경제의 활성화를 위한 첩경이다. 과도한 물류비 부담은 결국 도민들의 경제생활에 어려움을 안겨주게 된다.

물류문제의 개선을 위해서는 지식과 정보의 공유가 절대적으로 필요한데, 제주에서는 물류를 담당하는 업계의 문제로 한정됨으로써 정책적 측면에서 접근이 미약한 실정이다. 다행스러운 것은 올해부터 제주특별자치도 지역물류 기본계획 수립을 위한 용역연구가 진행되고 있어 물류문제에 대한 관심 제고 및 도민적 합의가 필요하다.

둘째, 단기적 현안 해결 모색과 장기적 목표 달성을 위한 전략을 마련해야 한다

이를 위해서는 단기적 현안 해결 및 국가 단위의 물류전략과 연계하여 탄력적이고도 능동적으로 실천하기 위한 종합계획이 마련되어야 한다. 물류분야에 대한 우선순위를 파악한 후, 우선 단기적인 현안과제부터 해결해 나가야 한다. 단기 목표는 물류비용 절감 및 판매 활성화이며, 이는 곧 제주생산품의 물류체계 합리화를 도모한다는 것을 의미한다. 이에 대한 대안으로 제주도 단위의 택배기업을 설립하거나 우체국이나 대형 택배업과의 제휴를 통해 도내 소량화 개별화된 물류네트워크를 통합 규모화해야 한다. 이럴 경우 화물의 적정규모화로 발생하는 교섭력을 이용하여 단위 물류비용을 최소화할 수 있다는 것이다. 지역 내 종합 공동물류센터를 설립 운영함으로써 공동입하, 가공 활성화, 브랜드 라벨 등 화물의 공동화·규모화·부가가치화를 도모할 수 있다. 산지 종합 공동물류센터는 택배업의 거점물류센터 기능을 수행함과 동시에 제주도상품의 집하와 배송의 효율화를 꾀할 수 있을 뿐만 아니라, 수도권 및 영남권 소비지 인근 공동물류센터간에 Hub To Hub 물류전략을 구사할 수 있게 된다. 더 중요하고 어려운 단기 현안은 제주도민들은 육지부에서 택배 등의 물류서비스를 받을 때 타 지역보다 고비용을 부담하고 있다. 이는 물류체계의 개별화 때문인데, 제주를 대표하는 제3자 물류기업을 선정하여 화주들이 활용할 수 있도록 홍보하는 등 이에 대한 관심과 해결방안이 마련되어야 할 것이다.

셋째, 정부의 지원을 이끌어내야 한다

우리나라 물류정책에 관한 법 규정은 종전 화물유통촉진법을 개정(2008. 2. 29)한 물류정책기본법에 들어 있다.<sup>8)</sup> 이 법에는 물류시설 장비의 확충 및 물

---

8) 제주특별자치도는 물류정책기본법에 의거하여 전국 광역시 가운데서는 최초로 지역물류기본계획 수립에 착수했다. 한국교통연구원에 의뢰해 내년 10월까지 기본계획수립

류공동화, 자동화를 비롯하여 물류표준화, 물류정보화, 물류산업의 경쟁력 강화(제3자 물류촉진 등)를 통한 물류체계의 효율화를 촉진하는 내용이 다수 차지하고 있다.

따라서 제주물류비용의 대부분이 해상물류에 따른 비용임을 감안하면 우리나라 국내법 상 도서지역 운임지원 정책이 있는 것에 비추어 해상물류비만큼이라도 중앙정부와 지방자치단체가 분담하여 지원하는 것이 타당하다. 제주지역 농수산물이 물류비용 때문에 산지 폐기되는 사례는 없어야 한다. 장기적인 과제로는 컨테이너선이 정박할 수 있는 대규모의 투자를 이끌어내야 한다. 현재 페리선 위주의 연안 해운은 물류공동화와 수송시간 단축에 지장을 초래한다. 화물의 대량화 등 글로벌 해운이 가능하도록 컨테이너선석이 필요하며, 또한 연안해운의 시간문제와 항공의 비용문제를 해결할 수 있도록 첨단장비가 구축된 위그선 도입도 적극 검토해야 한다.

이러한 물류인프라 사업의 원활한 추진을 위해서는 물류업무를 총괄하고 있는 국토해양부와의 공조체계 구축이 필요하다. 국토해양부의 물류관련 조직은 제2차관 아래 물류항만실이 있으며, 여기에 물류정책관, 해운정책관, 해상안전정책관, 항만건설정책관 등 4개의 정책관 조직을 두고 있다. 그리고 이 중, 물류정책관에 물류정책과, 물류시설정보과, 물류산업과, 항만제도협력과, 항만유통과가 있다. 국토해양부는 신성장 동력의 하나로 물류산업을 육성키로 하고, 물류산업을 제3자 물류 중심으로 시장구조를 재편해 나갈 방침이다. 이를 위해 물류정보시스템 도입에 대한 세제 지원, 법인세 공제 등을 통한 물류전문기업 육성을 주요업무로 상정해 놓고 있다.

넷째, 물류는 현장에서 해답을 찾는 것이 중요하다

물류에 대한 지식은 문헌을 통해 터득할 수 있지만, 제주물류의 현주소를

---

을 완료할 예정이다. 이와 함께 지역물류정책위원회도 머지않아 가동될 예정이다.

파악하는 데는 도내는 물론 선진 물류지역인 부산, 인천, 광양 등 비교 고찰이 필요하다. 그리고 무엇보다 제주생산품의 물류비 절감을 위해서는 제주생산품의 유통경로를 따라 현장에서 진행되는 물류정보와 지식을 축적해야 한다. 창고임대료가 얼마인지, 여객선과 화물선의 운임 차이는 얼마인지, 육상수송비는 어느 정도인지, 화물운송비를 줄일 수 있는 방안은 무엇인지 등, 다 현장에서 확인해야 할 사안이며, 이에 대한 지식과 정보가 축적되지 않고서는, 제주물류의 해결점 도출은 절대로 불가능하다. 그리고 외부와의 네트워크 구축이 중요하다. 제주의 물류는 지역 내 내부물류와 지역 외 외부물류로 구성되어 있는 만큼, 외부물류와의 네트워크가 절대 필요하다. 따라서 공급체인(Supply Chain)의 완성을 위해서는 외부물류와의 네트워크가 매우 중요한 만큼, 이에 대한 행정적인 지원시책을 검토할 필요가 있다.

다섯째, 지역물류정책위원회 활성화가 필요하다

많은 요인과 환경 변화에 민감하게 반응하는 물류처럼 살아 숨 쉬는 것도 없다. 계절성이 농후한 농수산물 등의 홍수 출하시기가 도래하기 전에 사전에 대책을 세우는 등 민첩한 대응이 필요하다. 제주지역물류위원회를 구성하여 매달 회의를 개최하여 시기적으로 부상하는 현안들을 미리미리 점검할 필요가 있다. 그리고 물류선진지보다 뒤쳐져 있는 제주물류의 근본적인 문제들을 하나하나 끄집어내 해결책을 모색할 때만이 제주물류의 선진화, 합리화, 효율화가 가능할 것이다. 지역의 물류문제를 해결해 나갈 조직과 인력 구성이 필요한 이유가 여기에 있다.

이제 제주물류에 대해서도 보다 많은 관심을 가지고, 제주물류의 비전과 목표를 수립할 때가 도래했다. 제주물류의 획기적인 혁신을 통해 지역경제 발전에 보탬이 되는 시스템 구축에 지혜를 모아 나가야 할 때이다.

위와 같은 대안을 제시함에 불구하고, 본 연구는 제주생산품의 유통경로 실

태 및 세부적으로 분류된 제주 물동량 통계가 안 되어 있는 상황 속에서 진행되어 명확한 방안을 제시할 수 없지만 제주물류의 합리화를 위한 단초를 마련했다는데 의의를 충분히 찾을 수 있을 것이라고 본다.



## 《참고문헌》

- 건설교통부(2006), “국토물류기본계획 수정계획”.
- 교통개발연구원(2002), “물류부문의 정부기능 및 역할정립에 관한 연구”.
- 김규창(1999), “대구지역 물류 효율화를 위한 물류체계 개선방안”.
- 김태승(2007), “제주특별자치도 물류산업 육성을 위한 제언”, 제주발전포럼 제23호.
- 경기개발연구원 (2007), “수도권 주요산업별 국내외 공급사슬망 분석 연구”.
- 박승찬(2002), “제3자물류의 활용유형과 성과에 관한 연구”.
- 박정섭 외(2006), 보관하역론, 두남.
- 박찬석(2003), “물류/SCM의 이해와 공공물류의 적용”.
- 삼성경제연구소(2003), “물류산업의 현황과 과제”.
- 삼성경제연구소(2008), “경쟁우위의 새로운 원천 : SCM”.
- 산업연구원(1998), “제조기업의 물류센터 공동화에 관한 연구”.
- 손병석 외(2008), “물류센터의 부가가치활동에 대한 고찰 및 사례”.
- 유창권(2008), “화주기업과 물류서비스 공급업체의 파트너십 유형과 물동서비스 만족도에 관한 실증연구”.
- 윤광훈·배희성(2005), “기업의 환경적 요인이 물류통합에 미치는 영향”.
- 윤혁권(1998), “국내기업의 물류부문 효율성 제고방안에 관한 고찰”.
- 이헌수(1996), “부산지역 물류시스템의 실태와 합리화 전략에 관한 연구”.
- 전북발전연구원(2006), “전라북도 물류산업 육성을 위한 기초연구”.
- 제주특별자치도개발공사(2008), “제주삼다수 및 제주도 물류체계 혁신방안”.
- 한동철(2002), 공급사슬관리, SIGMA INSIGHT.

국토해양부 홈페이지 ([www.mltm.go.kr](http://www.mltm.go.kr))

부산항만공사 ([www.pba.or.kr](http://www.pba.or.kr))

인천항부두관리공사 ([www.port.co.kr](http://www.port.co.kr))

한국물류창고협회 ([www.kowa.or.kr](http://www.kowa.or.kr))

## 《부 록》

### 물류정책기본법

- 법률 제6239호 일부개정 2000. 01. 28.
- 법률 제6305호(관세법) 일부개정 2000. 12. 29.
- 법률 제6655호(국토의계획및이용에관한법률) 일부개정 2002. 02. 04.
- 법률 제6656호(공익사업을위한토지등의취득및보상에관한법률) 일부개정 2002. 02.
- 법률 제6841호(산지관리법) 일부개정 2002. 12. 30.
- 법률 제7240호(석유및석유대체연료사업법) 일부개정 2004. 10. 22.
- 법률 제7384호 일부개정 2005. 01. 27.
- 법률 제7428호(채무자 회생 및 파산에 관한 법률) 일부개정 2005. 03. 31.
- 법률 제7518호 법제명변경 및 일부개정 2005. 05. 26.
- 법률 제7678호(산림자원의 조성 및 관리에 관한 법률) 일부개정 2005. 08. 04.
- 법률 제8014호(하수도법) 일부개정 2006. 09. 27.
- 법률 제8338호(하천법) 일부개정 2007. 04. 06.
- 법률 제8351호(농어촌정비법) 일부개정 2007. 04. 11.
- 법률 제8352호(농지법) 일부개정 2007. 04. 11.
- 법률 제8370호(수도법) 일부개정 2007. 04. 11.
- 법률 제8486호(산업표준화법) 일부개정 2007. 05. 25.
- 법률 제8617호 법제명변경 및 전문개정 2007. 08. 03("화물유통촉진법"에서 변경)
- 법률 제8852호(정부조직법) 일부개정 2008. 02. 29.

## 제1장 총 칙

**제1조(목적)** 이 법은 물류체계의 효율화, 물류산업의 경쟁력 강화 및 물류의 선진화·국제화를 위하여 국내외 물류정책·계획의 수립·시행 및 지원에 관한 기본적인 사항을 정함으로써 국민경제의 발전에 이바지함을 목적으로 한다.

**제2조(정의)** ①이 법에서 사용하는 용어의 정의는 다음과 같다.

1. “물류(物流)”란 재화가 공급자로부터 조달·생산되어 수요자에게 전달되거나 소비자로부터 회수되어 폐기될 때까지 이루어지는 운송·보관·하역(荷役)등과 이에 부가되어 가치를 창출하는 가공·조립·분류·수리·포장·상표부착·판매·정보통신 등을 말한다.
2. “물류사업”이란 화주(貨主)의 수요에 따라 유상(有償)으로 물류활동을 영위하는 것을 업(業)으로 하는 것으로 다음 각 목의 사업을 말한다.
  - 가. 자동차·철도차량·선박·항공기 또는 파이프라인 등의 운송수단을 통하여 화물을 운송하는 화물운송업
  - 나. 물류터미널이나 창고 등의 물류시설을 운영하는 물류시설운영업
  - 다. 화물운송의 주선(周旋), 물류장비의 임대, 물류정보의 처리 또는 물류컨설팅 등의 업무를 하는 물류서비스업
3. “물류체계”란 효율적인 물류활동을 위하여 시설·장비·정보·조직 및 인력 등이 서로 유기적으로 기능을 발휘할 수 있도록 연계된 집합체를 말한다.
4. “물류시설”이란 물류에 필요한 다음 각 목의 시설을 말한다.
  - 가. 화물의 운송·보관·하역을 위한 시설
  - 나. 화물의 운송·보관·하역 등에 부가되는 가공·조립·분류·수리·포장·상표부착·판매·정보통신 등을 위한 시설

다. 물류의 공동화·자동화 및 정보화를 위한 시설

라. 가목부터 다목까지의 시설이 모여 있는 물류터미널 및 물류단지

5. “물류공동화”란 물류기업이나 화주기업(貨主企業)들이 물류활동의 효율성을 높이기 위하여 물류에 필요한 시설·장비·인력·조직·정보망 등을 공동으로 이용하는 것을 말한다. 다만, 「독점규제 및 공정거래에 관한 법률」 제19조제1항 각 호 및 같은 법 제26조제1항 각 호에 해당하는 경우(같은 법 제19조제2항에 따라 공정거래 위원회의 인가를 받은 경우를 제외한다)를 제외한다.

6. “물류표준화”란 「산업표준화법」 제12조에 따른 한국산업표준 중 물류활동과 관련된 것을 말한다.

7. “물류표준화”란 원활한 물류를 위하여 다음 각 목의 사항을 물류 표준으로 통일하고 단순화하는 것을 말한다.

가. 시설 및 장비의 종류·형상·치수 및 구조

나. 포장의 종류·형상·치수·구조 및 방법

다. 물류용어, 물류회계 및 물류관련 전자문서 등 물류체계의 효율화에 필요한 사항

8. “단위물류정보망”이란 기능별 또는 지역별로 관련 행정기관, 물류기업 및 그 거래처를 연결하는 일련의 물류정보체계를 말한다.

9. “종합물류정보망”이란 단위물류정보망을 종합적으로 연계하여 구성한 물류정보체계를 말한다.

10. “제3자물류”란 화주가 그와 대통령령으로 정하는 특수관계에 있지 아니한 물류기업에 물류활동의 일부 또는 전부를 위탁하는 것을 말한다.

11. “국제물류주선업”이란 타인의 수요에 따라 자기의 명의로 계산으로 타인의 물류시설·장비 등을 이용하여 수출입화물의 물류를 주선하는 사업을 말한다.

12. “물류관리사”란 물류관리에 관한 전문지식을 가진 자로서 제51조에

따른 자격을 취득한 자를 말한다.

②제1항제2호에 따른 각 물류사업의 구체적인 범위는 대통령령으로 정한다.

**제3조(기본이념)** 이 법에 따른 물류정책은 물류가 국가 경제활동의 중요한 원동력임을 인식하고, 신속·정확하면서도 편리하고 안전한 물류활동을 촉진하며, 정부의 물류 관련 정책이 서로 조화롭게 연계되도록 하여 물류산업이 체계적으로 발전하게 하는 것을 기본이념으로 한다.

**제4조(국가 및 지방자치단체의 책무)** ①국가는 물류활동을 원활히 하고 물류체계의 효율성을 높이기 위하여 국가 전체의 물류와 관련된 정책 및 계획을 수립하고 시행하여야 한다.

②국가는 물류산업이 건전하고 고르게 발전할 수 있도록 육성하여야 한다.

③지방자치단체는 국가의 물류정책 및 계획과 조화를 이루면서 지역적 특성을 고려하여 지역물류에 관한 정책 및 계획을 수립하고 시행하여야 한다.

**제5조(물류기업 및 화주의 책무)** 물류기업 및 화주는 물류사업을 원활히 하고 물류체계의 효율성을 증진시키기 위하여 노력하고, 국가 또는 지방자치단체의 물류정책 및 계획의 수립·시행에 적극 협력하여야 한다.

**제6조(다른 법률과의 관계)** ①물류에 관한 다른 법률을 제정하거나 개정하는 경우에는 이 법의 목적과 물류정책의 기본이념에 맞도록 하여야 한다.

②이 법에 규정된 것 외의 물류시설의 개발 및 운영, 물류사업의 관리와 육성 등에 관하여는 따로 법률로 정한다.

## 제2장 물류정책의 종합·조정

### 제1절 물류현황조사

**제7조(물류현황조사)** ①국토해양부장관은 물류에 관한 정책 또는 계획의 수립·변경을 위하여 필요하다고 판단될 때에는 관계 행정기관의 장과 미리 협의한 후 물동량의 발생현황과 이동경로, 물류시설·장비의 현황과 이용실태, 물류인력과 물류체계의 현황, 물류비, 물류산업과 국제물류의 현황 등에 관하여 조사할 수 있다. 이 경우 「교통체계효율화법」 제9조의 국가교통조사와 중복되지 아니하도록 하여야 한다. [개정 2008.2.29 제8852호(정부조직법)]

②국토해양부장관은 다음 각 호의 자에게 제1항의 조사(이하 "물류현황조사"라 한다)에 필요한 자료의 제출을 요청하거나 그 일부에 대하여 직접 조사하도록 요청할 수 있다. 이 경우 협조를 요청받은 자는 특별한 사정이 없는 한 이에 따라야 한다. [개정 2008.2.29 제8852호(정부조직법)]

1. 관계 중앙행정기관의 장
2. 특별시장·광역시장·도지사 및 특별자치도지사(이하 "시·도지사"라 한다)
3. 물류기업 및 이 법에 따라 지원을 받는 기업·단체 등

③국토해양부장관은 물류현황조사를 효율적으로 수행하기 위하여 필요한 경우에는 물류현황조사의 전부 또는 일부를 전문기관으로 하여금 수행하게 할 수 있다. [개정 2008.2.29 제8852호(정부조직법)]

④국토해양부장관은 물류현황조사의 결과에 따라 물류비 등 물류지표를 설정하여 물류정책의 수립 및 평가에 활용할 수 있다. [개정 2008.2.29 제8852호(정부조직법)]

**제8조(물류현황조사지침)** ①국토해양부장관은 제7조제2항에 따라 물류현황조사를 요청하는 경우에는 효율적인 물류현황조사를 위하여 조사의 시기, 종류 및 방법 등에 관하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 조사지침을 작성하여 통보할 수 있다. [개정 2008.2.29 제8852호(정부조직법)]

②국토해양부장관은 제1항의 지침을 작성하려는 경우에는 미리 관계 중앙 행정기관의 장과 협의하여야 한다. [개정 2008.2.29 제8852호(정부조직법)]

**제9조(지역물류현황조사 등)** ①시·도지사는 지역물류에 관한 정책 또는 계획의 수립·변경을 위하여 필요한 경우에는 해당 행정구역의 물동량 현황과 이동경로, 물류시설·장비의 현황과 이용실태, 물류산업의 현황 등에 관하여 조사할 수 있다. 이 경우 「교통체계효율화법」 제9조의 국가교통조사와 중복되지 아니하도록 하여야 한다.

②시·도지사는 관할 시·군 및 구(지방자치단체인 시·군 및 자치구를 말한다. 이하 “시·군·구”라 한다)의 시장·군수 및 구청장 (이하 “시장·군수·구청장”이라 한다), 물류기업 및 이 법에 따라 지원을 받는 기업·단체 등에게 제1항의 조사(이하 “지역물류현황조사”라 한다)에 필요한 자료를 제출하도록 요청하거나 그 일부에 대하여 직접 조사하도록 요청할 수 있다. 이 경우 협조를 요청받은 자는 특별한 사정이 없는 한 이에 따라야 한다.

③시·도지사는 지역물류현황조사의 효율적인 수행을 위하여 필요한 경우에는 지역물류현황조사의 전부 또는 일부를 전문기관으로 하여금 수행하게 할 수 있다.

④시·도지사는 제2항에 따라 지역물류현황조사를 요청하는 경우에는 효율적인 지역물류현황조사를 위하여 조사의 시기, 종류 및 방법 등에 관하여 해당 특별시·광역시·도 및 특별자치도(이하 “시·도”라 한다)의 조례로 정하는 바에 따라 조사지침을 작성하여 통보할 수 있다.

**제10조(물류개선조치의 요청)** ①국토해양부장관은 물류현황조사 등을 통하여 물류수요가 특정 물류시설이나 특정 운송수단에 치우쳐 효율적인 물류체계 운용을 해치거나 관계 중앙행정기관의 장 또는 시·도지사의 물류 관련 정책 또는 계획이 제11조의 국가물류기본계획(이하 “국가물류기본계획”이라 한다)에 위배된다고 판단될 때에는 해당 중앙행정기관의 장이나 시·도지

사에게 이를 개선하기 위한 조치를 하도록 요청할 수 있다. 이 경우 국토해양부장관은 미리 해당 중앙행정기관의 장 또는 시·도지사에게 개선조치에 대하여 협의하여야 한다. [개정 2008.2.29 제8852호(정부조직법)]

②제1항에 따라 개선조치를 요청받은 관계 중앙행정기관의 장이나 해당 시·도지사는 특별한 사유가 없는 한 이를 개선하기 위한 조치를 강구하여야 한다.

③관계 중앙행정기관의 장이나 시·도지사는 제1항에 따른 개선조치의 요청에 이의가 있는 경우에는 제17조의 국가물류정책위원회(이하 "국가물류정책위원회"라 한다)에 조정을 요청할 수 있다.

## 제2절 물류계획의 수립·시행

**제11조(국가물류기본계획의 수립)** ①국토해양부장관은 국가물류정책의 기본 방향을 설정하는 10년 단위의 국가물류기본계획을 5년마다 공동으로 수립하여야 한다. [개정 2008.2.29 제8852호(정부조직법)]

②국가물류기본계획에는 다음 각 호의 사항이 포함되어야 한다.

1. 국내의 물류환경의 변화와 전망
2. 국가물류정책의 목표와 전략 및 단계별 추진계획
3. 운송·보관·하역·포장 등 물류기능별 물류정책 및 도로·철도·해운·항공 등 운송수단별 물류정책의 종합·조정 관련 사항
4. 물류시설·장비의 수급·배치 및 투자 우선순위에 관한 사항
5. 연계물류체계의 구축과 개선에 관한 사항
6. 물류 표준화·공동화·정보화 등 물류체계의 효율화에 관한 사항
7. 물류산업의 경쟁력 강화에 관한 사항
8. 물류인력의 양성 및 물류기술의 개발에 관한 사항
9. 국제물류의 촉진·지원에 관한 사항



10. 그 밖에 물류체계의 개선을 위하여 필요한 사항

③국토해양부장관은 다음 각 호의 자에 대하여 국가물류기본계획의 수립·변경을 위한 관련 기초 자료의 제출을 요청할 수 있다. 이 경우 협조를 요청받은 자는 특별한 사정이 없는 한 이에 따라야 한다. [개정 2008.2.29 제8852호(정부조직법)]

1. 관계 중앙행정기관의 장

2. 시·도지사

3. 물류기업 및 이 법에 따라 지원을 받는 기업·단체 등

④국토해양부장관은 국가물류기본계획을 수립하거나 대통령령으로 정하는 중요한 사항을 변경하려는 경우에는 관계 중앙행정기관의 장 및 시·도지사와 협의한 후 국가물류정책위원회의 심의를 거쳐야 한다. [개정 2008.2.29 제8852호(정부조직법)]

⑤국토해양부장관은 국가물류기본계획을 수립하거나 변경한 때에는 이를 관보에 고시하고, 관계 중앙행정기관의 장 및 시·도지사에게 통보하여야 한다. [개정 2008.2.29 제8852호(정부조직법)]

**제12조(다른 계획과의 관계)** ①국가물류기본계획은 「국토기본법」에 따라 수립된 국토종합계획 및 「교통체계효율화법」에 따라 수립된 국가기간교통망계획과 조화를 이루어야 한다.

②국가물류기본계획은 다른 법령에 따라 수립되는 물류에 관한 계획에 우선하며 그 계획의 기본이 된다.

**제13조(연도별시행계획의 수립)** ①국토해양부장관은 국가물류기본계획을 시행하기 위하여 연도별 시행계획(이하 "연도별시행계획"이라 한다)을 매년 공동으로 수립하여야 한다. [개정 2008.2.29 제8852호(정부조직법)]

②연도별시행계획의 수립·변경을 위한 자료제출의 요청 등에 관하여는 제11조제3항을 준용한다.

③연도별시행계획의 수립 및 시행에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

**제14조(지역물류기본계획의 수립)** ①특별시장 및 광역시장은 지역물류정책의 기본방향을 설정하는 10년 단위의 지역물류기본계획을 5년마다 수립하여야 한다.

②도지사 및 특별자치도지사는 지역물류체계의 효율화를 위하여 필요한 경우에는 제1항의 지역물류기본계획을 수립할 수 있다.

③지역물류기본계획은 국가물류기본계획에 배치되지 아니하여야 하며, 다음 각 호의 사항이 포함되어야 한다.

1. 지역물류환경의 변화와 전망
2. 지역물류정책의 목표·전략 및 단계별 추진계획
3. 운송·보관·하역·포장 등 물류기능별 지역물류정책 및 도로·철도·해운·항공 등 운송수단별 지역물류정책에 관한 사항
4. 지역의 물류시설·장비의 수급·배치 및 투자 우선순위에 관한 사항
5. 지역의 연계물류체계의 구축 및 개선에 관한 사항
6. 지역의 물류 공동화 및 정보화 등 물류체계의 효율화에 관한 사항
7. 지역 물류산업의 경쟁력 강화에 관한 사항
8. 지역 물류인력의 양성 및 물류기술의 개발에 관한 사항
9. 지역차원의 국제물류의 촉진·지원에 관한 사항
10. 그 밖에 지역물류체계의 개선을 위하여 필요한 사항

④ 국토해양부장관은 제1항에 따른 지역물류기본계획의 수립방법 및 기준 등에 관한 지침을 작성하여 특별시장 및 광역시장(제2항에 따라 지역물류기본계획을 수립하는 도지사 및 특별자치도지사를 포함한다. 이하 제15조 및 제16조에서 같다)에게 통보하여야 한다. [개정 2008.2.29 제8852호(정부조직법)]

**제15조(지역물류기본계획의 수립절차)** ①특별시장 및 광역시장은 다음 각

호의 자에 대하여 지역물류기본계획의 수립·변경을 위한 관련 기초 자료의 제출을 요청할 수 있다. 이 경우 협조를 요청받은 자는 특별한 사정이 없는 한 이에 따라야 한다.

1. 인접한 시·도의 시·도지사
2. 관할 시·군·구의 시장·군수·구청장
3. 이 법에 따라 해당 시·도의 지원을 받는 기업·단체 등

②특별시장 및 광역시장이 지역물류기본계획을 수립하거나 대통령령이 정하는 중요한 사항을 변경하려는 경우에는 미리 해당 시·도에 인접한 시·도의 시·도지사와의 협의를 한 후 제20조의 지역물류정책위원회의 심의를 거쳐 국토해양부 장관의 승인을 받아야 한다. [개정 2008.2.29 제8852호(정부조직법)]

③특별시장 및 광역시장은 지역물류기본계획을 수립하거나 변경한 때에는 이를 공고하고, 인접한 시·도의 시·도지사, 관할 시·군·구의 시장·군수·구청장 및 이 법에 따라 해당 시·도의 지원을 받는 기업 및 단체 등에 이를 통보하여야 한다.

④국토해양부 장관이 지역물류기본계획을 승인하려는 경우에는 관계 중앙행정기관장과 협의한 후 제19조제1항제1호의 물류정책분과위원회의 심의를 거쳐야 한다. [개정 2008.2.29 제8852호(정부조직법)]

**제16조(지역물류기본계획의 연도별 시행계획의 수립)** ①지역물류기본 계획을 수립한 특별시장 및 광역시장은 그 계획을 시행하기 위하여 연도별 시행계획(이하 “지역물류시행계획”이라 한다)을 매년 수립하여야 한다.

②지역물류시행계획의 수립·변경을 위한 자료제출의 요청 등에 관하여는 제15조제1항을 준용한다.

③지역물류시행계획의 수립 및 시행에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

### 제3절 물류정책위원회

**제17조(국가물류정책위원회의 설치 및 기능)** ①국가물류정책에 관한 주요 사항을 심의하기 위하여 국무총리 소속으로 국가물류정책위원회를 둔다.

②국가물류정책위원회는 다음 각 호의 사항을 심의·조정한다.

1. 국가물류체계의 효율화에 관한 중요 정책 사항
2. 물류시설의 종합적인 개발계획의 수립에 관한 사항
3. 물류산업의 육성·발전에 관한 중요 정책 사항
4. 국제물류의 촉진·지원에 관한 중요 정책 사항
5. 이 법 또는 다른 법률에서 국가물류정책위원회의 심의를 거치도록 한 사항
6. 그 밖에 국가물류체계 및 물류산업에 관한 중요한 사항으로서 위원장이 회의에 부치는 사항

**제18조(국가물류정책위원회의 구성 등)** ①국가물류정책위원회는 위원장을 포함한 24인 이내의 위원으로 구성한다.

②국가물류정책위원회의 위원장은 국무총리가 되고, 위원은 다음 각 호의 자가 된다. [개정 2008.2.29 제8852호(정부조직법)]

1. 기획재정부장관·교육과학기술부장관·외교통상부장관·농림수산식품부장관·지식경제부장관·노동부장관·국토해양부장관·관세청장 및 중소기업청장
2. 물류 관련 분야에 관한 전문지식 및 경험이 풍부한 자 중에서 위원장이 위촉하는 10인 이내의 자
- ③국가물류정책위원회의 사무를 처리하기 위하여 간사 1인을 두되, 간사는 건설교통부 소속 공무원 중에서 위원장이 지명하는 자가 된다.
- ④공무원이 아닌 위원의 임기는 2년으로 하되, 연임할 수 있다.

⑤물류정책에 관한 중요 사항을 조사·연구하기 위하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 국가물류정책위원회에 전문위원을 둘 수 있다.

⑥ 제1항부터 제5항까지 외에 국가물류정책위원회의 구성 및 운영에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

**제19조(분과위원회)** ①국가물류정책위원회의 업무를 효율적으로 추진하기 위하여 다음 각 호의 분과위원회를 둘 수 있다.

1. 물류정책분과위원회
2. 물류시설분과위원회
3. 국제물류분과위원회

②각 분과위원회는 그 소관에 따라 다음 각 호의 사항을 심의·조정한다.

1. 국가물류정책위원회에서 심의·조정할 안건으로서 사전 검토가 필요한 사항
2. 국가물류정책위원회에서 위임한 사항
3. 이 법 또는 다른 법률에서 분과위원회의 심의·조정을 거치도록 한 사항

③분과위원회가 제2항제2호 및 제3호의 사항을 심의·조정할 때에는 분과위원회의 심의·조정을 국가물류정책위원회의 심의·조정으로 본다.

④제1항부터 제3항까지 외에 분과위원회의 구성 및 운영 등에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

**제20조(지역물류정책위원회)** ①지역물류정책에 관한 주요 사항을 심의하기 위하여 시·도지사 소속으로 지역물류정책위원회를 둔다.

②지역물류정책위원회의 구성 및 운영에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

### 제3장 물류체계의 효율화

#### 제1절 물류시설·장비의 확충 등

**제21조(물류시설·장비의 확충)** ① 국토해양부장관 또는 지식경제부장관은 효율적인 물류활동을 위하여 필요한 물류시설 및 장비를 확충할 것을 물류기업에게 권고할 수 있으며, 이에 필요한 행정적·재정적 지원을 할 수 있다.

[개정 2008.2.29 제8852호(정부조직법)]

② 국토해양부장관 또는 지식경제부장관은 물류시설 및 장비를 원활하게 확충하기 위하여 필요하다고 인정되는 경우 관계 행정기관의 장에게 필요한 지원을 요청할 수 있다. [개정 2008.2.29 제8852호(정부조직법)]

**제22조 (물류시설 간의 연계와 조화)** 국가, 지방자치단체, 대통령령으로 정하는 물류 관련 기관(이하 “물류관련기관”이라 한다) 및 물류기업 등이 새로운 물류시설을 건설하거나 기존 물류시설을 정비할 때에는 다음 각 호의 사항을 고려하여야 한다.

1. 주요 물류거점시설 및 운송수단과의 연계성
2. 주변 물류시설과의 기능중복 여부
3. 대통령령으로 정하는 공항·항만 또는 산업단지의 경우 적정한 규모 및 기능을 가진 배후 물류시설 부지의 확보 여부

**제23조(물류 공동화·자동화 촉진)** ① 국토해양부장관 또는 지식경제부장관은 물류공동화를 추진하는 물류기업이나 화주기업 또는 물류 관련 단체에 대하여 예산의 범위에서 필요한 자금을 지원할 수 있다. [개정 2008.2.29 제8852호(정부조직법)]

② 국토해양부장관 또는 지식경제부장관은 화주기업이 물류공동화를 추진하는 경우에는 물류기업이나 물류 관련 단체와 공동으로 추진하도록 권고할

수 있으며, 권고를 이행하는 경우에 우선적으로 제1항의 지원을 할 수 있다. [개정 2008.2.29 제8852호(정부조직법)]

③국토해양부장관 또는 지식경제부장관은 물류공동화를 확산하기 위하여 필요한 경우에는 시범지역을 지정하거나 시범사업을 선정하여 운영할 수 있다. [개정 2008.2.29 제8852호(정부조직법)]

④국토해양부장관 또는 지식경제부장관은 물류기업이 물류자동화를 위하여 물류시설 및 장비를 확충하거나 교체하려는 경우에는 필요한 자금을 지원할 수 있다. [개정 2008.2.29 제8852호(정부조직법)]

⑤국토해양부장관 또는 지식경제부장관은 제1항부터 제4항까지의 조치를 하려는 경우에는 중복을 방지하기 위하여 미리 협의하여야 한다. [개정 2008.2.29 제8852호(정부조직법)]

## 제2절 물류표준화

**제24조(물류표준의 보급촉진 등)** ①국토해양부장관은 물류표준화에 관한 업무를 효과적으로 추진하기 위하여 필요하다고 인정하는 경우에는 산업자원부장관에게 「산업표준화법」에 따른 한국산업규격의 제정·개정 또는 폐지를 요청할 수 있다. [개정 2008.2.29 제8852호(정부조직법)]

②국토해양부장관 또는 지식경제부장관은 물류표준의 보급을 촉진하기 위하여 필요한 경우에는 관계 행정기관, 「공공기관의 운영에 관한 법률」에 따른 공공기관(이하 "공공기관"이라 한다), 물류기업, 물류에 관련된 장비의 사용자 및 제조업자에게 물류표준에 맞는 장비(이하 "물류표준장비"라 한다)를 제조·사용하게 하거나 물류표준에 맞는 규격으로 포장을 하도록 요청하거나 권고할 수 있다. [개정 2008.2.29 제8852호(정부조직법)]

**제25조(물류표준장비의 사용자 등에 대한 우대조치)** ①국토해양부장관 또는

지식경제부장관은 관계 행정기관, 공공기관 및 물류기업 등에게 물류표준장비의 사용자 또는 물류표준에 맞는 규격으로 재화를 포장하는 자에 대하여 운임·하역료·보관료의 할인 및 우선구매 등의 우대조치를 할 것을 요청하거나 권고할 수 있다. [개정 2008.2.29 제8852호(정부조직법)]

②국토해양부장관 또는 지식경제부장관은 물류표준장비의 보급 확대를 위하여 물류기업, 물류표준장비의 사용자 또는 물류표준에 맞는 규격으로 재화를 포장하는 자 등에 대하여 소요자금의 융자 등 필요한 재정지원을 할 수 있다. [개정 2008.2.29 제8852호(정부조직법)]

**제26조(물류회계의 표준화)** ①국토해양부장관은 지식경제부장관과 협의하여 물류기업 및 화주기업의 물류비 산정기준 및 방법 등을 표준화하기 위하여 대통령령으로 정하는 기준에 따라 기업물류비 산정지침을 작성하여 고시하여야 한다. [개정 2008.2.29 제8852호(정부조직법)]

②국토해양부장관은 물류기업 및 화주기업이 제1항의 기업물류비 산정지침에 따라 물류비를 관리하도록 권고할 수 있다. [개정 2008.2.29 제8852호(정부조직법)]

③ 국토해양부장관은 지식경제부장관과 협의하여 제1항의 기업물류비 산정지침에 따라 물류비를 계산·관리하는 물류기업 및 화주기업에 대하여는 필요한 행정적·재정적 지원을 할 수 있다. [개정 2008.2.29 제8852호(정부조직법)]

### 제3절 물류정보화

**제27조 (물류정보화의 촉진)** ①국토해양부장관·지식경제부장관 또는 관세청장은 물류정보화를 통한 물류체계의 효율화를 위하여 필요한 시책을 강구하여야 한다. [개정 2008.2.29 제8852호(정부조직법)]

②국토해양부장관·지식경제부장관 또는 관세청장은 물류정보화를 촉진하



기 위하여 필요한 경우에는 예산의 범위에서 물류기업 또는 물류 관련 단체에 대하여 물류정보화에 관련된 설비 또는 프로그램의 개발·운영비용의 일부를 지원할 수 있다. [개정 2008.2.29 제8852호(정부조직법)]

**제28조(단위물류정보망의 구축)** ①관계 행정기관 및 물류관련기관은 소관 물류정보의 수집·분석·가공 및 유통 등을 촉진하기 위하여 필요한 때에는 대통령령으로 정하는 바에 따라 직접 또는 전담기관을 지정하여 단위물류정보망을 구축·운영할 수 있다.

②관계 행정기관이 전담기관을 지정하여 단위물류정보망을 구축·운영하는 경우에는 소요비용의 전부 또는 일부를 예산의 범위에서 지원할 수 있다.

③단위물류정보망을 구축하는 행정기관 및 물류관련기관은 소관 단위 물류정보망과 다른 단위 물류정보망 간의 연계체계구축대책을 수립하여야 한다.

④단위물류정보망을 구축·운영하는 관계 행정기관의 장은 단위물류정보망 간의 연계체계를 구축하기 위하여 필요한 때에는 국토해양부장관과 협의를 거쳐 제19조제1항제2호의 물류시설분과위원회(이하 "물류시설분과위원회"라 한다)에 단위물류정보망 간의 연계체계의 조정을 요청할 수 있다. [개정 2008.2.29 제8852호(정부조직법)]

**제29조(종합물류정보망의 구축)** ①국토해양부장관은 지식경제부장관 및 관세청장과 협의하여 물류정보의 수집·분석·가공 및 유통 등을 촉진하기 위하여 필요한 때에는 관계 행정기관, 물류관련기관 또는 물류기업 등이 구축한 단위물류정보망을 연계하는 종합물류정보망을 구축·운영할 수 있다. [개정 2008.2.29 제8852호(정부조직법)]

②국토해양부장관은 물류시설분과위원회의 심의를 거쳐 「전기통신사업법」에 따른 전기통신사업자로서 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자를 종합물류정보망의 전부 또는 일부를 구축·운영할 자로 지정할 수 있다. [개정 2008.2.29 제8852호(정부조직법)]

1. 대통령령으로 정하는 공공기관
  2. 「정부출연연구기관 등의 설립·운영 및 육성에 관한 법률」 또는 과학기술분야 「정부출연연구기관 등의 설립·운영 및 육성에 관한 법률」에 따른 정부출연연구기관(이하 "정부출연연구기관"이라 한다)
  3. 납입자본금이 10억원 이상인 「상법」 상의 주식회사. 다만, 정부·공공기관 또는 비영리법인 외의 주주 중 동일인이 의결권 있는 주식총수의 100분의 15를 초과하여 소유하지 아니하는 주식회사에 한한다.
- ③국토해양부장관은 지식경제부장관 및 관세청장과 협의하여 종합물류정보망의 효율적인 구축·운영을 위하여 제2항에 따라 지정된 사업자(이하 "종합물류정보망사업자"라 한다)에게 필요한 지원을 할 수 있다. [개정 2008.2.29 제8852호(정부조직법)]
- ④종합물류정보망의 구축·운영 및 종합물류정보망사업자의 지정 등에 필요한 절차 및 지정기준 등은 대통령령으로 정한다.

**제30조(국가물류통합데이터베이스의 구축)** ①국토해양부장관은 지식경제부장관 및 관세청장과 협의하여 종합물류정보망 및 물류현황조사에 따라 수집된 정보를 가공·분석하여 물류 관련 자료를 총괄하는 국가물류통합데이터베이스를 구축·운영할 수 있다. [개정 2008.2.29 제8852호(정부조직법)]

②국토해양부장관은 물류시설분과위원회의 심의를 거쳐 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자를 국가물류통합데이터베이스의 전부 또는 일부를 구축·운영할 자로 지정할 수 있다. [개정 2008.2.29 제8852호(정부조직법)]

1. 중앙행정기관
2. 대통령령으로 정하는 공공기관
3. 정부출연연구기관
4. 납입자본금이 10억원 이상인 「상법」 상의 주식회사. 다만, 정부·공공기관 및 비영리법인이 아닌 주주 중 동일인이 의결권 있는 주식총수의

100분의 15를 초과하여 소유하지 아니하는 주식회사에 한한다.

③국토해양부장관은 지식경제부장관 및 관세청장과 협의하여 국가물류통합 데이터베이스의 효율적인 구축·운영을 위하여 제2항에 따라 지정된 자(이하 "국가물류통합데이터베이스운영자"라 한다)에게 필요한 지원을 할 수 있다. [개정 2008.2.29 제8852호(정부조직법)]

④국가물류통합데이터베이스의 구축·운영 및 국가물류통합데이터베이스운영자의 지정 등에 필요한 절차 및 지정기준 등은 대통령령으로 정한다.

**제31조(지정의 취소 등)** 국토해양부장관은 종합물류정보망사업자 또는 국가물류통합데이터베이스운영자가 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 물류시설분과위원회의 심의를 거쳐 그 지정을 취소할 수 있다. [개정 2008.2.29 제8852호(정부조직법)]

1. 거짓이나 그 밖의 부정한 방법으로 지정을 받은 경우
2. 제29조제4항 또는 제30조제4항에 따른 지정기준에 미달하게 된 경우

**제32조(전자문서의 이용·개발)** ① 물류기업, 물류관련기관 및 물류 관련 단체가 대통령령으로 정하는 물류에 관한 업무를 전자문서(「전자거래기본법」 제2조제1호의 전자문서를 말한다. 이하 같다)로 처리하려는 경우에는 국토해양부령으로 정하는 전자문서를 이용하여야 한다. [개정 2008.2.29 제8852호(정부조직법)]

②국토해양부장관은 지식경제부장관과 협의하여 표준전자문서의 개발·보급계획을 수립하여야 한다. [개정 2008.2.29 제8852호(정부조직법)]

**제33조(전자문서 및 물류정보의 보안)** ①누구든지 종합물류정보망 또는 제32조제1항의 전자문서를 위작(僞作)또는 변작(變作)하거나 위작 또는 변작된 전자문서를 행사하여서는 아니 된다.

②누구든지 종합물류정보망 또는 국가물류통합데이터베이스에 따라 처리·보관 또는 전송되는 물류정보를 훼손하거나 그 비밀을 침해·도용(盜用)또

는 누설하여서는 아니 된다.

③종합물류정보망사업자는 전자문서 및 정보처리장치의 파일에 기록되어 있는 물류정보를 대통령령으로 정하는 기간 동안 보관하여야 한다.

④종합물류정보망사업자 또는 국가물류통합데이터베이스운영자는 제1항부터 제3항까지의 규정에 따른 전자문서 및 물류정보의 보안에 필요한 보호 조치를 강구하여야 한다.

⑤누구든지 불법 또는 부당한 방법으로 제4항에 따른 보호조치를 침해하거나 훼손하여서는 아니 된다.

**제34조(전자문서 및 물류정보의 공개)** ①종합물류정보망사업자 또는 국가물류통합데이터베이스운영자는 대통령령으로 정하는 경우를 제외하고는 전자문서 또는 물류정보를 공개하여서는 아니 된다.

②종합물류정보망사업자 또는 국가물류통합데이터베이스운영자가 제1항에 따라 전자문서 또는 물류정보를 공개하려는 때에는 미리 대통령령으로 정하는 이해관계인의 동의를 받아야 한다.

**제35조 (전자문서 이용의 촉진)** ①국토해양부장관은 지식경제부장관과 협의하여 물류기업, 물류관련기관 및 물류 관련 단체에 대통령령으로 정하는 물류시설의 이용 등 관련 업무를 전자문서로 처리할 것을 요청할 수 있다.  
[개정 2008.2.29 제8852호(정부조직법)]

②국토해양부장관은 지식경제부장관과 협의하여 전자문서로 업무를 처리하는 물류기업에 대하여 물류관련기관으로 하여금 해당 화물의 우선처리·요금할인 등 우대조치를 할 것을 요청할 수 있다. [개정 2008.2.29 제8852호(정부조직법)]

## 제4장 물류산업의 경쟁력 강화

### 제1절 물류산업의 육성

**제36조(물류산업의 육성 등)** ①국토해양부장관은 화주기업에 대하여 운송·보관·하역 등의 물류서비스를 일관되고 통합된 형태로 제공하는 물류기업을 우선적으로 육성하는 등 물류산업의 경쟁력을 강화하는 시책을 강구하여야 한다. [개정 2008.2.29 제8852호(정부조직법)]

②국토해양부장관 또는 지식경제부장관은 제1항에 따른 물류기업의 육성을 위하여 다음 각 호의 조치를 할 수 있다. [개정 2008.2.29 제8852호(정부조직법)]

1. 이 법 또는 대통령령으로 정하는 물류 관련 법률에 따라 국가 또는 지방자치단체의 지원을 받는 물류시설에의 우선 입주를 위한 지원
2. 물류시설·장비의 확충, 물류 표준화·정보화 등 물류효율화에 필요한 자금의 원활한 조달을 위하여 필요한 지원

**제37조(제3자물류의 촉진)** ①국토해양부장관은 지식경제부장관과 협의하여 화주기업이 자가물류(자기가 보유하거나 관리하는 재화에 대하여 자기의 시설·장비·인력 등을 사용하여 물류활동을 하는 것을 말한다)를 제3자물류로 전환하도록 유도하기 위한 시책을 강구하여야 한다. [개정 2008.2.29 제8852호(정부조직법)]

②국토해양부장관은 지식경제부장관과 협의하여 화주기업이 제3자물류를 활용하기 위하여 자가물류시설을 매각하거나 처분하려는 때에는 필요한 지원을 할 수 있다. [개정 2008.2.29 제8852호(정부조직법)]

③국토해양부장관은 지식경제부장관과 협의하여 화주기업이 제3자물류를 활용하기 위한 목적으로 물류컨설팅을 받으려는 경우에 예산의 범위에서

그 비용의 일부를 지원할 수 있다. [개정 2008.2.29 제8852호(정부조직법)]

④국토해양부장관은 지식경제부장관과 협의하여 제3자물류 활용을 촉진하기 위하여 제3자물류 활용의 우수사례를 발굴하고 홍보할 수 있다. [개정 2008.2.29 제8852호(정부조직법)]

## 제2절 종합물류기업의 인증

**제38조(종합물류기업의 인증 등)** ①제2조제1항제2호 각 목의 물류사업을 종합적·복합적으로 영위하는 자는 자신이 영위하는 물류사업을 관장하는 중앙행정기관의 장(이하 “주무부장관”이라 한다)으로부터 종합물류기업으로 인증을 받을 수 있다.

②제1항에 따라 종합물류기업으로 인증을 받으려는 자는 다음 각 호의 요건을 충족하여야 한다.

1. 제2조제1항제2호 각 목에 해당하는 물류사업을 종류별로 1개 이상씩 영위할 것
2. 주무부장관이 공동으로 정하는 부령(이하 “공동부령”이라 한다)으로 정하는 인증기준에 맞을 것

③주무부장관은 제1항에 따라 인증을 받은 자(이하 “인증종합물류 기업”이라 한다)가 제2항 각 호의 요건을 유지하는지에 대하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 점검을 할 수 있다.

④제1항에 따른 종합물류기업 인증의 절차 및 방법 등에 필요한 사항은 공동부령으로 정한다.

**제39조(인증종합물류기업 인증의 취소 등)** ①주무부장관은 인증종합물류기업이 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 그 인증을 취소할 수 있다. 다만, 제1호에 해당하는 때에는 인증을 취소하여야 한다.

1. 거짓이나 그 밖의 부정한 방법으로 인증을 받은 경우
2. 제38조제2항 각 호의 요건에 맞지 아니하게 된 경우
3. 제38조제3항에 따른 점검을 정당한 사유 없이 3회 이상 거부한 경우
4. 제66조를 위반하여 다른 사람에게 자기의 성명 또는 상호를 사용하여  
영업을 하게 하거나 인증서를 대여한 때

②인증종합물류기업은 제1항에 따라 종합물류기업의 인증이 취소된 경우에는 제41조제1항에 따른 인증서를 반납하고, 인증마크의 사용을 중지하여야 한다.

**제40조(인증센터)** ①국토해양부장관은 종합물류기업의 인증과 관련하여 종합물류기업 인증센터(이하 "인증센터"라 한다)를 지정하여 다음 각 호의 업무를 하게 할 수 있다. [개정 2008.2.29 제8852호(정부조직법)]

1. 인증신청의 접수
2. 제38조제2항 각 호의 요건에 맞는지에 대한 심사
3. 제38조제3항에 따른 점검의 대행
4. 그 밖에 인증업무를 원활히 수행하기 위하여 대통령령으로 정하는 지원  
업무

②인증센터는 대통령령으로 정하는 바에 따라 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 기관 중에서 지정한다.

1. 공공기관
2. 정부출연연구기관
3. 물류관련기관 또는 물류 관련 단체

③인증센터의 장은 제1항 각 호에 따른 업무를 수행할 때 필요한 경우에는 관계 행정기관 또는 관련 있는 기관에 협조를 요청할 수 있다.

④인증센터의 조직 및 운영 등에 필요한 사항은 공동부령으로 정한다.

⑤국토해양부장관은 인증센터를 지도·감독하고, 그 운영비의 일부를 지원

할 수 있다. [개정 2008.2.29 제8852호(정부조직법)]

**제41조(인증서와 인증마크)** ①주무부장관은 인증종합물류기업에 인증서를 교부하고, 인증을 나타내는 표시(이하 “인증마크”라 한다)를 제정하여 인증종합물류기업이 사용하게 할 수 있다.

②인증마크의 도안 및 표시방법 등에 대하여는 공동부령으로 정하는 바에 따라 주무부장관이 공동으로 정하여 고시한다.

③인증종합물류기업이 아닌 자는 거짓의 인증마크를 제작·사용하거나 그 밖의 방법으로 인증종합물류기업임을 사칭하여서는 아니 된다.

**제42조(인증종합물류기업에 대한 지원)** ①국가·지방자치단체 또는 공공기관은 스스로 운영·관리하는 다음 각 호의 시설에 제36조제2항제1호에 따른 물류시설 우선입주대상자나 그 밖의 자보다 인증종합물류기업을 우선입주하게 할 수 있다.

1. 「물류시설의 개발 및 운영에 관한 법률」에 따른 복합물류터미널·일반물류터미널 또는 물류단지
2. 「항만법」에 따른 항만배후단지 중 물류시설
3. 「산업입지 및 개발에 관한 법률」에 따른 산업단지 중 물류시설
4. 그 밖에 대통령령으로 정하는 물류 관련 시설

②국가 또는 지방자치단체는 제1항 각 호의 시설을 운영·관리하는 자에 대하여 제36조제2항제1호에 따른 물류시설 우선입주대상자나 그 밖의 자보다 인증종합물류기업을 우선 입주하게 할 것을 권고할 수 있다.

③국가 또는 지방자치단체는 인증종합물류기업이 다음 각 호의 사업을 수행하는 경우에는 다른 물류기업에 우선하여 소요자금의 일부를 융자하거나 부지의 확보를 위한 지원 등을 할 수 있다.

1. 물류시설의 확충
2. 물류 정보화·표준화 또는 공동화



3. 첨단물류기술의 개발 및 적용
4. 해외시장의 개척
5. 그 밖에 물류사업을 효율적으로 영위하기 위하여 필요한 사항으로서 공동부령으로 정하는 사항

### 제3절 국제물류주선업

**제43조(국제물류주선업의 등록)** ①국제물류주선업을 경영하려는 자는 국토해양부령으로 정하는 바에 따라 국토해양부장관에게 등록하여야 한다. [개정 2008.2.29 제8852호(정부조직법)]

②제1항에 따라 국제물류주선업을 등록한 자(이하 "국제물류주선업자"라 한다)가 등록한 사항 중 국토해양부령으로 정하는 중요한 사항을 변경하려는 경우에는 국토해양부령으로 정하는 바에 따라 변경등록을 하여야 한다. [개정 2008.2.29 제8852호(정부조직법)]

③제1항에 따라 등록을 하려는 자는 3억원 이상의 자본금(법인이 아닌 경우에는 6억원 이상의 자산평가액을 말한다)을 보유하여야 하고, 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우를 제외하고는 1억원 이상의 보증보험에 가입하여야 한다.

1. 자본금 또는 자산평가액이 10억원 이상인 경우
2. 컨테이너장치장을 소유하고 있는 경우
3. 「은행법」 제2조제1항제2호에 따른 금융기관으로부터 1억원 이상의 지급 보증을 받은 경우
4. 1억원 이상의 화물배상책임보험에 가입한 경우

**제44조(등록의 결격사유)** 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자는 국제물류주선업의 등록을 할 수 없다.

1. 금치산자 및 한정치산자
2. 이 법, 「화물자동차 운수사업법」, 「항공법」 또는 「해운법」을 위반하여 금고 이상의 형을 선고받고 그 집행이 종료(집행이 종료된 것으로 보는 경우를 포함한다)되거나 집행이 면제된 날부터 2년이 지나지 아니한 자
3. 이 법, 「화물자동차 운수사업법」, 「항공법」 또는 「해운법」을 위반하여 금고 이상의 형의 집행유예를 선고받고 그 유예기간 중에 있는 자
4. 이 법, 「화물자동차 운수사업법」, 「항공법」 또는 「해운법」을 위반하여 벌금형을 선고받고 2년이 지나지 아니한 자
5. 국제물류주선업의 등록 취소처분을 받은 후 2년이 지나지 아니한 자
6. 법인으로서는 그 임원 중에 제1호부터 제5호까지의 어느 하나에 해당하는 자가 있는 경우

**제45조(사업의 승계)** ①국제물류주선업자가 그 사업을 양도하거나 사망한 때 또는 법인이 합병한 때에는 그 양수인·상속인 또는 합병 후 존속하는 법인이나 합병으로 설립되는 법인은 국제물류주선업의 등록에 따른 권리·의무를 승계한다.

②제1항에 따라 국제물류주선업의 등록에 따른 권리·의무를 승계한 자는 국토해양부령으로 정하는 바에 따라 국토해양부장관에게 신고하여야 한다.

[개정 2008.2.29 제8852호(정부조직법)]

③제1항에 따라 승계받은 자의 결격사유에 관하여는 제44조를 준용한다.

**제46조(사업의 휴지·폐지)** ①국제물류주선업자가 국제물류주선업의 전부 또는 일부를 휴지하거나 폐지하려는 경우에는 미리 국토해양부장관에게 신고하여야 한다. [개정 2008.2.29 제8852호(정부조직법)]

②국제물류주선업자인 법인이 합병 외의 사유로 해산한 경우에는 그 청산인(해산이 파산에 따른 경우에는 파산관재인을 말한다)은 지체 없이 이를 국토해양부장관에게 신고하여야 한다. [개정 2008.2.29 제8852호(정부조직법)]

③제1항에 따른 휴지기간은 6개월을 초과할 수 없다.

④국제물류주선업자가 사업의 전부 또는 일부를 휴지 또는 폐지하려는 경우에는 미리 그 취지를 영업소와 그 밖에 일반 공중이 보기 쉬운 곳에 게시하여야 한다.

**제47조(등록의 취소 등)** ①국토해양부장관은 국제물류주선업자가 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 등록을 취소하거나 6개월 이내의 기간을 정하여 사업의 전부 또는 일부의 정지를 명할 수 있다. 다만, 제1호·제3호 또는 제4호에 해당하는 경우에는 등록을 취소하여야 한다. [개정 2008.2.29 제8852호(정부조직법)]

1. 거짓이나 그 밖의 부정한 방법으로 등록을 한 때
2. 제43조제3항에 따른 등록기준에 못 미치게 된 때
3. 제44조(제45조제3항에서 준용하는 경우를 포함한다) 각 호의 어느 하나에 해당하게 된 때. 다만, 그 지위를 승계받은 상속인이 제44조제1호부터 제5호까지의 어느 하나에 해당하는 경우에 상속일부터 3개월 이내에 그 사업을 다른 사람에게 양도한 경우와 법인(합병 후 존속하는 법인 또는 합병으로 설립되는 법인을 포함한다)이 제44조제6호에 해당하는 경우에 그 사유가 발생한 날(법인이 합병하는 경우에는 합병일을 말한다)부터 3개월 이내에 해당 임원을 개입한 경우에는 그러하지 아니하다.
4. 제66조를 위반하여 다른 사람에게 자기의 성명 또는 상호를 사용하여 영업을 하게 하거나 등록증을 대여한 때

②제1항에 따른 처분의 구체적인 기준과 그 밖에 필요한 사항은 국토해양부령으로 정한다. [개정 2008.2.29 제8852호(정부조직법)]

**제48조(국제물류주선업협회)** ①국제물류주선업자는 국제물류주선업의 건전한 발전 및 국제물류주선업자의 공동이익을 도모하기 위하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 사업자협회(이하 “국제물류주선업협회”라 한다)를 설립할

수 있다.

②국제물류주선업협회를 설립하려는 경우에는 해당 협회의 회원이 될 자격이 있는 자 중 5분의 1 이상의 발기인이 정관을 작성하여 해당 협회의 회원이 될 자격이 있는 자의 3분의 1 이상이 출석한 창립총회의 의결을 거친 후 국토해양부장관의 설립인가를 받아야 한다. [개정 2008.2.29 제8852호(정부조직법)]

③국제물류주선업협회는 제2항에 따른 설립인가를 받아 설립등기를 함으로써 성립한다.

④국제물류주선업협회는 법인으로 한다.

⑤국제물류주선업협회에 관하여 이 법에 규정한 것 외에는 「민법」 중 사단법인에 관한 규정을 준용한다.

⑥국제물류주선업협회의 업무 및 정관 등에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

**제49조(자금의 지원)** 국가는 국제물류주선업의 육성을 위하여 필요하다고 인정하는 경우에는 국제물류주선업자에게 그 사업에 필요한 소요자금의 융자 등 필요한 지원을 할 수 있다.

#### 제4절 물류인력의 양성

**제50조(물류인력의 양성)** ①국토해양부장관은 대통령령으로 정하는 물류분야의 기능인력 및 전문인력을 양성하기 위하여 다음 각 호의 사업을 할 수 있다. [개정 2008.2.29 제8852호(정부조직법)]

1. 화주기업 및 물류기업에 종사하는 물류인력의 역량강화를 위한 교육·연수
2. 물류체계 효율화 및 국제물류 활성화를 위한 선진기법, 교육프로그램

및 교육교재의 개발·보급

3. 외국 물류대학의 국내유치활동 지원 및 국내대학과 외국대학 간의 물류 교육 프로그램의 공동 개발활동 지원

4. 그 밖에 신규 물류인력 양성, 물류관리사 재교육 또는 외국인 물류인력 교육을 위하여 필요한 사업

②국토해양부장관은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자가 제1항 각 호의 사업을 하는 경우에는 예산의 범위에서 사업수행에 필요한 경비의 전부나 일부를 지원할 수 있다. [개정 2008.2.29 제8852호(정부조직법)]

1. 정부출연연구기관

2. 「고등교육법」 또는 「경제자유구역 및 제주국제자유도시의 외국교육기관 설립·운영에 관한 특별법」에 따라 설립된 대학이나 대학원

3. 그 밖에 국토해양부령으로 정하는 물류연수기관

③국토해양부장관은 필요한 경우 국토해양부령으로 정하는 바에 따라 제1항제1호의 교육·연수를 직접하거나 전문교육기관에 위탁하여 실시할 수 있다. [개정 2008.2.29 제8852호(정부조직법)]

④제1항 각 호의 사업에 필요한 사항은 소관 업무별로 국토해양부령으로 정한다. [개정 2008.2.29 제8852호(정부조직법)]

**제51조(물류관리사 자격시험)** ①물류관리사가 되려는 자는 국토해양부장관이 실시하는 시험에 합격하여야 한다. [개정 2008.2.29 제8852호(정부조직법)]

②제1항의 시험에 응시하여 부정행위를 한 자에 대하여는 그 시험을 무효로 한다.

③제2항에 따른 처분을 받은 자는 그 처분을 받은 날부터 3년간 시험에 응시할 수 없다.

④제1항에 따른 시험의 응시자격 및 시험과목 등에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

**제52조(물류관리사의 직무)** 물류관리사는 물류활동과 관련하여 전문지식이 필요한 사항에 대하여 계획·조사·연구·진단 및 평가 또는 이에 관한 상담·자문, 그 밖에 물류관리에 필요한 직무를 수행한다.

**제53조(물류관리사 자격의 취소)** 국토해양부장관은 물류관리사가 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 때에는 그 자격을 취소할 수 있다. 다만, 제1호에 해당하는 때에는 그 자격을 취소하여야 한다. [개정 2008.2.29 제8852호(정부조직법)]

1. 제51조에 따른 자격을 부정한 방법으로 취득한 때
2. 제66조를 위반하여 다른 사람에게 자기의 성명을 사용하여 영업을 하게 하거나 자격증을 대여한 때

**제54조(물류관리사 고용사업자에 대한 우선지원)** 국토해양부장관은 물류관리사를 고용한 물류관련 사업자에 대하여 다른 사업자에 우선하여 행정적·재정적 지원을 할 수 있다. [개정 2008.2.29 제8852호(정부조직법)]

## 제5절 물류 관련 단체의 육성

**제55조(물류관련협회 등)** ①물류기업, 화주기업, 그 밖에 물류활동과 관련된 자는 물류체계를 효율화하기 위하여 필요할 경우 대통령령으로 정하는 바에 따라 협회(이하 "물류관련협회"라 한다)를 설립할 수 있다. 다만, 다른 법률에서 달리 정하고 있는 경우는 제외한다.

②물류관련협회를 설립하려는 경우에는 해당 협회의 회원이 될 자격이 있는 기업 100개 이상이 발기인으로 정관을 작성하여 해당 협회의 회원이 될 자격이 있는 기업 200개 이상이 참여한 창립총회의 의결을 거친 후 소관에 따라 국토해양부장관의 설립인가를 받아야 한다. [개정 2008.2.29 제8852호(정부조직법)]

③물류관련협회는 제2항에 따른 설립인가를 받아 설립등기를 함으로써 성립한다.

④물류관련협회는 법인으로 한다.

⑤물류관련협회에 관하여 이 법에 규정한 것 외에는 「민법」 중 사단법인에 관한 규정을 준용한다.

⑥국토해양부장관은 물류관련협회의 발전을 위하여 필요한 경우에는 물류관련협회를 행정적·재정적으로 지원할 수 있다. [개정 2008.2.29 제8852호(정부조직법)]

⑦물류관련협회의 업무 및 정관 등에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

**제56조(민·관 합동 물류지원센터)** ①국토해양부장관·지식경제부장관 및 대통령령으로 정하는 물류관련협회·물류관련 단체는 공동으로 물류체계 효율화를 통한 국가경쟁력을 강화하고 국제물류사업을 효과적으로 추진하기 위하여 물류지원센터를 설치·운영할 수 있다. [개정 2008.2.29 제8852호(정부조직법)]

②물류지원센터는 다음 각 호의 업무를 수행한다.

1. 국내물류기업의 해외진출 및 해외물류기업의 국내투자유치 지원
2. 물류산업의 육성·발전을 위한 조사·연구
3. 그 밖에 물류 공동화 및 정보화 지원 등 물류체계 효율화를 위하여 필요한 업무

③물류지원센터의 설치 및 운영 등에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

④국토해양부장관 또는 지식경제부장관은 물류지원센터를 효율적으로 운영하기 위하여 필요한 경우 행정적·재정적인 지원을 할 수 있다. [개정 2008.2.29 제8852호(정부조직법)]

## 제5장 물류의 선진화 및 국제화

### 제1절 물류 관련 연구개발

**제57조(물류 관련 신기술·기법의 보급촉진)** ①국토해양부장관은 물류 활동에 관한 신기술을 진흥하기 위하여 물류기술정보를 체계적·종합적으로 관리·보급하는 방안을 강구하여야 한다. [개정 2008.2.29 제8852호(정부조직법)]

②국토해양부장관은 물류기업에 첨단화물운송체계·무선주파수인식 등 물류 관련 신기술·기법을 도입·적용할 것을 권장할 수 있고, 이에 필요한 행정적·재정적 지원을 할 수 있다. [개정 2008.2.29 제8852호(정부조직법)]

**제58조(물류 관련 연구의 촉진)** ①국토해양부장관은 물류 관련 기술의 진흥을 위하여 관련 연구기관 및 단체를 지도·육성하여야 한다. [개정 2008.2.29 제8852호(정부조직법)]

②국토해양부장관은 물류기술의 진흥을 위하여 특히 필요하다고 인정하는 경우에는 공공기관 등으로 하여금 물류기술의 연구·개발에 투자하게 하거나 제1항에 따른 연구기관 및 단체에 출연하도록 권고할 수 있다. [개정 2008.2.29 제8852호(정부조직법)]

③국토해양부장관은 물류분야의 연구나 물류기술의 진흥 등에 현저한 기여를 했다고 인정되는 공공기관·물류기업 또는 개인 등에게 포상할 수 있다. [개정 2008.2.29 제8852호(정부조직법)]

### 제2절 환경친화적 물류의 촉진

**제59조(환경친화적 물류의 촉진)** ①국토해양부장관은 물류활동이 환경친화적



으로 추진될 수 있도록 관련 시책을 강구하여야 한다. [개정 2008.2.29 제 8852호(정부조직법)]

②국토해양부장관은 물류기업 또는 화주기업이 환경친화적 물류활동을 위하여 다음 각 호의 활동을 하는 경우에는 행정적·재정적 지원을 할 수 있다. [개정 2008.2.29 제8852호(정부조직법)]

1. 환경친화적인 운송수단 또는 포장재료의 사용
2. 기존 물류시설·장비의 환경친화적인 물류시설·장비로의 변경
3. 그 밖에 대통령령으로 정하는 환경친화적 물류활동

**제60조(환경친화적 운송수단으로서의 전환촉진)** ①국토해양부장관은 물류기업 및 화주기업에 대하여 환경친화적인 운송수단으로의 전환을 권고하고 지원할 수 있다. [개정 2008.2.29 제8852호(정부조직법)]

②제1항에 따른 지원대상의 세부적인 기준 및 지원내용에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

### 제3절 국제물류의 촉진 및 지원

**제61조(국제물류사업의 촉진 및 지원)** ①국토해양부장관은 국제물류협력체계 구축, 국내 물류기업의 해외진출, 해외 물류기업의 유치 및 환적(換積)화물의 유치 등 국제물류 촉진을 위한 시책을 강구하여야 한다. [개정 2008.2.29 제8852호(정부조직법)]

②국토해양부장관은 대통령령으로 정하는 물류기업 또는 관련 단체가 추진하는 다음 각 호의 국제물류사업에 대하여 예산의 범위에서 필요한 경비의 전부나 일부를 지원할 수 있다. [개정 2008.2.29 제8852호(정부조직법)]

1. 물류 관련 정보·기술·인력의 국제교류
2. 물류 관련 국제 표준화, 공동조사, 연구 및 기술협력

3. 물류 관련 국제학술대회, 국제박람회 등의 개최
4. 해외 물류시장의 조사·분석 및 수집정보의 체계적인 배분
5. 국가간 물류활동을 촉진하기 위한 지원기구의 설립
6. 외국 물류기업의 유치
7. 그 밖에 물류의 국제화를 위하여 필요하다고 인정되는 사항

③국토해양부장관은 범정부차원의 지원이 필요한 국가간 물류협력체의 구성 또는 정부간 협정의 체결 등에 관하여는 미리 국가물류정책위원회의 심의를 거쳐야 한다. [개정 2008.2.29 제8852호(정부조직법)]

④국토해양부장관은 물류기업 및 국제물류 관련 기관·단체의 국제물류활동을 촉진하기 위하여 필요한 행정적·재정적 지원을 할 수 있다. [개정 2008.2.29 제8852호(정부조직법)]

**제62조(공동투자유치 활동)** ①국토해양부장관은 물류시설에 외국인투자기업 및 환적화물을 효과적으로 유치하기 위하여 필요한 경우에는 당해 물류시설관리자(공항·항만 등 물류시설의 소유권 또는 개별 법령에 따른 관리·운영권을 인정받은 자를 말한다. 이하 같다) 또는 국제물류 관련 기관·단체와 공동으로 투자유치 활동을 수행할 수 있다. [개정 2008.2.29 제8852호(정부조직법)]

② 물류시설관리자와 국제물류 관련 기관·단체는 제1항에 따른 공동투자유치활동에 대하여 특별한 사유가 없는 한 적극 협조하여야 한다.

③ 국토해양부장관은 효율적인 투자유치를 위하여 필요하다고 인정되는 경우에는 재외공관 등 관계 행정기관 및 「대한무역투자진흥공사법」에 따른 대한무역투자진흥공사 등 관련 기관·단체에 협조를 요청할 수 있다. [개정 2008.2.29 제8852호(정부조직법)]

**제63조(투자유치활동 평가)** ①국토해양부장관은 물류시설관리자의 외국인투자기업 및 환적화물에 대한 적극적인 유치활동을 촉진하기 위하여 필요한

경우에는 해당 물류시설관리자의 투자유치활동에 대한 평가를 할 수 있다.

[개정 2008.2.29 제8852호(정부조직법)]

②제1항에 따른 투자유치활동의 평가대상기관, 평가방법 및 평가결과의 반영 등에 관한 사항은 대통령령으로 정한다.

## 제6장 보 칙

**제64조(업무소관의 조정)** 이 법에 따른 국토해양부장관 및 지식경제부장관의 업무소관이 중복되는 경우에는 서로 협의하여 업무소관을 조정하거나 국토해양부장관이 해양수산부장관 및 산업자원부장관과 협의하여 총괄·조정한다. [개정 2008.2.29 제8852호(정부조직법)]

**제65조(권한의 위임)** 이 법에 따른 국토해양부장관 및 지식경제부장관의 권한은 그 일부를 대통령령으로 정하는 바에 따라 시·도지사에게 위임할 수 있다. [개정 2008.2.29 제8852호(정부조직법)]

**제66조 (등록증 대여 및 물류관리사는 금지)** 인증종합물류기업·국제물류주선업자 사람에게 자기의 성명 또는 상호를 사용하여 사업을 하게 하거나 그 인증서·등록증 또는 자격증을 대여하여서는 아니 된다.

**제67조(과징금)** ①국토해양부장관(국토해양부장관의 권한이 제65조에 따라 시·도지사에게 위임된 경우에는 시·도지사를 말한다. 이하 같다)은 제47조제1항에 따라 국제물류주선업자에게 사업의 정지를 명하여야 하는 경우로서 그 사업의 정지가 당해 사업의 이용자 등에게 심한 불편을 주는 경우에는 그 사업정지 처분에 갈음하여 1천만원 이하의 과징금을 부과할 수 있다. [개정 2008.2.29 제8852호(정부조직법)]

②제1항에 따른 과징금을 부과하는 위반행위의 종별 및 그 정도에 따른 과징금의 금액, 그 밖에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

③제1항에 따른 과징금을 기한 내에 납부하지 아니한 때에는 국토해양부장관은 대통령령으로 정하는 바에 따라 국세 체납처분의 예에 따라 징수한다. 다만, 제47조제1항의 국토해양부장관의 권한이 제65조에 따라 시·도지사에게 위임된 경우에는 시·도지사가 당해 지방자치단체의 조례로 정하는 바에 따라 지방세 체납처분의 예에 의하여 징수한다. [개정 2008.2.29 제8852호(정부조직법)]

**제68조(청문)** 국토해양부장관 및 주무부장관은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 취소처분을 하려는 경우에는 청문을 실시하여야 한다. [개정 2008.2.29 제8852호(정부조직법)]

1. 제31조에 따른 종합물류정보망사업자 또는 국가물류통합데이터베이스운영자에 대한 지정의 취소
2. 제39조제1항에 따른 인증종합물류기업에 대한 인증의 취소
3. 제47조제1항에 따른 국제물류주선업자에 대한 등록의 취소
4. 제53조에 따른 물류관리사 자격의 취소

**제69조(수수료)** ①다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 신청을 하는 경우에는 국토해양부장관 또는 인증센터의 장에게 수수료를 납부하여야 한다. [개정 2008.2.29 제8852호(정부조직법)]

1. 제38조에 따른 종합물류기업의 인증 신청
2. 제43조에 따른 국제물류주선업의 등록 또는 변경등록의 신청

②제1항에 따른 수수료의 산정기준 및 징수절차 등에 관하여 필요한 사항은 국토해양부령(제1항제1호의 경우에는 공동부령을 말한다)으로 정한다. [개정 2008.2.29 제8852호(정부조직법)]

**제70조 (벌칙 적용에서의 공무원 의제)** 제40조에 따라 업무를 행하는 인증센터의 직원은 「형법」 제129조부터 제132조까지의 규정에 따른 벌칙의 적용에서는 공무원으로 본다.

## 제7장 벌 칙

**제71조(벌칙)** ① 제33조제1항을 위반하여 전자문서를 위작 또는 변작하거나 그 사정을 알면서 위작 또는 변작된 전자문서를 행사한 자는 10년 이하의 징역 또는 2억원 이하의 벌금에 처한다. 이 경우 미수범은 본죄에 준하여 처벌한다.

② 제33조제2항을 위반하여 종합물류정보망 또는 국가물류통합데이터베이스에 의하여 처리·보관 또는 전송되는 물류정보를 훼손하거나 그 비밀을 침해·도용 또는 누설한 자는 5년 이하의 징역 또는 1억원 이하의 벌금에 처한다.

③ 제33조제5항을 위반하여 종합물류정보망 또는 국가물류통합데이터베이스의 보호조치를 침해하거나 훼손한 자는 3년 이하의 징역 또는 5천만원 이하의 벌금에 처한다.

④ 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자는 1년 이하의 징역 또는 3천만원 이하의 벌금에 처한다.

1. 제33조제3항을 위반하여 전자문서 또는 물류정보를 대통령령으로 정하는 기간 동안 보관하지 아니한 자
2. 제43조제1항에 따른 국제물류주선업의 등록을 하지 아니하고 국제물류주선업을 경영한 자

⑤ 제41조제3항을 위반하여 거짓의 인증마크를 제작·사용하거나 그 밖의 방법으로 인증받은 기업임을 사칭한 자는 1억원 이하의 벌금에 처한다.

⑥ 제34조제1항을 위반하여 전자문서 또는 물류정보를 공개한 자는 3천만원

이하의 벌금에 처한다.

⑦다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자는 1천만원 이하의 벌금에 처한다.

1. 제43조제2항에 따른 변경등록을 하지 아니하고 등록된 사항을 변경한 자
2. 제66조를 위반하여 성명 또는 상호를 다른 사람에게 사용하게 하거나  
인증서·등록증 또는 자격증을 대여한 자

**제72조(양벌규정)** 법인의 대표자 또는 법인이나 개인의 대리인·사용인 및 그 밖의 종업원이 그 법인 또는 개인의 업무에 관하여 제71조의 위반행위를 한 때에는 행위자를 벌하는 외에 그 법인 또는 개인에 대하여도 같은 조의 벌금형을 과(科)한다.

**제73조(과태료)** ①다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자는 200만원 이하의 과태료를 부과한다.

1. 제7조제2항, 제11조제3항(제13조제2항에서 준용하는 경우를 포함한다) 또는 제15조제1항(제16조제2항에서 준용하는 경우를 포함한다)에 따른 자료를 제출하지 아니하거나 거짓의 자료를 제출한 자(제7조제2항제3호, 제11조제3항제3호 및 제15조제1항제3호에 해당하는 자에 한한다)
2. 제45조 또는 제46조에 따른 신고를 하지 아니한 자

②제1항의 과태료는 대통령령으로 정하는 바에 따라 국토해양부장관(이하 이 조에서 "과태료부과권자"라 한다)이 부과·징수한다. [개정 2008.2.29 제 8852호(정부조직법)]

③제2항에 따른 과태료 처분에 이의가 있는 자는 그 처분을 고지받은 날부터 30일 이내에 과태료부과권자에게 이의를 제기할 수 있다.

④제2항에 따라 과태료 처분을 받은 자가 제3항에 따른 이의를 제기한 때에는 과태료부과권자는 지체 없이 관할 법원에 그 사실을 통보하여야 하며, 그 통보를 받은 관할 법원은 「비송사건절차법」에 따른 과태료 재판을 한다.

⑤제3항에 따른 기간에 이의를 제기하지 아니하고 과태료를 납부하지 아니한 때에는 국세 또는 지방세 체납처분의 예에 따라 이를 징수한다.

## 참여 연구진

연구책임	한 승 철	제주발전연구원 초빙연구원
공동연구	김 정 희	제주대학교 경영학과 교수

### 수도권·영남권 제주생산품 공동물류센터 타당성 및 운영방안

인쇄일 / 2008. 10.

발행일 / 2008. 10.

발행인 / 허 향 진(제주발전연구원장)

발행처 / 제주발전연구원

인쇄처 / 일신옵셋인쇄사

ISBN 978-89-6010-065-7 93320

이 책에 실린 내용은 出處를 밝히는 한 자유로이 引用할 수 있으나 無斷轉載나 複製는 금합니다.