

物流學碩士 學位論文

부산지역 국제물류주선업의 발전방안에
관한 연구

A Study on the Improvements of the International
Freight Forwarders in Busan

指導教授 郭圭錫



2011年 8月

韓國海洋大學校 海事產業大學院

港灣物流學科

千哲基

목 차

제1장 서론	1
1.1 연구의 배경 및 목적	1
1.2 연구의 내용 및 방법	2
제2장 국제물류주선업 제도의 역사와 환경 변화	3
2.1 국제물류주선업 제도의 역사	3
2.2 국제물류의 환경 변화	5
2.3 국제 물류주선업에 관한 기존의 연구	8
제3장 부산지역 국제물류주선업의 현황과 문제점	12
3.1 부산지역 국제물류주선업 현황	12
3.2 부산지역 국제물류주선업의 문제점	14
3.3 부산지역 국제물류주선업체 대상 인터뷰	20
3.4 요약	24

제4장 부산지역 국제물류주선업의 발전방안	25
4.1 국제물류주선업체 인터뷰 내용에 따른 방안	27
4.2 글로벌 물류네트워크 구축	28
4.3 국제물류 인재 육성	32
제5장 결론	38
5.1 결론	38
참고문헌	40
부록	43



표 목 차

<표 2-1> 선항연구 정리	11
<표 3-1> 국제물류주산업 등록 현황(2008년 기준)	12
<표 3-2> 부산지역 졸업자 중 물류 관련 학과 졸업자 비중	15
<표 3-3> 학교 소재지별 수도권비수도권 취업자 분포	16
<표 3-4> 설문지의 구성	20
<표 4-1> 주체별 해결방안 종합	27



그림 목 차

< 그림 3-1 > 장부 인증제도 8

< 그림 5-1 > 부산지역 국제물류주산업 발전방안 39



A Study on the Improvements of the International Freight Forwarders in Busan

Cheon Cheol-Kee

**Department of Port Logistics
The Graduate School of Maritime Industrial
Studies Korea Maritime University**

Abstract

This study examines the current situation and problems of international freight forwarding business in Busan region. 20 interviews with presidents and managers in freight forwarding companies based in Busan are conducted.

Interview excerpt is a main resource of data for the analysis in the study. Found problems from interviews are sorted in 3 groups and corresponding solutions to the drawbacks are suggested.

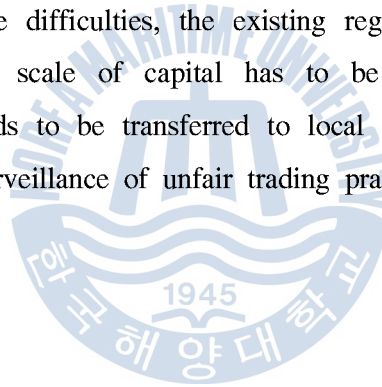
In interviews with Busan based freight forwarders, it has become clear that freight forwarders are usually small scaled in Busan. Since the deregulation in the sector, the registration of entrepreneur for freight forwarding business is allowed only with certain amount of capital. It is

considered as a main reason why many small freight forwarders spring up and the competition in the market is getting fierce. It also brings about the difficult situation to deal with the changes of international logistics trend.

Secondarily, the government's apathy and lack of understanding to the business sector is causing problems. For example, the business support policy varies in different localities so Busan based freight forwarders are suffering from disadvantages compared to freight forwarders in Seoul vicinity. Moreover, as major consigners are starting to operate their own affiliated freight forwarding companies, Busan freight forwarders are having more difficulties in business.

In conclusion, 3 major facing problems of Busan freight forwarders are; first, they are small in size, second, they are neglected by central government support and third, big customers are far away.

In order to get over these difficulties, the existing registration regulation has to be revised and the scale of capital has to be raised. Likewise, relevant superintendence needs to be transferred to local Regional Maritime Affairs & Port Office for surveillance of unfair trading practices.



제1장 서론

1.1 연구의 배경 및 목적

부산은 역사적 지리적 입지 조건이 우수하여 개항 이후 항만을 중심으로 발전을 거듭하여 오고 있다. 특히 우리나라의 산업화와 함께 국제교류가 증가하고 수출과 수입 무역량이 늘어나면서 현재 국내 최대 규모의 물동량 처리를 담당하고 있다. 이렇게 증가하는 물동량을 처리하기 위하여 컨테이너 처리시설 및 새로운 항만 건설 등 양적인 팽창은 항만 운영 및 서비스 측면에서는 많은 문제점들을 야기했다. 특히 부산항에서 물류의 중요한 축을 담당하고 있는 물류주선인은 1970년대 이후 국가정책과 제도 변화의 과정을 거치면서 많은 변화를 가져왔으나 물류주선업체들은 내·외적 문제점들을 그대로 안고 있음은 물론이고 정부도 항만정책의 외형성장에만 관심을 가져 실제로 항만 운영의 중요한 요소인 국제물류주선인 제도에 대해서는 많은 관심을 보이지 않고 있는 실정이다. 실제로 중앙정부기관인 해운항만청의 주도로 인허가 및 정책이 결정되어왔던 국제물류주선인과 관련된 업무가 부산시의 일개 과로 이관된 것을 보아도 해운당국은 국제물류주선인 제도의 중요성을 심각하게 고려하고 있지 않은 것으로 보인다. 향후 동북아 물류 중심 항만으로 부산항의 위상을 생각해 보면 현재의 상황에 대한 재조명이 절실히 필요한 시점으로 보인다.

따라서 이 논문에서는 이러한 필요성에 따라 특히, 부산 지역의 물류주선업체들의 문제점을 살펴보고 이러한 문제점에 대한 개선 방향과 정부에 대한 요구 사항 등을 정리해 보고자 한다.

우리나라 항만물류의 중심지인 부산지역의 물류주선업은 수도권을 중심으로 물류주선업이 비약적으로 발전한 것에 비하면 그 모습이 위낙 초라하고 40여년이 지나면서 몇 차례의 제도적 변화를 겪었지만 업계의 영세성은 크게 변화되지 않고 있다. 또한 다른 산업에 미치는 영향과 변

화를 고려해 볼 때 물류주선업도 이제는 양적인 면보다는 질적인 면에서 근본적인 변화가 필요한 시점이다. 본 연구에서는 부산지역을 중심으로 물류주선업 제도의 변화와 환경 등을 살펴보고 보다 발전적인 제도와 변화를 고찰해 보고자 한다. 또한 본 연구는 부산지역을 중심으로 연구를 진행하였기 때문에 전국적인 업체들의 상황이나 견해와는 다소의 차이가 있음을 미리 밝혀두고자 한다.

1.2 연구의 내용 및 방법

본 연구는 부산지역의 국제물류주선업체를 중심으로 국제물류주선업의 현황 및 전망을 알아보려고 하였다. 따라서 부산지역의 물류주선업체의 가장 일반적인 규모를 가진 20개 주선업체를 방문하여 대표 또는 핵심 업무담당자를 면담하고 국제물류주선업이 부산지역에서 어떻게 변화 발전되어 왔으며 현재의 문제점과 제도변화에 따른 나아갈 방향을 살펴보고자 하였다.

부산의 물류주선업의 역사를 이해하고 부산지역의 미래 산업인 물류 산업에 대한 환경을 다양한 관점에서 조명하였다. 특히 본 연구는 물류주선업의 인적 물적 환경을 살펴보고 국가정책 측면에서의 문제점과 대안 제시 그리고 국가물류기본 계획에 따른 글로벌물류네트워크의 구축과 관련한 향후 전망, 끝으로 국제물류 인재 양성을 위한 방안 등에 대해 기존의 문헌을 조사하고 부산지역 물류주선업체들을 면담 방문하여 문제점과 다양한 의견을 수집 분석하여 정리하였다. 업체 방문을 위한 설문지는 응답하기 쉽도록 구성하여 회사의 규모, 설립연도, 직원 수 해외지사 여부 등 회사의 전반적인 하드웨어적인 환경과 현재 느끼는 다양한 문제점을 질문하여 업체들이 공통적으로 제기하는 문제점을 중심으로 자료를 수집 분석하였다.

제2장 국제물류주선업 제도의 역사와 환경 변화

2.1 국제물류주선업 제도의 역사

물류정책기본법에서 정의하고 있는 국제물류주선업은 타인의 수요에 따라 자기의 명의로 타인의 물류시설·장비 등을 이용하여 수출입화물의 물류를 주선하는 사업을 말한다.

국제물류주선업자가 수행하는 주 업무인 복합운송의 기본요건으로는 ‘일관운송책임의 인수’, ‘전체운임의 제시’, ‘복합운송증권의 발행’ 세 가지가 있는데, 이것은 1966년에 미국의 신흥해운회사 Sea-Land사의 주도로 북대서양 항로의 ‘컨테이너화’에 의해 발전되었다. 즉, ‘컨테이너’라는 단순한 운송용기를 매체로 하여 이종 교통수단이 상호 유기적으로 결합할 수 있게 되어 능률적인 복합일관운송이 가능하게 되었다.

이에 따라 화주는 지금까지의 전통적인 각 물류단계의 모든 업자와 개별로 운송 계약을 체결하는 복잡함을 회피하기 위해 ‘단일운송계약’에 근거하는 일관운송책임의 인수와 통운임의 제시에 따른 국제복합운송의 인수를 요구하게 되었다.

따라서 해상 컨테이너화를 계기로 일관운송책임과 통운임에 의한 복합운송을 인수하는 새로운 형태의 운송인의 등장이 촉구되어 이에 대응하는 새로운 운송 형태와 운송 주체가 대두되었다. 현재 ‘국제물류주선업’과 이것을 주재하는 ‘복합운송인’이 그것이다.

2008년 2월 4일부터 화물유통촉진법이 물류정책기본법으로 전부 개정되어 시행되면서 과거의 ‘복합운송주선업’은 ‘국제물류주선업’으로 바뀌었고, ‘한국복합운송주선업협회’도 ‘국제물류주선업협회’로 명칭이 변경되었다.

이러한 물류주선업이 국내에 들어온 역사와 과정을 자세하게 살펴보면 처음 들어온 것은 프레이트 포워딩이라는 이름으로 1960년대 말 또는 1970년대 초로 보는 것이 일반적인 견해이다. 이러한 시기는 서울을

중심으로 한 기준이고 사실상 부산은 이 보다 다소 늦은 1970년대 중반 이후 부산 지역의 수출입 물동량이 급격한 증가를 보이면서 본격적으로 나타나기 시작하였다. 이때 미국과 유럽의 선진 물류 국가들의 Forwarder들이 해운시장으로 진출하는 것을 눈으로 직접 보면서 부산 지역에서는 자연스럽게 이들의 영향을 받은 것으로 보인다. 하지만 초기 물류주선인들은 운송업계의 인식 부족으로 국내 외국선박대리점업체에 의존하는 Buyers Nomination 같은 형태로 그 서비스를 시작하였다.

그러나 외국선사의 대리점과 화주의 입장인 포워더의 이해관계는 상충될 수밖에 없었고, 이에 따라 1970년대 중반 이후부터 독자적인 프레이트 포워더가 진출하면서 새로운 업종으로서 좋은 시장 상황과 더불어 업체수가 늘기 시작하였다. 또한, 1976년 해운항만청의 발족은 증가하는 물동량의 적기 수송과 영업질서의 확립을 위해 위하여 1976년 10월 해상운송사업법에 의거하여 26개 업체에 면허를 줌으로써 정식으로 해상화물 운송주선업이 도입되었다. 최초 도입될 당시에는 아주 까다로운 조건 등으로 면허취득이 어려웠으며, 1984년 등록제로 전환되었음에도 불구하고 본래의 의미대로 시행되지 않다가, 1987년 7월1일부터는 법에 등록기준만 갖추면 누구나 동 사업을 할 수 있게 되었고, 그로 인해 수많은 업체들이 영업하고 있다.

우리나라의 해상운송주선업은 해운관련업의 등록 및 사후 관리요령 (해운항만청 고시 제93-32호) 제2조 제1호에 따라 자기 책임 하에 국제간의 일괄 운송을 이행하는 사업으로 규정하고 있으므로 현실적으로 복합운송업체로 호칭되었고 그 사업자 단체도 '국제복합운송업협회'로 되어 있었다.

해상화물주선업에 대한 외국인 투자는 1989년 6월부터 내외국인의 합작투자가 가능하였고 1999년 7월부터 완전 개방되었다. 반면, 항공운송주선업은 1969년 5월 항공법에 의거하여 도입되었으나 1991년 12월 화물유통촉진법 등에 의한 변화를 거쳐 2가지 이상의 운송수단에 의한 책

임 일괄 운송(복합운송주선업)이라는 근본 취지와는 달리 운송 수단에 따라 각각 해운 항공 철도 등 근거법을 달리하였다. 이들 법률의 합리적인 조정은 물론 물류관리의 효율성을 제고하기 위한 물류관리 제 기능을 통합한 화물유통촉진법을 1991년 12월 제정 공포하였다. 그러나 동법은 입법과정에서 의도하였던 바와 달리 많이 퇴색되어 기존의 해운법과 건설교통부에 제정한 신법에 의한 새로운 업종으로의 이원화가 발생하게 되었다. 그렇기 때문에 정책추진의 일관성이 떨어지고, 화주의 이해부족 및 업종 간 다툼으로 문제점이 발생하였다. 이에 한국국제복합운송업협회는 1994년 12월에 양 업종의 일원화를 건의하였고 1년 후 1995년 12월에 법이 개정되어 공포된 후 1996년 6월부터 복합운송주선업으로 일원화되었다.

하지만, 2008년 2월 물류정책기본법의 시행으로 복합운송주선업은 다시 국제물류주선업으로 개칭되었으나, 그 업무의 내용과 영역은 국제적으로 통용되고 있는 Freight Forwarding의 의미와 차이가 없었다.

2.2 국제물류의 환경 변화

국제물류 시장의 환경 변화는 중국의 급부상으로 동북아 지역의 중요성이 증대되면서 세계 무역의 중심축으로 등장한 동북아지역을 중심으로 급변하고 있다. 동북아지역은 이미 세계 3대 교역권(EU, NAFTA, 동북아)의 하나로 비중이 확대되었다. 왜냐하면 세계 물동량 중 동북아 비중이 98년 27%에서 07년 30.1%까지 꾸준히 증가하고 있는 추세이기 때문이다. 게다가 세계 5대 항만인 싱가포르, 홍콩, 부산, 카오슝, 상해가 모두 아시아에 위치되어 있는 점을 감안할 때 동북아라는 지역은 이미 무시할 수 없을 정도로 성장한 것이다. 이에 따라 아시아 각국은 자국을 국제 비즈니스 중심지로 육성하려는 노력을 활발히 추진 중에 있다. 이 중에서 특히 싱가포르, 홍콩, 중국, 대만 등은 자국을 지식기반산업중심지, 비즈니스 동북아 거점으로 육성하기 위한 계획을 마련하여 적극 추진

중에 있다. 다국적기업의 물류전략이 "1국가 1거점"전략에서 물류 여건이 좋은 1국가를 선정하여 주변지역을 관리하는 "1지역 1물류거점"전략으로 변화함에 따라 각국의 물류중심지화 경쟁이 치열해지고 있다. 예를 들어 유럽의 경우 네덜란드는 자국의 유럽 관문화 정책을 추진하여 유럽진출 다국적 기업의 약 50%를 유치하였다.

그리고 우리나라의 경우, 경의선철도를 통한 남북철도 연결이 가시화됨에 따라 아시아 횡단철도를 이용한 화물수송가능성이 증대되고 있다. 게다가 13억 인구의 중국이 지속적인 경제성장과 세계기업의 생산기지로 발전함에 따라, 인접한 우리나라가 물류 중심 국가로 발전할 수 있는 가능성이 증대되었다. 하지만, 이러한 여건변화 속에서 중국의 발전 속도를 감안할 때 향후 5~10년 내에 한국이 동북아 비즈니스 중심 국가로서 위상을 확보하지 못할 경우 한반도의 지정학적 여건은 오히려 우리 경제의 생존에 장애요인으로 작용할 가능성이 크다.

우리나라는 역사적으로 동북아에서 주변국으로 인식되어 왔다. 그러나 오늘날 동북아라는 지역이 큰 물류거점지로 두각을 나타내면서 한반도는 동북아라는 지역에서 지리학적 중심성과 중계성을 가질 수 있는 기회를 맞고 있다. 그렇기 때문에 한국이 이러한 조건을 최대한 활용하여 동북아에서 인적, 화물, 정보교류의 중심 국가가 되어야 하는 것은 21세기 국가생존전략 차원에서 절체절명의 과제인 것이다. 일본의 경우에는 다국적기업들이 세계 최고수준의 일본의 기술력을 바탕으로 아시아 R&D 활동의 거점, 고부가가치 산업의 아시아 생산거점, 또는 지역본부의 거점으로 활용하고 있다. 그리고 중국의 경우는 13억의 인구를 바탕으로 하는 저렴한 생산비용을 활용하는 제조업분야에 중점적인 투자가 이루어지고 있다. 반면 한국은 기술수준이나 R&D 활동, 그리고 지식기반의 취약성으로 일본과 중국이라는 양대 산맥 사이에 끼인 절박한 처지에 있다고 해도 과언이 아닌 것이다.

이제까지 제조업중심의 발전전략을 펼쳐오던 전략에서 벗어나 지식정

보화, 첨단산업육성, 전통산업 고부가가치화, 서비스산업 발전 등에 대한 보완전략이 필요하다. 21세기 국가와 기업이 성공하기 위한 키워드는 속도와 차별화이다. 디지털과 미디어를 바탕으로 시간과 공간의 장벽이 사라지고 예측이 불가능한 글로벌 경쟁에서 기회를 선점하기 위해서는 빠르고 지속적인 차별화를 달성해야 한다. 예를 들어, 중국경제의 규모는 일본 경제규모보다 10배의 잠재력이 있는 것으로 평가되고 있어, 세계 주요 기업들이 중국과의 교역 및 투자기회를 갈구하고 있다. 이런 세계 주요 기업들의 생산기지를 중국으로 유치하고 있어 이에 따라 산출되는 부가가치는 엄청날 것으로 전망된다. 그렇기 때문에 동북아는 이 부가가치에 맞추어 흡수효과가 가장 큰 산업부문을 전략산업으로 채택, 발전시켜야 한다.

지난 몇 년간의 국제물류시장은 세계경제의 글로벌화와 FTA의 확대 등의 물동량 증가로 빠르게 진행되었다. 특히 중국을 중심으로 한 동북아의 물동량은 연 16% 증가하고 있다. 단순히 비용으로 생각되었던 물류를 수익증가 및 부가가치의 한 원천으로 보는 인식의 변화를 가져왔고 제 3자물류(3PL), 제 4자물류(4PL)등 물류가 수송뿐만 아니라 조립·가공 등으로 확대되는 종합물류서비스로 발전하고 있다. 또한, IT기술의 급격한 발전으로 물류를 유기적으로 통합하는 SCM 등의 서비스 질의 고도화가 이러한 변화를 뒷받침 하였다. 지난 몇 년간 경제 규모와 지역적 범위를 확장하기 위한 물류 기업 간의 M&A 및 전략적 제휴도 빈번하였다. 이외 다양한 글로벌 물류 여건의 변화 조짐도 곳곳에서 감지되고 있으며 세계는 바야흐로 글로벌시대, 지식정보화시대, 디지털시대로 급격하게 변하고 있다. 이렇게 급변하는 해운시장과 무한경쟁시대에 신속히 적응하기 위해서 전문 인력양성과 다양한 국제환경과 고객요구에 부응할 수 있는 서비스 시스템을 구축하여야 한다.

2.3 국제물류주선업에 관한 기존의 연구

이 절에서는 국제물류주선업과 관련한 우리나라의 주요 연구를 간략히 소개한다.

2.3.1 우리나라 복합운송주선업의 육성방안(이성원 2007)

본 연구에서는 복합운송주선업의 육성방안을 모색하기 위해 문헌연구방법을 기초로 연구를 진행하였다. 문헌연구를 통해 현황을 고찰하고, 문제점을 분석한 후 이를 바탕으로 앞으로 바람직한 방향을 제시하는 것으로 이의 제한점으로는 새로운 이론이나 그에 대한 가설을 검증하는 데 한계가 있으며 자료의 신뢰성이 낮다는 점이 있다. 이러한 한계점을 극복하기 위해 현재의 복합운송업계의 동향을 파악하여 문헌연구의 한계를 보완하고자 하였다. 복합운송업계의 동향 파악은 매년 발행되는 해사물류연감, 정기 간행물, 연구자료, 관련 용역결과보고서 및 인터넷 검색 등을 통하여 수집하여 정리하였다.

상기 연구에서 지적한 문제점은 제도적 문제점과 외부 환경적 문제점으로 구분하여 생각할 수 있다. 내부적 문제점은 업체의 경영규모의 영세성, 수입원의 불확실성, 전문 인력의 부족, 일관운송 및 물류관리 기능의 결여, 해외 NETWORK 구성의 미비 및 정보화의 미비 문제 등으로 인한 규모의 경제 실현이 어려워 영업범위에 한계가 있다는 것이다. 제도적 문제점은 관련 법 체제 정비의 미흡과 복합운송주선인의 통관업무 수행을 어렵게 하는 통관법인제도의 문제점 등이다. 외부 환경적 문제점은 화물유통에 따른 국가적 INFRA 미비, 환율하락과 제조업체들의 해외이전으로 인한 과다경쟁의 문제점 등을 지적하였다,

이와 같은 문제점이 있는 우리나라 복합운송주선업의 경쟁력을 높이기 위해 필요한 대책으로 복합운송주선업자들의 보호, 마케팅 측면에서의 육성, 정부의 육성 지원, 글로벌 복합운송주선인의 육성, 종합정보망

의 육성을 제시하였다. 본 연구는 다각도에서의 폭넓은 문헌연구를 통해 복합운송주선업의 문제점을 지적하였다는 점에 의의가 있다.

2.3.2 우리나라 복합운송주선업의 발전방향에 대한 연구(이규훈 2007)

본 연구에서는 복합운송주선업의 발전 방안을 제시하기 위해 복합운송의 정의를 명확히 하고, 복합운송주선업의 실태와 국제 물류의 환경변화를 고찰하였다. 아울러 우리나라 복합운송주선업체의 내·외부의 문제점과 제도적 측면에서의 문제점을 파악하고 복합운송주선업의 발전 방안을 제시하였다.

우리나라의 복합운송주선업이 발전하는 데 있어서 주요 장애요인으로 복합운송주선업체의 영세성과 물류업체간 지나친 운임경쟁으로 인한 경쟁력 약화, 복합일괄운송 서비스의 부족, 전국적인 물류 네트워크 구축 미흡 및 제도적인 정착의 미흡 등을 지적하였다.

앞서 거론한 장애요인을 극복하고 복합운송주선업을 활성화시키기 위한 방안으로는 복합운송주선업의 제3자 서비스 제공과 물류서비스 제공역량의 강화, 전국적인 물류네트워크 구축, 물류기반시설 확충, 복합운송주선업에 대한 관련제도의 정비 및 공정거래관행의 확립 등을 제시하였다.

2.3.3 복합운송주선업의 문제점과 향후 발전방향에 관한 연구(조갑진 2005)

본 연구에서는 오늘날 세계물류환경의 변화를 짚어보고, 우리나라 복합운송주선업체가 지니고 있는 문제점을 분석하여 복합운송주선업체가 국제경쟁력을 갖추기 위한 발전방향을 제시하고자 하였다.

우리나라 복합운송주선업의 문제점을 경영구조측면, 영업활동측면, 정책 및 제도측면으로 구분하여 생각하였다. 경영구조측면은 업체의 경영조직 및 자본의 영세성, 전문성 결여 및 정보의 부재 그리고 세계화

및 전문복합운송체제의 미비 문제 등이다. 그리고 영업활동측면에서는 과당경쟁으로 인한 수익의 감소 및 리스크의 증가, 화주의 경영부실화로 인한 미수금 확대 및 악성 미수 급증, 대기업 자체 운송 시스템의 구축으로 인한 물동량의 한계 등을 제기하였다. 정책 및 제도적 측면에서는 국내기업의 해외진출 지원책 미비, 사회간접자본시설 및 물류기반시설 미비, 책임보험 부보¹⁾ 저조 등을 지적하였다.

상기 문제점들을 해결하기 위한 우리나라 복합운송주선업의 발전방향을 크게 세 가지 측면에서 경영구조의 합리화와 영업활동의 글로벌화, 정책 및 제도의 선진화를 제시하였다.

2.3.4 우리나라의 국제복합운송 관련 법규의 개선방안(박용안 2007)

본 연구에서는 「물류정책기본법(안)」의 제정 추진(2006)에 따른 국제복합운송 관련 조항의 내용과 문제점을 분석하고, 주요 국가의 국제복합운송 관련 사업에 대한 법규 개정 사례와 동향을 조사·검토하여, 「물류정책기본법(안)」의 관련 조항에 대한 개선대안을 중점적으로 제시하였다.

또한, 법제도 개정 추진에 따라 우리나라 국제복합운송업 부문에서 발생될 예상 문제점으로 기업의 대외신용도 저하, 국제 협약 및 국제민간기구의 규칙과의 부정합, 상거래 관행과의 불일치를 지적하였다.

국제복합운송 관련 법제도의 개선방안으로는 기존 복합운송주선업 제도를 「물류정책기본법(안)」에서 수용하되, 신규로 일정 자격을 구비한 복합운송주선업에 한해 국제복합운송업 기능을 부여하는 안을 제안하였다. 국제복합운송 관련 법규를 상세히 살펴보고 구체적인 개선방안을 제안하였다는 것에 의의가 있다.

위에서 살펴본 선행 연구를 정리하면 <표 2-1>과 같이 나타낼 수 있다. 앞서 진행된 연구를 살펴보면 대부분의 연구가 국제물류주선업에

1) 화물이 운송도중에 사고로 인하여 파손, 손실을 입은 경우 그것에 배상받기 위해 보험에 드는 것을 가리킴.

대해 정성적이고, 거시적인 관점에서 접근한 것을 알 수 있다. 따라서 현장에서 필요로 하는 해결 방안이 구체적으로 도출되지 않았다. 하지만 본 연구에서는 현장 맞춤형 대책을 도출해내기 위하여 대상 지역을 부산 지역으로 국한하고, 상기 지역 국제물류주선업체와의 인터뷰를 통한 현실적인 대안을 제시하고자 하였다.

<표 2-1> 선행연구 정리

논문명	저자	연구 방법
우리나라 복합운송주선업의 육성방안(2007)	이성원	• 문헌연구를 통한 현황 고찰, 문제점 분석 후 세부적인 대책을 제시함
우리나라 복합운송주선업의 발전방향에 대한 연구(2007)	이규훈	• 복합운송주선업의 정의를 명확히 하고 국·내외 실태조사를 통해 문제점을 파악한 후 발전방안을 제시함
복합운송주선업의 문제점과 향후 발전방향에 관한 연구(2005)	조갑진	• 해외 사례와의 비교를 통해 우리나라 복합운송주선업의 문제점을 파악한 후 향후 발전방향을 제시함
우리나라의 국제복합운송 관련 법규의 개선방안(2007)	박용안	• 국제복합운송 관련 법규를 살펴보고 여러 개선대안을 살펴 본 후 가장 적합한 개선 방안을 마련함

제3장 부산지역 국제물류주선업의 현황과 문제점

3.1 부산지역 국제물류주선업 현황

우리나라 국제물류주선업 등록 현황을 살펴보면, 2008년 전국 2,739개 업체 가운데 서울 지역에 2,187개 부산 지역에 338개 업체가 등록되어 있다. 그러나 각종 통계자료를 살펴보면 20명 미만의 종업원을 가진 업체가 여전히 많이 존재하고 있고, 자본금 규모도 2004년 이후 조금씩 대형화는 되어가고 있으나 글로벌 국제물류주선업에 비하면 영세한 것이 사실이다.

<표 3-1> 국제물류주선업 등록 현황(2008년 기준)

지역	서울	부산	경기	인천	대구	대전	광주
업체수	2,187	338	173	52	15	3	2
지역	경남	경북	전남	전북	제주	충남	충북
업체수	7	4	8	2	2	3	2

특히 부산이 우리나라 해상 물동량 처리의 중추 역할을 담당하고 있음에도 부산지역의 물류 운송업체의 상당수는 수도권 지역과 비교하여 자본금, 인적 구성에서 매우 열악한 위치에 있으며 부산의 90%이상의 물류 업체의 자본금이 겨우 등록기준(자본금 3억)을 맞추는 열악한 상황이다.

향후 동북아 물류 중심 향으로서 부산의 위상을 인정받기 위하여 이러한 문제에 대한 개선이 다각도로 이루어져야 한다. 부산에 위치한 국제물류주선업 가운데 20명 미만의 종업원을 가진 업체가 여전히 높은 비율을 차지하고 있고 자본금 규모도 2004년 이후 조금씩 대형화가 되고 있으나 전체적인 규모로 볼 때 여전히 국제규모의 전문물류 기업에 비하면 영세하다. 또한 전문 운송학을 전공했다거나 기타 협회나 교육

기관 등에서 전문적인 지식을 연수한 숫자가 매우 적다. 간혹 전문성이 있는 물류전문가들은 부산지역보다 수도권에서 활동하기를 원하는 것이 현실이다. 그렇기 때문에, 자연히 전문성과 직업의식의 결여 등으로 대 고객 서비스에 상대적 우위를 차지하지 못하는 경우가 많은 실정이다. 물론 전문적이고 진취적인 업체들이 없는 것은 아니지만 이러한 업체들의 확산 속도가 조금 더 빨리 진행될 필요성이 있다.

따라서 이러한 문제점이 해결되어야만 부산지역 본 업종의 국제적 브랜드화를 형성하여 부산지역 대표 산업으로 육성 가능함은 물론이고 국내 물류 노하우를 글로벌화에 따라 세계적으로 알리고 해외시장으로 진출할 수 있는 계기를 마련할 수 있다.



3.2 부산지역 국제물류주선업의 문제점

부산 지역은 부산항을 중심으로 항만·물류 산업이 지역 경제에 미치는 파급효과가 매우 큰 지역이라고 볼 수 있다. 하지만 양적인 팽창에만 치우친 개발로 인해 물류 관련 기업의 규모가 매우 영세한 것이 사실이다. 특히, 국제물류주선업은 타 물류 관련 산업에 비하여 많은 문제점이 존재하고 있기에, 본 절에서는 국제물류주선업을 다양한 시각에서 살펴보고 개선책을 생각해 보고자 한다.

3.2.1 정부의 정책

과거 국제물류주선업에 대한 정부의 정책은 너무 거시적이었다. 동북아 물류 시장 선점이라던가, 글로벌 물류 경쟁력 등 성급하게 목표를 설정한 것이다. 그동안 국제 수준에 비해 높지 못했던 국내 물류 산업의 내실을 먼저 강화했어야 함에도 불구하고, ‘안’ 보다는 ‘밖’을 먼저 바라보았다. 때문에 정작 물류 현장에서 뛰고 있는 이들에게 정부의 정책은 때로는 공허하게 들릴 수밖에 없었고, 오히려 과열 경쟁과 업체들의 난립으로 물류 서비스의 질 자체는 떨어지는 결과마저 초래하였다. 또한 현장에서 뛰어야 할 물류 전문 인력 양성에도 큰 노력을 기울이지 않았다는 아쉬움도 함께 있다. 그렇기 때문에 국내의 물류 경쟁력이 20 위권대로, 다른 나라들에 비해 물류 경쟁력이 많이 떨어진 것은 사실이다. 그래서 정부는 국내 물류산업을 활성화시키고 물류 산업측면에서 앞서 나가기 위해 동북아 물류 허브 등에 노력을 가했다. 하지만 그러한 노력에 비해 성과가 잘 드러나지 않았던 것은 이러한 거시적인 정책 때문이다.

그러므로 현 정부의 물류 정책은 보다 미시적 차원에서 접근해야 한다. 국내 물류 산업의 규모와 잠재력을 정확히 인식하고, 물류 업체들이 가지고 있는 어려움에 대한 구체적인 현황 파악이 필요하다. 그리고 과도한 경쟁보다는 협력 속에 서로 경쟁력을 키워나갈 수 있는 시장 구도

를 만들어야 한다.

3.2.2 지방자치단체의 정책

물류 관련 전문가 집단에서는 중앙 단위의 관리를 통하여 국제물류주 선업의 경쟁력을 강화할 수 있다고 보고 있다. 각 시도 지자체 공무원들이 국제물류 등에 관한 전문지식을 체계적으로 습득하여 국제물류주 선업을 관리하고 지원하기에는 다소 무리가 있다. 하지만, 부산시의 경우에는 교통운영과라는 하나의 부서에서 업무를 처리하고 있으므로 전문적인 교육이나 정책이 이루어지지 않는 것이 어찌면 당연한 일인지도 모르겠다.

또한, 부산시의 인력 관리에도 문제가 있다고 본다. 부산은 항만·물류가 지역 경제에 많은 영향을 미치고 있고 이에 따른 관련 분야 인력 배출도 타 지역에 비하여 활발히 이루어지고 있는 것이 사실이다.

2010년도 기준 부산지역에서 배출되는 전문대졸 이상의 학력을 가진 졸업자 수를 살펴보면, 전체 43,819명의 졸업자 중 4,278명(9.8%)이 물류 관련 지식을 보유하고 졸업을 한다고 볼 수 있다.

<표 3-2> 부산지역 졸업자 중 물류 관련 학과 졸업자 비중

	졸업자(명)	물류 관련 졸업자(명)	비중(%)
전문대학	14,067	720	5.2
대학	26,699	3,515	13.2
대학원	3,053	43	1.5
소계	43,819	4,278	9.8

자료 : 대학알리미

반면, 부산 지역(비수도권)에서 교육을 받았으나 수도권으로 유출되는 인원이 20% 이상을 차지하면서, 물류 관련 우수한 인재들은 부산

지역에서 벗어나려는 경향이 높은 것으로 나타나고 있다. 특히 전체 졸업자 중 60% 이상을 차지하고 있는 대학 졸업자들의 역외 유출이 30% 이상을 기록하면서 가장 높았다.

<표 3-3> 학교 소재지별 수도권/비수도권 취업자 분포

	전문대학		대학		대학원	
	수도권 취업자	비수도권 취업자	수도권 취업자	비수도권 취업자	수도권 취업자	비수도권 취업자
수도권	62,457 (97.0)	1,917 (3.0)	54,287 (91.0)	5,361 (9.0)	11,615 (85.8)	1,924 (14.2)
비수도권	18,137 (18.5)	80,097 (81.5)	34,917 (31.9)	74,712 (68.1)	2,805 (23.7)	9,012 (76.3)
전체	80,594 (49.6)	82,014 (50.4)	89,204 (52.7)	80,073 (47.3)	14,420 (56.9)	10,936 (43.1)

자료 : 교육과학기술부

따라서 부산시는 지역 인재 육성에 치중하는 것은 물론 졸업자들이 지역 경제를 위해서 일을 할 수 있는 여건 조성과 지원을 아끼지 않아야 된다고 생각한다.

3.2.3 국제물류주선업계의 인식

또 하나의 원인은 물류 산업을 이끌고 있는 현장 근무자들의 인식 문제이다. 이들 역시 정부와 마찬가지로 내실을 다지기보다는 외형적 발전만을 추구해오지는 않았는지 돌아볼 필요가 있다. 추후 여타 무역 협정들이 체결되면 국제적 경쟁력을 갖춘 글로벌 물류 기업들이 국내에 진출하게 된다. 이러한 상황에서 과연 국내 물류 기업들이 충분히 경쟁할 수 있는 능력을 갖추고 있는지 스스로 살펴볼 필요가 있다.

그리고 이러한 방향 설정과 함께 무엇보다 국내 물류 시장이 활성화

되고, 질적 발전을 이룰 수 있도록 치밀한 계획을 세워 실행한다면 국내 물류기업들도 국제적 경쟁력을 확보할 수 있다. 이를 위해서는 먼저 국내 물류 시장의 발전을 통한 내수 경기진작과 지역 경제 발전을 위해 노력하고, 이후 국제무대로 진출해야 한다.



3.2.4 종합인증우수업체(Authorized Economic Operator)제도

과거 정부는 종합물류기업인증제도를 시행하여 왔다. 하지만 이러한 인증제도는 국제적으로 강화된 기준을 통과하기 어렵고 지나치게 많은 업체에게 인증을 해주었다. 이러한 결과로 인증기업의 글로벌 역량 미흡 등과 같은 문제가 발생하였고, 인증기준이 하드웨어 중심으로 편중돼 있다는 의견이 개진되었다. 따라서 학계, 연구소, 정부, 기업체 등 관련 당사자들은 의견을 모아 인증기준 및 기업체를 재도출하고자 새로운 종합인증우수업체(Authorized Economic Operator)제도를 내놓았으며 관세청 주관 하에 시행되고 있다.



종합물류기업인증제도

종합인증우수업체제도

<그림 3-1> 정부 인증제도

부산 지역의 복합물류운송업체는 390여개 업체 가운데 복합운송업 협회에 가입된 회원사는 57개 업체에 불과하다. 이러한 현실은 복합 운송업체들의 영세성을 단적으로 보여 주는 것으로 몇몇 심각한 문제점을 야기하고 있다. 그 중에서도 특히 국제적으로 일어나는 빈번한 테러 등의 문제로 각 국가는 국가 간 거래되는 물품에 대해 통관절차를 강화하고 있으며 이로 인해 야기되는 물류업체들의 어려움을 해소하기 위

해 국가별 관세당국의 주관 하에 종합인증우수업체 제도를 운영하고 있다. 국가별 인증업체 제도를 통해 인증 받은 업체들은 국가별 운송 물류에 대해 상호 편의를 제공 받는 것이다. 마찬가지로 관세청에서 종합인증우수업체로 인증 받은 업체들은 유럽과 미국 등에서도 물류 운송과 관련하여 효율적 편의를 제공 받을 수 있다. 그러나 국내에서 AEO를 인증 받기 위해서는 규모면에서 어느 정도 자격 요건을 갖추지 않으면 어려운 것이 현실이다. 따라서 복합물류운송업체도 더 이상 구멍가게 형태의 경영으로는 국제적인 물류운송업을 영위하는 것이 거의 불가능하게 되었기 때문에 종합인증우수업체 인증을 받기 위하여 양적 그리고 질적으로 한 단계 업그레이드시키는 노력을 경주할 필요가 있다.



3.3 부산지역 국제물류주선업체 대상 인터뷰

본 절에서는 부산 지역 국제물류주선업체의 현황과 현장에서 느끼는 애로요인을 알아보기 위하여 부산 지역에서 서비스를 행하고 있는 20개 업체를 방문하여 업체의 대표 또는 업무 담당자와 심층 인터뷰를 실시한 내용을 정리하여 기술하였다.

설문지의 구성은 다음<표 3-4>와 같으며, 주요 설문 내용은 상호/매출액/설립년도/자본금/순이익/현행 물류주선인 제도에 대한 생각/국가 정책에 대한 의견 등을 중심으로 이루어졌다.

<표 3-4> 설문지의 구성

설문지의 구성	
· 상호	· 매출액
· 작성자 정보	· 순이익
· 설립년도	· 현행물류주선인 제도에 대한 생각
· 자본금	· 국가 정책에 대한 의견
· 직원수	· 사업상 어려운 점
· 해외지사여부	· 현행 문제점에 대한 대안적 의견

인터뷰에 응해 준 업체 중 대표적인 3곳의 내용을 요약하면 다음과 같다.

3.3.1 A 종합물류(주)

A 종합물류(주)는 부산광역시 중구에 소재하여 있으며, 1994년 설립되었다. 자본금은 3억원이며 직원 수는 13명이다. 주로 중국을 대상으로 하는 물류에 서비스를 제공하고 있으며, 상하이, 심천 등지에 해외 지사를 두고 있다.

2011년을 기준으로 하였을 때, 연간 매출액은 43억원 수준이나 순이익은 1억 5천만 원에 그치고 있어서 전형적인 부산지역 물류업체의 모

습을 보이고 있었다. 대형 화주를 확보하고 있는 계열사의 물류주선업체들이 대개 15~20%의 높은 수익률을 얻고 있는 것과 비교해 보면 얼마나 영세한지 보여주는 좋은 예라고 생각된다.

이 회사에서는 타 업체의 과도한 가격 덤핑으로 인하여 심리적·물질적 어려움을 겪고 있으며, 이를 해결하기 위한 방안으로 정부의 개입을 원하고 있다. 정부가 앞장서서 이 분야의 진입장벽을 높여주길 바라고 있는 것이다. 현재와 같이 등록제로 국제물류주선업체가 우후죽순으로 생겨나게 되면 부산 지역의 영세성은 더욱 악화될 것으로 보고 있으며, 지역 경제에도 악영향을 미칠 것이라고 보고 있었다.

또한, 대형 화주의 수도권 집중화로 인하여 동 분야도 수도권에 집중될 수밖에 없는 현실을 강하게 비판하였는데, 물류비 및 기타 잡비의 비용을 최소로 할 수 있는 국내 최대의 항만인 부산항이나 산업 중심항인 울산항 중심으로 활동해야 하는 국제물류주선업이 화물을 가지고 있는 대형 계열사 중심으로 우후죽순처럼 생겨나면서 업계 전체의 질서를 어지럽히고 있다고 주장하였다.

3.3.2 B 해운항공(주)

B 해운항공(주)은 부산광역시 중구에 소재하여 있으며, 1996년 복합 운송주선업 서비스를 기반으로 설립되었다. 자본금은 4억 원이며 직원 수는 26명으로 청도에 해외지사를 두고 있는 업체이다. 최근 연간 매출액 180억 원 수준을 유지하고 있으나, 그에 따른 순이익은 4억 원으로 매출액 대비 2.2%의 낮은 수익률을 보이고 있다.

면담을 위해 국내 화물을 집하하는 팀의 팀장을 만날 수 있었는데, 그에 의하면 이처럼 회사의 규모에 비하여 수익률이 낮게 나타나는 것은 과당 경쟁으로 인한 손실이 크게 작용하고 있으며, 이에 따른 개선방안으로 국제물류주선업의 등록제에서 허가제로의 전환이 시급하다고 말하고 있다. 현행법과 같은 등록제에서 허가제로 전환하게 되면, 시장 진입 장벽은 높아지지만 서비스의 질을 높일 수 있다는 측면에서 부산 지

역 국제물류주선업체들에게는 이익으로 돌아갈 수 있다고 주장하고 있다. 또한 질 좋은 서비스를 제공 받는 화주 입장에서 보았을 때도 국제물류주선업은 허가제가 더 유리하다고 말하고 있다.

또한, 현재 각 지방 시도에서 맡고 있는 관리 형태를 중앙 정부조직인 지방해양항만청으로 변경해야 한다고 말하고 있었는데, 업계의 사정 및 질서에 무지한 시도관계자보다는 관계 중앙 조직에서 강력하게 규제해 주길 바라고 있는 것이다.

3.3.3 C 해운항공(주)

C 해운항공(주)은 본사를 부산광역시 중구에 두고 있으며, 해운대리점 및 복합운송주선업을 영위하고 있다. 2001년 3월 설립되어 현재 임직원수 116명, 주주수 8명의 중소기업 이다.

인터뷰 결과 상기 회사에서는 우리나라의 수도권 집중 현상이 기업의 영업활동에도 많은 영향을 미친다고 말하고 있었는데, 일본 경제권의 장점을 이용하기 위해서는 동남해안권 중심의 개발이 시급하다고 주장하였다. 이를 위한 방안으로 입해공업단지, 즉 남동쪽 해안과 맞닿아 있는 지역의 개발을 최우선으로 꼽았는데 이의 활성화가 시급하다고 보고 있었다.

또한, 정부의 거시적인 정책을 비판하였는데 정부는 국내의 물류 상황은 짚어보지 않고, 동북아 물류 중심국가 또는 글로벌 물류 중심지 등을 내세워 국외로만 치중하는 모습만 보여줬다고 주장하고 있었다. 내실을 강화해야 하는 정부가 ‘안’보다는 ‘밖’으로 눈을 돌리면서 정작 물류 현장에서 일하고 있는 실무자들 입장에서는 남의 나라 이야기가 되어버린다는 것이었다. 물류 기업의 양적인 팽창뿐만 아니라 질적 향상도 고려해야 한다는 의견을 내놓기도 하였다.

마지막으로 인력 수급의 어려움을 한탄하기도 하였다. 물류전문인력이라는 말은 수년전부터 나오기 시작했지만, 실질적으로 이런 전문인력이 중소기업에 올 수 있는 무언가가 있어야 된다는 이야기를 하였다.

대졸 이상의 학력을 가진 물류 분야 전문 인력의 배출은 쉽지 않게 찾아볼 수 있으나, 이런 인재들이 수도권이나 외국으로 눈을 돌리지 않고 지역경제를 위해서 일할 수 있는 여건을 조성하고 지원을 아끼지 않아야 된다고 보고 있었다.

3.3.4 부산 지역 국제물류주선업 인터뷰 종합

부산 지역에서 국제물류주선업을 하고 있는 업체 20개를 대상으로 인터뷰한 내용을 분석한 결과 대체적으로 다음의 3가지 문제점을 가지고 있는 것으로 나타났다.

첫 번째로는 업체의 무분별한 진입으로 인하여 업체수가 과다하여 수익 구조 약화가 심화되고 있다는 것이다. 한정된 시장에 무분별하게 진입하고 있는 업체들로 인해 영세성을 면치 못하게 된다는 것이다.

두 번째로는 현행법상의 국제물류주선업 등록제는 근본적으로 문제가 있다고 지적하고 있다. 등록기준의 요건만 갖추면 영업을 할 수 있는 등록제보다는 보다 엄격한 기준으로 진입 장벽을 높일 필요성이 있다고 피력하고 있다.

세 번째로는 정부의 선거용 공약에 그치고 있는 지방 균형 발전정책이 시급히 시행되어야 한다고 보고 있다. 정부의 정책은 미래 성장을 위하여 지역의 균형적인 개발이 필요하다고 하고 있으나, 실질적인 지방 지원 정책이 없어서 수도권의 집중화 현상은 더욱 심화되고 있다. 이에 따른 정부의 역할이 재검토되어야 한다고 말하고 있다.

3.4 요약

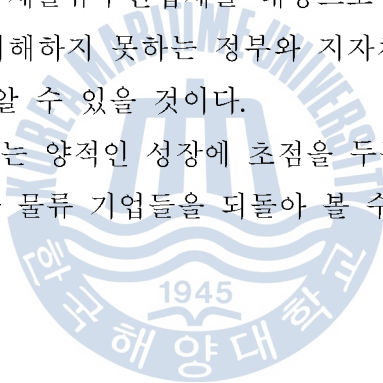
부산 지역의 산업구조를 살펴보면 부산항의 파급효과가 상당히 큰 것을 알 수 있다. 이러한 특성을 반영하듯 부산 지역에는 물류 관련 기업이 상당히 많이 존재하고 있으나, 우리나라의 수도권 집중화 현상으로 인하여 영세성을 면치 못하고 있다.

특히, 국제물류주선업은 1993년 3월 이후 등록관할관청이 국토해양부에서 지방자치단체로 위임됨으로써 국내 소규모 업체의 창립이 가속화되어, 가격경쟁이 심화되고 서비스 질의 저하는 물론 안정적 수익성의 보장이 어려워졌다.

또한 과당경쟁은 업계 스스로의 수익성을 저하시키고 업계 난립으로 인한 일부 업체의 전문성 결여, Claim 처리의 미숙 등 대고객 신임도를 저하시키는 경우도 다수 발생하고 있다.

실제로 부산 지역의 국제물류주선업체를 대상으로 인터뷰한 결과가 현실과 이상을 제대로 이해하지 못하는 정부와 지자체를 정면으로 비판하고 있는 것을 보면 알 수 있을 것이다.

따라서 정부 및 지자체는 양적인 성장에 초점을 두는 현재의 정책에서 벗어나 국내의 영세한 물류 기업들을 되돌아 볼 수 있는 자세를 가져야 한다고 생각한다.



제4장 부산지역 국제물류주선업의 발전 방안

4.1 국제물류주선업체 인터뷰 내용에 따른 방안

3장에서 이루어졌던 부산 지역 문제점 및 업체의 인터뷰 내용을 종합하여 보면 정부의 정책과 현장에서 필요로 하는 정책이 서로 다르다는 것을 알 수 있었다.

업계에서는 정부가 앞장서서 시장 장벽을 높여주고 수익을 보전해 주기를 원하고 있는 것이다. 하지만 수익성 약화에 대한 근거를 업체 수익 증가와 업체 간의 과당경쟁으로만은 볼 수 없을 것이다.

결과론적으로 보면 수익성 약화의 원인이 낮은 시장 장벽 때문인 것처럼 보이지만, 업계 스스로 서비스 개선에 대한 의지도 없이 시장 장벽이 높아지기만을 기다린다면 물류주선업의 국제화 시대에 경쟁력을 갖출 수 없다고 생각한다.

이를 극복하기 위해서는 내부적으로 자본금 확충 방안을 통해 스스로 외연을 확대하여 미래 지향적 방안을 마련해야 할 것이고, 물류전문인력 육성 시스템 개발에도 관심을 가져야 할 것이다. 또한 국제복합운송주선업체간 과감한 물류공동화와 해외 네트워크 공동 활용 등 획기적인 제휴가 필요할 것으로 보인다.

주체에 따른 국제물류주선업계의 발전 방향은 다음과 같이 나타낼 수 있다.

4.1.1 정부의 정책

정부가 국제물류주선업계의 발전을 위하여 개선해야 할 점을 세가지 정도로 요약하면 다음과 같이 나타낼 수 있다.

첫 번째로는 M&A를 통한 대형화를 유도하는 것이다. 중소형 비상장기업의 양도차익에 대한 과세 형평성분배문제를 해결해 줌으로써 업체는 M&A를 통해 대형화되고, 전문성을 갖출 수 있다.

두 번째로는 국제물류주선업체가 화물의 통관업무까지 처리할 수 있도록 업무의 범위를 확장시키는 것이다. 전 세계적으로 대부분의 나라가 통관을 국제물류주선업자가 처리하고 있으나, 현재 우리나라 관세법에서는 수출·수입·반송 등의 신고를 화주 또는 관세사 등(관세사, 관세법인, 통관취급법인)의 명의로 하도록 제한하고 있다.

One Stop Service를 지향하는 국제종합물류과정에서 통관업무의 취급은 필수적이라고 볼 수 있고, 이는 관세사를 국제물류주선업체가 직접 채용함으로써 해결할 수 있다고 생각된다.

마지막으로는 물류인재육성이다. 기업 경영의 글로벌화 확산과 더불어 기업의 인력은 매우 중요한 경영 요소로 자리매김하고 있다. 특히 국제물류 주선업과 같은 서비스 업종이 가지는 특성을 감안하면 인재의 육성에 대한 다양한 방안들이 필수적으로 개선되어야 한다고 보고 있다.

4.1.2 지방자치단체의 정책

현재 지방자치단체장에게 위임되어 있는 국제물류주선업의 등록제도가 개선되어야 한다고 볼 수 있다. 글로벌 물류 시장의 빠른 성장세와 규모로 볼 때 제도적으로 국제물류주선업의 위상을 제고하고 업체의 난립으로 인한 과당경쟁, 대내외적인 신임도의 저하 등을 방지하기 위하여 등록 제도를 지금보다 격상시키고 그 요건도 강화해 나갈 필요성이 있다.

3000여 개 사에 달하는 양적 팽창은 전문화, 대형화를 위한 시대적 변화에 역행하는 것이고, 국제물류시장에서의 경쟁력도 약화시킬 가능성이 크다.

선진 국가를 보더라도 미국과 일본이 각각 연방해사위원, 국토교통성과 같은 중앙정부에서 면허를 관리하고 있는 것을 볼 수 있다. 따라서 우리나라도 지방자치단체장에게 위임된 등록 업무를 지방해양항만청과 같은 중앙 정부의 사무로 환원시켜야 할 것이다.

4.1.3 국제물류주선업계의 인식

부산 지역의 국제물류주선업체들은 영세적인 소규모 기업형태가 가져오는 비효율성을 잘 극복하지 못하고 있는 것이 현실이다. 또한 전문성의 결핍도 영세성을 면치 못하는 원인으로 볼 수 있는데 이는 업계 스스로의 노력이 절실하다고 판단된다.

제도적으로 국제물류주선업의 진입 장벽을 낮여주기만을 기대하고 있을 것이 아니라 스스로 업계의 질서를 바로 잡고 전문성을 높일 필요성이 있다.

위에서 서술한 주체별 해결방안을 종합하여 보면 다음 <표 4-1>과 같이 나타낼 수 있다.

<표 4-1> 주체별 해결방안 종합

구분	해결방안
정부 정책	<ul style="list-style-type: none"> - M&A를 통한 업체 대형화 유도 - 통관업무 처리를 통한 One Stop Service 기회 제공 - 전문 물류 인력 배출 시스템 구축
지방자치단체 정책	<ul style="list-style-type: none"> - 등록제 업무를 지방해양항만청으로 환원
업계 인식	<ul style="list-style-type: none"> - 제도적 규제를 뒷받침할 수 있는 스스로의 노력 - 아웃소싱 또는 벤치마킹을 통한 전문성 제고

4.2 글로벌 물류네트워크 구축

4.2.1 동북아 지역의 물류네트워크

1) 일본

일본은 산업구조 고도화에 대응, 국제적 수준의 물류 서비스체계를 구축하고자 “97종합물류시책대강”을 발표했으며 급변하는 경제변화에 대응하기 위해 2001년 새로이 “신종합물류시책대강”을 확정하고 시행 중에 있다.

“신종합물류시책대강”의 주요 추진전략을 보면 첫째로 아시아 태평양 지역에서 가장 편리성이 높은 물류서비스 제공과 동시에 이를 위해 선박의 대형화, 항만의 24시간 운영, 수출입 및 항만 제반 수속에 관한 정보화, 원스톱 서비스의 실현을 위한 간소화 및 효율화를 도모하고 있다.

둘째, 산업입지 경쟁력의 저해요인이 되지 않는 수준의 비용으로 물류서비스를 제고하는 것을 목표로 하고 있으며 구체적으로 일본의 국제 경쟁력을 제고하기 위해서 지속적인 비용절감 노력을 강구하고 있다.

셋째, 물류에 관한 에너지 문제, 환경문제 및 교통안전 등에도 노력하고 있고 선진 물류시스템 구축을 위한 하드 및 소프트웨어 인프라의 구축에도 많은 노력을 기울이고 있다.

이런 식으로 일본이 아시아 지역에 항공과 육로를 통한 운송 연합체를 구축해 지역 내 물류패권 강화에 나서고 있다. 그 예로 일본항공(JAL)을 비롯해 일본통운, 긴테쓰익스프레스 등 3개 회사가 항공편을 이용한 기업용 국제 소량 화물사업에서 유럽 및 미국 업체에 대응하고, 항공·육상 일괄 수송체제를 갖추어 일본기업의 아시아진출을 확대하기 위해 각 업체가 제휴를 실시하였다.

JAL은 현재 일본 항공화물 수송 분야 1위, 일본통운과 긴테쓰익스프레스는 국제 항공화물 집하량에서 각각 1위와 2위 자리를 지키고 있다.

아시아 진출 업체가 늘어나면서 일본과 현지 거점 사이에 생산이나 개발을 분담하거나 연계해야 할 필요성이 늘었고 이는 국제 소량 화물의 시장 확대로 이어졌다. 현재 일본에서 출하되는 소량 화물의 70%는 아시아 지역을 목적지로 하고 있으며, 일본발 국제 소량 화물의 시장 규모는 이미 연간 1000억 엔을 넘은 것으로 추산되고 앞으로도 매년 10% 이상씩 커질 것으로 전망된다. 아울러 일본 간사이 국제공항이 24시간 가동 체제로 탈바꿈하는 등 항공 시설도 확충되고 있어 3사 연합이 아시아에서 광범위한 물류 네트워크를 구축하는 데 큰 어려움이 없을 것으로 보인다.

이들 3개 회사는 각종 서류나 부품, 제품 샘플 등 기업의 소량 화물을 해외의 사무소나 공장에 하루나 이틀 만에 보내는 체제를 구축하고 있다. 성장세가 두드러진 아시아 시장의 국제화물 수요를 겨냥해 일본통운과 긴테쓰익스프레스는 일본 외에도 중국에 각각 100곳 이상의 영업 거점을 확보하고 태국이나 인도에도 거점을 확보하고 있다. 이들 두 회사의 거점망을 토대로 JAL이 아시아 주요 도시에서 전개해온 직행 화물 편을 조합하면 육상운송에서부터 공항에서의 화물 집적, 항공수송까지 원스톱 서비스가 가능하다.

그동안 일본 내 항공화물 수송업체들은 운임 측면에서 항공사간의 경쟁이 보다 나은 것으로 여겨 특정 항공사와의 제휴를 꺼려 왔다. 그러나 각 회사간의 과당경쟁이 유럽 및 미국의 대기업에 대항할 수 없다는 공감대가 형성되었기 때문에 항공운송과 육상운송을 결합한 '인테그레이터'라는 새로운 국제 물류사업의 실현이 가능했다.

2) 중국

중국 경제의 고속성장과 더불어 물류의 중요성은 급속히 확대되고 있다. WTO에 가입한 이후, 중국의 대외개방속도가 가속화 되면서 외자

기업의 중국 내 물류시장에서 차지하는 지위도 갈수록 증대되고 있다. 또한 민영기업의 빠른 성장은 물류수요를 자극하고 물류시장의 중요한 위치를 점했다.

이렇게 급속하게 성장하는 물류시장은 중국 정부의 정책이 중요한 역할을 담당했기 때문이다. 중국정부는 2000년 이래로 각급 정부가 물류를 매우 중요시하는 인식의 전환을 시도하면서 발전을 시작했다.

중국물류의 발전은 중국정부의 거시적 환경의 개선에 크게 영향을 받았다. 2004년 당 중앙과 국무원은 거시정책의 조정을 실시하면서 인식의 전환을 시도했다. 이것은 중국 국민경제의 안정적 성장을 유지하면서 물류산업에 강력한 수요를 뒷받침하는 물류발전을 위한 것이었다.

현대물류는 정부의 관계기관과 각급 지방정부의 중시 및 지지를 얻는 것이 필요하다. 2004년 1월 '항구법'을 완성하여 실시하고 8월 중국국무원의 국가발전개혁위원회 등 9개 부문의 위원회가 현대 물류산업 발전 촉진에 관한 의견을 발표하면서 중국물류산업발전의 정책 환경은 실질적으로 개선되기 시작했다.

물류주체의 다원화, 물류정책의 뒷받침, 전체 경제의 급속한 발전, 항만시설의 비약적 확충 등의 전 방위적인 급속한 중국물류의 성장은 이제 세계 물동량에 무시할 수 없는 존재로 성장했다.

4.2.2 외국사례를 통하여 본 시사점

동북아 물류의 허브가 되기 위해서는 공항, 항만 등 국제물류거점 시설을 확충, 세계적인 물류기업을 유치하는 전략이 무엇보다 중요하다. 일반적으로 외국인이 물류시설 투자입지를 결정할 경우 배후시장의 규모 및 접근성 인프라 구축 정도 등을 감안하여 정하게 된다. 따라서 물류시설과 물류시장 제도의 획기적인 개선 및 국가물류비를 줄이는 정책도 필요하다.

또한, 글로벌 물류강국 실현을 위해서는 민간과 정부가 공동으로 참여하는 국가물류정책협의회를 구성하고, 국가물류정책을 통합적으로

조정 통제할 수 있도록 함으로써 정책의 일관성과 효율성을 높이는 것도 하나의 방안이다. 인천국제공항의 확장, 경부고속철도 2단계사업의 추진, 신공항 철도, 제 2연륙교건설 및 전국 6대권역의 내륙화물기지 및 유통단지건설사업 등도 차질 없이 추진하고 국제적 수준의 효율적인 물류네트워크를 구축하는 것도 매우 시급하다.

국가 차원의 물류네트워크에 부산지역 국제물류주선업계도 적극적으로 동참하여 한중일이 더 효율적인 물류네트워크를 형성할 수 있게 함으로써 혜택을 누릴 수 있어야 한다.



4.3 국제물류 인재 육성

훌륭한 물류 Infra의 구축, 뛰어난 정보 System, 현대화된 수송 수단 등 이 모든 것을 기획, 조정, 운용하는 물류인재의 육성은 그 중요성을 아무리 강조하여도 지나치지 않는다. 정부에서도 그 중요성과 필요성을 인지하여 동북아물류중심추진 로드맵에서 전문 인력 양성을 7대 세부 추진과제 중의 하나로 선정하여, 물류전문대학원 설립 및 운영, 물류특성화대학 지원, 물류관리사 양성교육 지원 등을 포함하고 있다. 우리나라의 물류인력 양성은 대학교, 대학원, 산업단체 및 협회 등의 자체 인력 교육기관 그리고 기업 내 교육 등으로 구분할 수 있을 것이다. 또한 근래 물류학과를 신설한 대학, 대학원 등이 상당수 늘어나고 있고 그 교육과정도 물류의 전 분야를 광범위하게 포함하고 있다.

물류대학원에 입학한 학생들을 분류해보면, (1) 기업에서 물류 현장 경험을 가진 사람, (2) 물류관련 부서 또는 공공기관 및 군대 근무 중 물류 관련 업무를 수행하면서 약간의 지식을 습득한 사람, (3) 전혀 경험이 없거나 학부과정에서 전공은 전혀 다른 분야를 공부한 사람 등으로 구성되어 있기 때문에 교육의 수준과 내용 선정에 어려움이 있다.

각급 교육기관을 거친 인력은 매년 상당수에 달하나 비교적 단기간에 이론 중심으로 교육을 받고 있기 때문에 물류기업의 실질적으로 즉시 필요한 인력과는 어느 정도 거리가 있다. 대학원의 성격상 대학보다는 학문적 연구가 우선이라고 하더라도 적절한 수준의 산업현장의 요구를 무시할 수는 없다. 뿐만 아니라 각급 학교에서의 전문인력 양성과정과 학과목들이 산업물류 현장에서 절실히 필요한 것과는 약간의 거리가 있다면, 그것은 학문적 연구로서 또한 그 내용과 가치가 존중되어야 할 것이고, 이를 보완하기 위해서 산업단체나 협회 등의 전문인력양성제도에 지원이 이루어진다면 그것도 하나의 산학협동의 장이 될 것이다. 다음에서는 외국의 사례를 보며 우리의 인재 육성 프로그램에 대한 시사

점을 생각해 보고자 한다.

4.3.1 국제물류 인재 육성 프로그램(해외 사례)

1) 미국

SOLE(International Society of Logistics)에 의한 CPL(Certified Professional Logistician)을 들 수 있다. 1966년에 설립된 세계적인 물류연구학회로서 2003년에 국내에 지부가 설립되고 시험도 실시하였다.

CPL은 1972년 10월 SOLE에 의해 만들어진 물류분야의 국제자격인 증제도로써 물류분야 및 교육경력 9년 이상인 사람에게만 응시자격이 주어지고 시험과목은 4과목이며, 모두 합격하여야 자격이 부여된다. 미국에서는 이 자격증을 로지스틱스에 관한 전문자격으로 석사와 동등한 권위를 갖는 것으로 알려져 있다.

2) 일본

사단법인 일본로지스틱스시스템협회(Japan Institute of Logistics System, JILS)에서 실무경력 2년 이상의 국제물류담당자에게 종합적이고 전문적 교육이 실시된다. 학계는 물론이지만 경험이 풍부한 강사진의 지도가 특징이며, 소정의 시험에 합격하면 국제물류관리사의 자격이 주어진다.

3) 독일

직업학교에서 배운 이론을 산업체에서 연마하고 그것을 전문대학에서 숙련시키는 직업교육의 연속성을 띄고 있다. 기초학교 4년을 마치면 각자의 적성에 따라 다음 단계의 학교에 진학하고 대학준비과정을 제외한 사람들은 졸업 후, 학업과 산업체에서 실습을 함께하는 Dual System의 직업학교에 입학한다. 기업은 직업학교 학생들을 실습시키면서 기업의 특성에 맞는 인재를 양성하고, 학생들은 졸업 후, 즉시 취업할 수 있는 장점이 있다.

4) 싱가포르 및 중국

싱가포르는 물류인재 양성을 위해 1998년 싱가포르 국립대에 미국 조지아공대와 공동으로 물류전문대학원을 설립하였고, 여기서 배출된 인재들이 물류산업의 발전과 혁신에 크게 기여하고 있다.

후발주자인 중국도 최근 5년 100여개의 대학에서 물류교육과정을 신설하고 인재양성에 주력하고 있다.

6) 한국

반면, 국내 정부는 글로벌 수준과 역량을 갖춘 물류 전문 인력을 육성하기 위하여 2006년에 정부가 지원하는 물류전문대학원이 설립되었다.

4.3.2 국제물류인재 양성 교육 체계와 커리큘럼

국제물류주선업은 실제 수출입 화물의 국제간 이동을 자기 책임 하에 이행하는 업종이다. 국제간의 해상, 항공 및 복합 운송의 범주를 넘어 새로운 물류의 주체인 3PL, 4PL의 주도로 나아가기 위한 전문 인력의 양성은 최우선 과제라고 할 수 있다. 경제사회의 다양성 증대와 더불어 국제물류 전략가로서 화주기업의 증가하는 요구에 대응하기 위한 지식과 경험을 갖춘 인재가 필요하다.

본 연구에서는 국제물류인재 양성 교육체계와 커리큘럼을 직급 및 직능별로 정리해 보았다. 국제물류의 특수한 영역에 적응하기 위한 커리큘럼이므로 물류전반에 걸친 교육과목은 생략하였다. 다만 제시하는 커리큘럼의 범위는 각 사업체의 성격에 따라 추가 또는 변형될 수 있기 때문에 신입사원에서부터 최고경영자에 이르는 직책상의 필수 지식과 직능에 따른 업무지식을 다음과 같이 제안하였다. 본 연구에서 제시하는 교육과목은 가장 기초적이고 현실적인 업무를 수행하기 위한 것이므로 실습이 가장 효과적인 교육이라 할 수 있다.

신입사원이 실무 능력과 필수이론 중심인 반면, 위로 갈수록 광범위

한 정책적이고 국제적인 Leadership을 강조한다.

1) 신입사원

신입사원의 교육시간은 최소 4주로 하되 주 5일, 4시간 교육으로 하여 주 20시간 4주 합계 80시간정도 교육을 실시한다.

- ① 영어 및 외국어 능력 배가-30시간
- ② 예절 및 Customer Service Manner-4시간
- ③ 무역실무개론 및 Incoterms-8시간
- ④ 항공운송, 복합운송실무 및 중요 약자의 이해-20시간
- ⑤ 선하증권(B/L), AWB, FBL의 중요 약관 이해 및 작성 요령-10시간
- ⑥ CY/CFS 항만 공항 등 물류 현장 견학-8시간

2) 중견사원-60시간

- ⑦ 통관실무와 EDI-4시간
- ⑧ 위험물 운송 및 특수화물 취급-4시간
- ⑨ Terminal 및 Facility/Equipments 운송 요령의 이해-8시간
- ⑩ 영업실무 및 고객관리-20시간
- ⑪ 영어(실무 통신영어)의 능력 가속화-24시간

3) Manager/팀장-40시간

- ⑫ 국제물류와 SCM, 3PL의 이해-12시간
- ⑬ Claims 와 Insurance-12시간
- ⑭ 정보 시스템과 Network-12시간
- ⑮ 환경물류(Green Logistics)-4시간

4) Director-20시간

- ⑯ 국제물류현상과 대응 정책-8시간
- ⑰ Network 및 연락관리-8시간
- ⑱ 회계, 세무, 금융 업무의 이해-4시간

5) CLO(Chief Logistics Officer)

CLO의 교육훈련시간과 기간은 특정 기간을 언급할 수 없다. 오늘의 CLO가 있기까지 앞서 언급한 다양한 업무지식과 경험이 있을 것이므로 기업의 미래에 대한 중요한 의사결정 Leadership을 위한 다양한 연구 과제를 끊임없이 연구해야 한다.

본 연구에서 제시한 커리큘럼이 한사람의 인재를 위해서 신입사원에서 임원급까지의 기초지식을 부여하는 데 필요한 교육훈련 기간은 약 10주, 200시간 정도로 제시하였다. 당연히 영어 및 일부의 과목을 제외하면 각자의 주어진 업무 내용과 전문성의 필요에 따라 그 시간과 과정은 변경되어야 한다.

위에서 언급한 커리큘럼은 실무에 종사하면서 또는 경영인으로서 최소한의 업무지식과 기초 교육은 있어야 한다. 굳이 직급상의 Hierarchy를 무시한다면 영어 및 외국어 능력은 꼭 높은 순위를 가져야 할 것이고 나아가 FIATA 또는 IATA 등의 국제물류 Diploma도 기업의 대외 신임도에 도움을 줄 것이다. 문제는 아직도 우리 사회의 물류관리사 또는 각종 Diploma에 대한 인식이 높지 않기 때문에 그 자격의 의미를 평가 받지 못하고 있으나, 머지않아 그 가치가 존중되는 물류사회가 도래할 것이다. 따라서 국제물류인재 양성 교육에 필요한 커리큘럼의 중요성과 함께 국제물류에 종사하는 모든 사람들에게 미래의 산업을 이끌어 갈 자부심과 사기 진작도 중요한 교육 내용이 되어야 할 것이다.

또한, 급변하는 경제, 문화, 환경 특히 국제사회의 변화에 신속히 적응할 전문 과정, 현장실습, 재교육 및 물류 선진국으로의 파견·교환 근무 경험 등으로 고객을 리드할 인재의 육성이 필요하다. 타 업종과 비교하여 상대적으로 열악한 교육환경과 기회를 부여하는 데 더 많은 관심을 기울여야 할 것이다.

그러나 아직도 상당수의 국제물류주선기업은 인적자원개발의 중요성을 원론적으로 이해하고 있지만 최고 경영자의 인식과 기업문화의 차

이 및 경기상황에 따라 투자의 우선순위가 낮아지는 실정이다. 오늘날 선진국이나 국내의 우수기업들은 인적자원 개발과 관리를 넘어 인프라의 설계까지 언급하고 있다. 우리나라의 국제물류주선기업은 우선 사람을 가장 중요한 자원으로 인식하고 인재 양성의 가장 기초단계인 교육 훈련에 깊은 관심을 가져야 한다. 중앙정부 및 지방자치단체의 지원에 의한 인재양성도 중요하지만 부산지역 국제물류주선기업들도 내, 외부 교육 훈련 기관을 적극 활용하여 필요한 인재는 자체에서 양성하여 나가야 한다.

왜냐하면, 오늘날의 Business 세계는 인재전쟁(War for talent)에서 승리하기 위한 방법 (How to win wars for talent), 인재관련 문제 해결 방법 (How to solve talent issues)등과 같은 새로운 용어들이 속속 등장하면서 인재의 중요성이 강조되고 있기 때문이다.



제5장 결론

해운시장의 급격한 변화 가운데 국제물류주선업에 관한 중요성이 대두되고 있으며, 이와 관련된 연구들이 진행되어 왔다. 하지만, 국내 국제물류주선업체의 현황을 살펴보면 정부, 지방자치단체 및 해당 업체의 여러 문제점으로 인해 세계적 경쟁력을 확보하지 못하고 있다. 거시적이었던 정부의 국제물류주선업체에 대한 제도를 구체적이고 세부적으로 검토해야 할 필요성이 있으며, 지방자치단체로 위임된 등록제로 인해 부산에 위치한 대부분의 국제물류주선업체들이 영세한 것이 현실이다. 또한 이러한 문제점을 정부나 지방단체의 잘못으로만 인식하는 업계의 종사자들에게도 문제점이 있다. 따라서 본 연구에서는 이러한 문제점들을 해결하여 국내 국제물류주선업이 세계적으로 경쟁력을 확보하기 위하여 해결해야 할 방안을 다음과 같이 제시하였다.

첫째로, 중앙정부는 제도 개선 및 정책 전환을 통하여 국제물류주선업의 대형화를 유도하고, 부산광역시는 등록제를 지방해양항만청으로의 환원을 추진하고, 부산시 국제물류주선업계는 스스로의 노력으로 전문성을 제고하여 부산지역 국제물류주선업의 국제경쟁력을 키워나가야 한다.

둘째로, 동북아 지역의 물류네트워크 구축에 적극 참여하여야 한다. 즉 한중일 간의 효율적인 물류네트워크 구축에 일익을 담당함으로써 부산지역이 가지는 지경학적 우월성을 바탕으로 부산지역 국제물류주선업계의 경쟁력을 키워나가야 한다.

셋째로, 국제물류전문인력의 양성에 적극 동참하여야 한다. 중앙정부 및 지방자치단체의 지원에 의한 인재양성도 중요하지만 부산지역 국제물류주선기업들도 외국의 인재양성 사례를 벤치마킹하고 내, 외부 교육훈련 기관을 적극 활용하여 필요한 인재는 자체에서 양성하여 나가야 한다.



<그림 5-1> 부산지역 국제물류주선업 발전방안

결과적으로 부산지역의 국제물류주선업들은 영세적인 소규모 기업 형태가 가져오는 비효율성을 현재 잘 극복하지 못하고 있다. 이러한 비효율성을 극복하기 위해서는 스스로의 개혁도 필요하지만 제도적으로 정부의 정책이 뒷받침 되어야 함을 알 수 있었다. 거대한 자본이 투입된 항만과 공항을 이용한 물류 서비스와 관련된 업체들이 영세성을 벗어나지 못한다면, 글로벌 경쟁에서 우위를 점할 수 없을 것이다. 따라서 정부와 지방자치단체 및 해당 업계 종사자 모두는 국제물류주선업의 대형화, 물류네트워크 구축을 통한 물류시스템의 선진화와 함께 국민 협력을 통한 전문 인력의 양성을 통해 21세기 선진 물류 도시 부산으로 발전해 나갈 수 있도록 힘을 모아야 할 것이다.

참 고 문 헌

국토해양부(2010), 업무편람

국토해양부(2006), 전국 무역항 항만기본계획 수정계획, 제1권
항만개발 여건 전망 분석

김인현(2008), 운송주선인의 다양한 법적 지위에 따른 법률관계, 안암법학회, 안암법학, 제26권, 단일호

김용진(2006) 외 2인, 물류산업의 구조적 분석과 종합물류업 활성화 방안, 한국항만경제학회, 한국항만경제학회지, 제22집, 제1호

박승락(2007), 우리나라 동북아 물류중심화를 위한 국제 물류네트워크 구축 방안. 산업경영연구.

박승락(2004). 동북아 물류중심 달성을 위한 우리나라 항만의 노무공급체제개편 지원 방안 연구. 한국산업과학회, 한국산업과학연구회지, 제23권, 제1호

박용안(2007), 우리나라의 국제복합운송 관련 법규의 개선방안, 한국해운물류학회, 해운물류연구, 제52권, 단일호

박장렬(2001), 인천국제공항의 동북아 항공물류 허브공항으로서의 준비에 관한 연구, 경희대학교 대학원, 석사학위논문

백승만(2009), 수출입물류정보시스템의 품질이 물류성과에 미치는 영향에 관한 연구 : 국제물류주선업체를 중심으로, 경희대학교 대학원, 석사학위논문

유지태(2010), 국제물류주선업체의 3PL 진출 요인에 관한 연구, 중앙대학교 대학원, 석사학위논문

이규훈(2007), 우리나라 복합운송주선업의 발전방향에 대한 연구, 건국대학교 대학원 석사학위논문

이성원(2007), 우리나라복합운송주선업의 육성방안, 인하대학교 국제통상물류대학원, 석사학위논문

이제홍(2002), 물류 아웃소싱을 위한 운송주선업체의 역할 제고 방안, 한국물류학회, 한국물류학회지, 제12권, 제1호

정진혁(2008), 국내 화주기업의 국제물류주선업체 선정 요인에 관한 연구, 중앙대학교 대학원, 석사학위논문

조갑진(2005), 복합운송주선업의 문제점과 향후 발전방향에 관한 연구, 관세학회지, 제6권, 제4호

조인환(2005), 동북아시아 허브공항으로서의 인천국제공항 경쟁력 분석, 관광경영학회, 관광경영연구, 제25권, 단일호

최미영(2009), 부산지역 중소기업의 국제물류주선업체에 대한

만족도 분석, 부경대학교 대학원, 석사학위논문

추선애(2009) 외 2인, 한국 국제물류주선업체의 다각화 성과에 관한 연구, 한국국제상학회, 국제상학, 제24권, 제2호

홍동완(2010) 외 1인, 국제물류주선업체의 부서 간 역학관계가 관계몰입과 성과에 미치는 영향, 한국항만경제학회, 한국항만경제학회집, 제26집, 제4호



부 록

국제물류주선업의 현황 관련 설문지

1. 업체명
2. 업체의 주소
3. 작성자 성명 및 이메일 주소
4. 회사 설립년도
5. 자본금
6. 직원수
7. 해외지사 여부
8. 연간 매출액
9. 연간 순이익
10. 현행 국제물류주선인 제도에 대한 의견
11. 업체 운영의 어려운 점
12. 정부 정책을 포함한 모든 분야에서 개선적 의견이 있으면 말씀해 주십시오.

