

2018
제18호

발간년월 2019년 1월 주 소 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동)
감 수 하동우 발행처 한국해양수산개발원 발행인 양창호 홈페이지 www.kmi.re.kr

제3자 물류산업 발전방향 연구 - 대기업 물류자회사의 역할을 중심으로 -

고병욱 해운정책연구실 부연구위원
(valiance@kmi.re.kr/051-797-4632)
안영균 해운산업연구실 전문연구원
(ahnnyg@kmi.re.kr/051-797-4643)
김주현 해운산업연구실 연구원
(jhkim@kmi.re.kr/051-797-4636)

대기업 물류자회사의 영업 확대에 의해 선사 수익성 악화 및 중소 물류업체의 물량감소와 단가 하락 등의 어려움이 나타나면서 이를 해결하기 위한 논의가 국회에서 진행되고 있다. 지난해에는 대기업 물류자회사의 제3자물량 취급을 전면적으로 금지하는 해운법 등의 개정안이 발의되었고, 최근에는 모기업 처리 비중이 30%를 넘지 못하게 하는 법안이 발의되었다. 그러나 이러한 국회 차원의 논의에도 불구하고, 대기업 물류자회사 문제가 가지고 있는 양면성, 즉 대기업 물류자회사의 글로벌 경쟁력 확보와 물류시장의 왜곡이라는 문제의 복합성으로 인해 사회적으로 이 문제에 대한 해결점을 찾지 못하고 있다.

이에 본 연구는 7대 대기업 물류자회사의 현황을 분석하고, 이들의 제3자물류시장 영업 확대에 따른 문제점을 분석했다. 국적 컨테이너 선사와 중소 물류업체에 대한 설문조사를 통해, 대기업 물류자회사의 영업 확대와 그에 수반된 경쟁질서 왜곡이 매우 심각한 수준임을 파악할 수 있었다. 특히 선사는 대기업 물류자회사의 우월적 시장지위로 인해 저가 운임을 받으면서 악화된 수익성을 만회하기 위해 중소 화주에 대해 그 부담을 전가시킬 우려가 큰 것으로 나타났다. 본 연구에서 추정된 바에 따르면, 근해 항로에서만 해운기업이 대기업 물류자회사에 비해 중소 화주에게 추가로 더 받는 운임이 연간 1,200억 원 이상 되는 것으로 나타났다. 또한 중소 물류업체도 대기업 물류자회사의 영업 확대 과정에서 수수료 단가가 내려가고, 재하청 등의 시장왜곡으로 어려움을 겪는 것으로 나타났다. 이러한 어려움 때문에 선사 및 중소 제3자물류업체 모두 대기업 물류자회사의 제3자물량 취급에 제한을 두는 정책이 필요하다고 주장하고 있다.

이 같은 배경에서 본 연구에서는 대기업 물류자회사의 역할을 중심으로 제3자물류산업 발전방향을 제시했다.

먼저 대기업 물류자회사의 규제를 통한 제3자물류산업 발전방향은 크게 세 가지로 제안했다. 첫째, 대기업 물류자회사의 단순 물류주선업을 금지하는 방안을 추진할 필요가 있다. 즉 물류 장비와 인력을 가지고 부가가치 물류서비스를 생산하지 못하는 대기업 물류자회사의 단순 물류

주선업을 제한하는 것이다. 이를 통해 대기업 물류자회사가 실제적인 경제 효율성 제고에 기여하지 않으면서 우월적 시장지위를 이용해 지대(rent)를 이전시켜가는 것을 막을 수 있을 것이다. 따라서 실제 물류활동을 영위하는 물류기업과 선사의 수익성이 강화되어, 물류산업 발전을 위한 투자여력이 확보되는 등의 긍정적 효과가 기대된다. 즉 왜곡된 시장 질서를 바로 잡음으로써 선사와 3자물류기업이 입고 있는 피해를 교정할 수 있을 것이다. 이를 위해 해운법의 대상에 대기업 물류자회사를 포함하고, 동 법에 시정 조치와 행정적 처벌 조항을 명문화하는 것을 제안했다.

둘째, 대기업 물류자회사의 불공정 거래행위 감독을 강화할 필요가 있다. 특히 현행 체제와 같이 피해 선사의 신고에 기초해서 시장 감독을 하는 것은 대기업 물류자회사의 시장지배력을 감안할 때 현실적으로 시장 질서를 바로 세우는 데에는 그 한계가 분명하다. 따라서 공정거래위원회 또는 해양수산부 내에 상시적으로 대기업 물류자회사의 시장지위 오남용 여부를 감시할 수 있는 체계를 갖출 필요가 있다.

셋째, 고객인 대기업 물류자회사와 서비스 공급자인 선사 간의 협력을 위해 대기업 물류자회사의 선사에 대한 지분 투자를 제안했다. 이를 통해 선사는 자금사정이 개선되고, 아울러 안정적 물량을 확보하며, 대기업 물류자회사는 미래 운임변동에 대응할 수 있는 효과적 채널을 확보할 수 있을 것으로 기대된다.

위와 같은 대기업 물류자회사 역할 정립을 통한 제3자물류산업 발전방향 이외에도 크게 세 가지의 물류산업 활성화 방안을 제안한다.

첫째, 중소기업 육성 차원에서 제3자물류업체 종합 지원정책을 추진해야 한다. 즉 제3자물류업체를 이용하는 화주에게 법인세 절감 혜택을 부여하는 것을 검토할 필요가 있다. 예를 들어, 전년도 제3자물류비용의 초과분에 대해 100분의 3에 해당하는 법인세 공제 혜택을 주는 것을 검토할 수 있다. 중소 제3자물류업체만 혜택을 받는 부작용이 우려되기 때문에, 중소기업의 범위를 넘어가는 중견 또는 대형 물류업체에게는 100분의 2에 해당하는 법인세 공제 혜택을 부여하는 소위 ‘기업 규모를 감안한 세제지원 정책’을 시행하면, 큰 효과가 있을 것으로 기대된다.

둘째, 글로벌 물류시장에 대-중-소 물류기업의 동반진출을 활성화할 필요가 있다. 경쟁의 강도가 훨씬 큰 글로벌 물류시장에서 우리나라 중소 물류업체가 단독으로 서비스 입찰 등에 성공하기는 곤란하다. 따라서 글로벌 경쟁력을 갖춘 대기업 물류자회사의 해외 진출을 활성화하면서 동시에 중소 물류업체와의 협력을 강화하여 해외 시장에서의 상생방안을 강구할 필요가 있다.

마지막으로 본 연구에서는 제3자물류산업 육성을 위한 산업정책 평가 시스템을 구축할 것을 권고한다. 정부는 앞서 언급한 왜곡된 시장경쟁질서의 회복, 그리고 과소투자가 우려되는 IT 투자 및 신기술 개발 지원, 다양한 시장 및 산업 정보의 제공, 스타트업 육성 등의 정책을 추진하고, 이를 주기적으로 평가할 수 있는 세련된 산업정책을 추진할 필요가 있다.

해운 산업생태계 재건을 위해 대기업 물류자회사의 역할을 중심으로 제3자물류산업 발전 방향의 모색이 긴요

■ 우리나라 컨테이너선 산업계의 어려움을 극복하고 해운재건을 이루기 위해 정부는 2018년 4월 「해운재건 5개년 계획」을 발표

- 또한 지난해 말 통과한 한국해양진흥공사법에 의해 지난 7월에 한국해양진흥공사가 출범함
- 아울러 이러한 우리나라의 해운재건 노력에 부응하여 선사는 물론이고 화주 또한 우리나라 해운경쟁력 제고에 힘을 보태고 있음

■ 컨테이너선 시장에서 선화주 상생의 시금석이 될 부분은 소위 대기업 물류자회사와 컨테이너 선사 간의 협력

- 대기업 물류자회사는 모기업 물류경쟁력 제고를 위해 글로벌 물류시장에서 치열한 노력을 경주하고 있음
- 이러한 과정에서 대기업 물류자회사는 규모의 경제를 활용하고자 국내외 시장에서 모기업 물량을 바탕으로 두고, 적극적인 시장 확대 전략을 추진해 왔음
- 그러나 대기업 물류자회사가 국내 물류시장에서 모기업 물량에 기초해서 얻게 된 수요 독과점적 지위를 남용하여 거래질서 문란, 부당한 운임인하 압력, 중소 물류업체 물량 흡수 등의 문제를 보여 왔음

■ 국회에서도 여러 차례 이 같은 대기업 물류자회사 문제를 해소코자 법안을 제출했으나, 법률은 통과되지 않았고, 여전히 이 문제에 대한 해결책이 필요

- 지난해 대기업 물류자회사의 제3자물량 취급을 원천적으로 막는 해운법 등의 개정안을 발의했으며, 최근에는 대기업 물류자회사의 모기업 처리 비중이 30%를 넘지 못하게 하는 해운법 등의 개정안이 발의되었음
- 그러나 두 법 모두 문제점이 지적되고 있어, 국회 통과가 쉽지 않을 것으로 판단됨

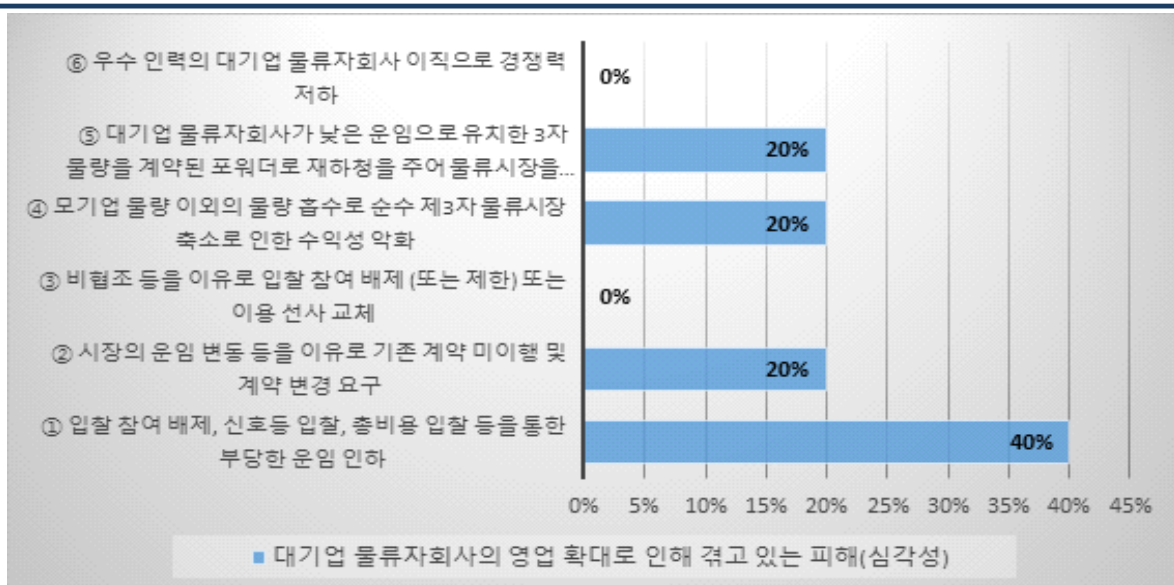
분석에 따르면, 대기업 물류자회사의 중소 제3자물류업체의 물량 이전 효과가 존재

- 2013년부터 2017년 간 특정 대기업 물류자회사의 물량 증가분의 35%가 제3자 물류시장의 화물에서 가져온 것으로 분석

선사들은 대기업 물류자회사의 우월적 지위를 이용한 시장질서 왜곡행위가 심각하다고 판단

- 특히 입찰 참여 배제, 신호등 입찰, 총비용 입찰 등을 통한 부당한 운임 인하 요구가 가장 큰 문제로 인식
 - 그 외에도 계약 내용의 변경 요구, 제3자물량 흡수로 인한 수익성 악화, 중소 물류업체 재하청 등에 따른 시장질서 왜곡 등의 문제가 발생한다고 판단함

그림 1. 대기업 물류자회사의 영업 확대에 의해 겪고 있는 선사의 피해 1순위 결과



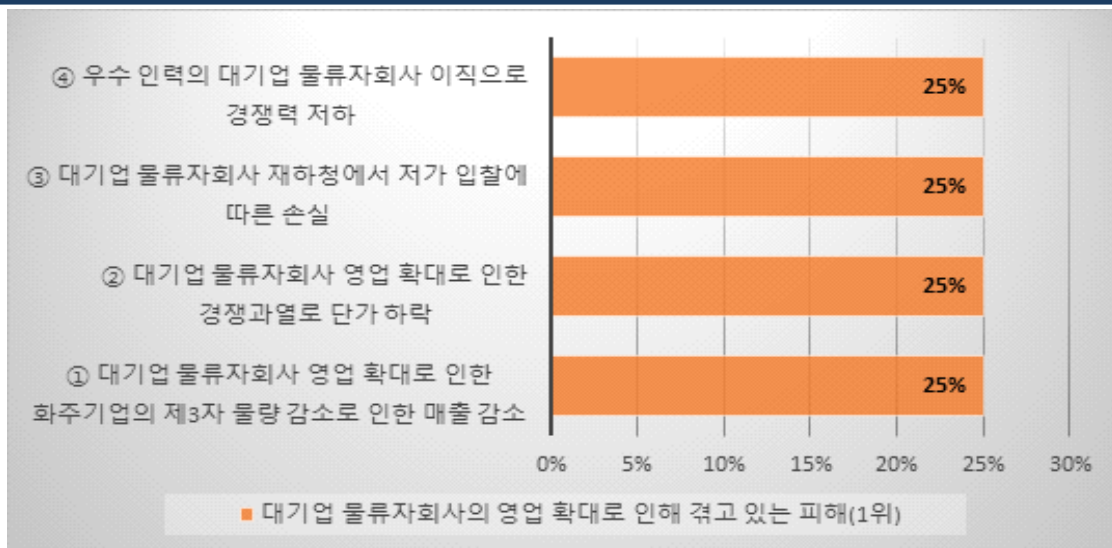
자료: KMI 설문조사

- 이 같은 문제 해결을 위해 선사들은 국내 시장에서 대기업 물류자회사의 제3자물량 취급을 제한해야 한다고 인식

중소 제3자물류업체는 매출 감소 등의 다양한 문제가 복합적으로 작용한다고 판단

- 이외에도 경쟁과열로 인한 단가 하락, 재하청에서 저가 입찰에 따른 손실, 우수 인력의 대기업 물류자회사로의 이직 등이 문제라고 인식

그림 2. 대기업 물류자회사의 영업 확대로 인해 겪고 있는 제3자물류업체의 피해 1순위 결과



자료 : KMI 설문조사

- 이 같은 문제 해결을 위해 중소 제3자물류업체들도 국내 시장에서 대기업 물류자회사의 제3자 물량 취급을 제한해야 한다고 인식

분석 결과, 선사들이 대기업 물류자회사에 비해 중소 제3자물류 업체로부터 추가로 더 받는 운임은 근해 항로 기준으로 연간 1,200억 원에 이르는 것으로 계산

- 즉 대기업 물류자회사로 인해 악화된 수익성을 중소 화주들에서 얻는 수입으로 만회하면서 수출입 물류시장에서도 불균형 문제가 대두
 - 또한 대기업 물류자회사의 제3자물류시장 확대로 인해 제3자물류기업의 성장기반이 약해져 전체 물류시장의 발전에도 저해요인이 되고 있음

이에 본 연구는 대기업 물류자회사의 역할을 중심으로 제3자물류 산업 발전방향을 크게 세 가지 방향에서 제시

■ 첫째, 대기업 물류자회사의 단순 물류주선 업무 금지

- 즉 물류 장비와 인력을 가지고 부가가치 물류서비스를 생산하지 못하는 대기업 물류자회사의 단순 물류주선업을 제한하는 것이 필요함
- 이를 통해 대기업 물류자회사들이 실제적인 경제 효율성 제고에 기여하지 않으면서 우월적 시장지위를 이용해 지대(rent)를 이전시키는 부작용을 막을 수 있을 것으로 예상됨
- 따라서 실제 물류활동(운송, 보관 등)을 영위하는 물류기업과 선사의 수익성이 강화되어 물류산업 발전을 위한 투자여력을 확보하는 등의 긍정적 효과가 기대됨
- 이를 통해 운임 덤핑 강요, 수수료 과당경쟁, 재하청 문제 등의 다양한 시장질서 문란 행위가 교정될 수 있을 것으로 기대됨

■ 둘째, 대기업 물류자회사의 불공정 거래행위 감독을 강화

- 현행 체제와 같이 피해 선사의 신고에 기초해서 시장 감독을 하는 것은 대기업 물류자회사의 시장 지배력을 감안할 때 현실적으로 시장 질서를 바로 세우는 데에는 그 한계가 분명함
- 따라서 공정거래위원회 또는 해양수산부 내에 상시적으로 대기업 물류자회사의 시장지위 오남용 여부를 감시할 수 있는 체계를 갖출 필요가 있음

■ 셋째, 고객인 대기업 물류자회사와 서비스 공급자인 선사 간의 협력을 위해 대기업 물류자회사의 선사에 대한 지분 투자를 제안

- 이를 통해 선사는 자금사정이 개선되고, 아울러 안정적 물량을 확보하며, 대기업 물류자회사는 미래 운임변동에 대응할 수 있는 효과적 채널을 확보할 수 있을 것으로 기대됨

제3자물류산업 발전방향 이외에도, 크게 세 가지의 물류산업 활성화 방안을 제안

■ 첫째, 중소기업 육성 차원에서 제3자물류업체 종합 지원정책을 추진

- 즉 제3자물류업체를 이용하는 화주에게 법인세 절감 혜택을 부여하는 것을 검토할 필요가 있음
- 예를 들어, 전년도 제3자 물류비용의 초과분에 대해 100분의 3에 해당하는 법인세 공제 혜택을 주는 것을 검토할 수 있음
- 중소 제3자물류업체만 혜택을 받는 부작용이 우려되기 때문에, 중소기업의 범위를 넘어가는 중견 또는 대형 물류업체에게는 100분의 2에 해당하는 법인세 공제 혜택을 부여하는 소위 ‘기업 규모를 감안한 세제지원 정책’을 시행하면, 큰 효과가 있을 것으로 기대됨

■ 둘째, 글로벌 물류시장에 대-중-소 물류기업의 동반진출 활성화

- 글로벌 경쟁력을 갖춘 대기업 물류자회사의 해외 진출을 활성화하면서 동시에 중소 물류업체와의 협력을 강화하여 해외 시장에서의 상생방안을 강구할 필요가 있음

■ 셋째, 제3자물류산업 육성을 위한 산업정책 평가 시스템을 구축할 것을 권고

- 정부는 앞서 언급한 왜곡된 시장경쟁질서의 회복, 그리고 과소투자가 우려되는 IT 투자 및 신기술 개발 지원, 다양한 시장 및 산업 정보의 제공, 스타트업 육성 등의 정책을 추진하고, 이를 주기적으로 평가할 수 있는 세련된 산업정책을 추진할 필요가 있음

KMI 현안연구 요약보고서

구분	제목	발행일
제1호	미얀마 수산 성장 엔진, 국립수산대학 설립 ODA 사업으로 밝혀야	2018.10.12.
제2호	청년 물류인력 해외진출 정주 지원사업 구상 연구	2018.10.12.
제3호	청년일자리 창출과 국가경쟁력 제고를 위해 국제물류인력 양성 서둘러야	2018.10.13.
제4호	연안여객 해상교통의 대중교통체계 구축 방안 연구	2018.10.18.
제5호	자율운항선박으로 스마트 디지털 해상물류체계 실현	2018.10.18.
제6호	해조류 국제양식규범확산에 따른 국내 김산업 수용태세 분석 -ASC 인증제를 중심으로-	2018.10.25.
제7호	표준계약서 및 장기 계약 제도 도입으로 컨테이너 화물 해상 운송 계약 관행 개선	2018.10.25.
제8호	선박관리산업 육성을 통한 청년 일자리 창출 방안 연구	2018.11.01.
제9호	어린물고기 남획실태 및 보호정책 연구	2018.11.01.
제10호	연안토지매입 동향과 도입 가능성 검토	2018.11.08.
제11호	강릉선 KTX 개통에 따른 해양관광 수용태세 개선방안	2018.11.08.
제12호	시민 참여형 연안·해양 정보 생산·활용 방안	2018.11.15.
제13호	부산항 배후지 부가가치활동 확대를 통한 일자리 창출 연구	2018.11.15.
제14호	해양바이오 산업화 촉진을 위한 국가연구개발사업 추진 방향 연구	2018.11.22.
제15호	항만물류 부문의 남북 협력사업 추진 전략	2018.11.22.
제16호	근로시간 단축제도 시행에 따른 해양수산업 고용영향 분석	2018.11.29.
제17호	한국 제조기업의 SCM 역량 강화 방안에 관한 연구	2018.11.29.

URL: <https://www.kmi.re.kr/>