
신산업 육성과 인프라 투자 활성화를 통한
「물류산업 혁신방안」

2019. 6. 26.

관계부처 합동

순 서

I . 추진배경	1
II . 물류산업의 현주소	2
III . 정책방향	6
IV . 물류산업 혁신방안	7
1. 산업 지원체계 혁신	7
2. 산업 성장기반 혁신	10
3. 시장질서 혁신	16
V . 향후 추진전략	18
[참고] 주요과제별 세부 추진일정	19

「물류산업 혁신방안」 요약 자료

1. 그간 추진경과

- 정부는 일자리 창출효과가 크고 경제 활력을 제고할 수 있는 미래 4대 서비스업 육성 전략 마련 계획 발표('19년 경제정책방향)
 - 4대 서비스업에 대해 소관부처 주관으로 육성전략 발표 중*이며 관계부처 합동으로 '물류산업 혁신방안' 마련 중
- * 관광·보건(발표 완료), 물류(6.26), 콘텐츠(추후발표)
- 그간 혁신방안 마련을 위해 업계·노동계·전문가 등의 참여를 통하여 신산업 육성 및 산업구조 혁신에 대한 광범위한 의견수렴을 진행
 - 물류분야 제도혁신(생활물류법 제정 등), 화물운송시장 질서 확립, 물류인프라 확충 등을 골자로 대책을 마련
- * 기재부도 4대 서비스산업을 포함한 종합적 서비스산업 혁신전략 발표(6.26)

2. 혁신방안의 주요 내용

【 현황 진단 】

- 전자상거래 확산 등에 따라 택배 등 소비자 물류(B2C)가 폭발적으로 성장→ 기업간 물류(B2B) 중심의 전통적 시장구조 급변
 - 특히, AI·빅데이터·드론 등 4차 산업혁명 기술의 발전으로 유통과 물류가 융합되면서, 최근 물류산업은 성장과 변화의 기로에 직면
- 그러나, 낡은 제도¹⁾, 불투명한 시장구조²⁾, 인프라 투자부족³⁾ 등은 대내외 변화에도 불구하고, 물류산업 발전을 가로막는 고질적 병폐
- 1) 화물차 중심, 2) 지입·다단계 관행, 3) 입지규제 등에 따른 물류시설 부족
- ⇒ 물류산업의 고질적 문제들의 근본 개선을 목표로, ① 지원 체계, ② 성장기반, ③ 시장질서 등 3대 부문 혁신을 강도 높게 추진

【 주요 개선방안 】

① **(산업 지원체계 혁신)** 생활물류서비스 육성기반 구축, 화물운수사업 규제 완화, 글로벌시장 진출지원 등으로 산업발전을 뒷받침

① ‘생활물류법’ 제정을 통해 현재 제도권 밖에서 관리되고 있으나 보편화된 서비스인 택배·배송대행업에 대한 법적 근거*를 부여

* 택배업은 등록제 방식으로 운영, 배송대행업은 인증제 형식으로 도입

- 택배업에 대해서는 화물법의 규제(직접운송의무제 등)를 최대한 배제 하고, 배송대행업은 컨설팅 등 정부 지원사업 우선선정 혜택 제공

② 대·폐차 톤급범위 확대, 운송가맹사업 허가기준 및 면허 양도·양수 기준 완화 등 운수사업 규제를 합리적으로 개선

1) 운송가맹사업 활성화 위해 허가대수 기준을 500→ 50대로 완화('19.12)

2) 운송사업 양수대상을 운송사업자→ 위수탁 차주로 확대 등('19.12)

③ 해외투자 타당성 조사(F/S) 지원, 정책금융(수은·산은 등) 제공 검토 등으로 물류기업의 해외네트워크 구축 및 글로벌 진출 촉진

② **(산업 성장기반 혁신)** 물류인프라 공급 확충, 첨단기술 투자 강화, 일자리·창업 활성화 등으로 성장토대를 조성, 경제 활력을 창출

① 급증하는 생활물류 물동량 대응을 위해 도심 또는 도심 인근 택배 터미널(대형) 및 배송거점(소형)을 확충*

* 대형 허브터미널, 풀필먼트 센터 등은 도심 인근 유희부지에 물류단지를 조성 하여 확보하고, 지역배송거점 등 소형시설은 GB 행위제한을 완화하여 확충

- 도시첨단물류단지, 영세기업물류단지 등 단지개발사업을 다각도로 추진하고, 단지집중에 따른 주민불편 해소 위한 정비제도도 도입

② 낙후된 물류센터 선진화를 위해 스마트 물류센터 인증제*를 도입, 공공 R&D 투자 확대를 통해 글로벌 기술경쟁에서 우위 선점

* 첨단 스마트물류센터를 국가가 인증하고 세제·금융 등 정책적으로 지원

③ 신기술 기반의 물류스타트업에 대한 지원 확대, 물류분야 일자리 정보 제공 강화(nlic.go.kr) 등으로 인재 중심의 산업 잠재력 확충

③ (시장질서 혁신) 지입제·다단계 개선 및 대형 물류사 횡포 근절을 위한 면밀한 대안을 마련하여 깨끗한 산업 환경 조성

① 화물운송업계의 뿌리 깊은 관행인 지입제(위수탁제)는 단계적 폐지 등 폭넓은 대안을 Zero-Base에서 검토, 연내 중장기 로드맵 마련

- 다만, 자동차 등록원부에 지입차주가 직접 현물 출자기재 할 수 있도록 권한부여 등 지입차주 권익 강화방안은 조속히 도입

② 다단계로 인한 시장질서 교란 및 말단 운수사업 종사자 운임누수 개선을 위해, 직접운송의무비율을 점진적으로 높이는 방안 추진

* (예) 운송: 現 50→ ('20) 55→ ('22) 60% / 운송+주선: 現 30→ ('20) 35→ ('22) 40%

③ 물량 대부분을 저가 운임으로 협력사에 떠넘기는 대형사 횡포를 방지하기 위해 운임공표제 및 물류기업 준법등급제 도입도 검토

3. 향후 조치계획

□ 의견수렴이 완료된 과제→ 즉시 시행에 착수

○ 운송업계, 노동계 등 이해관계자 간 이견이 없고 그간 논의를 통해 공감대가 형성된 과제는 대책에서 밝힌 일정에 따라 시행에 착수

○ 특히, 입법조치 없이 내부지침 개정, 방안 마련 등으로 시행이 가능한 비쟁점 과제는 향후 3개월 내에 후속조치를 완료('19.9)

□ 이해대립, 갈등관리 등이 필요한 과제 → 연내 세부(안) 마련

○ 운송·주선社, 차주단체 등 이해관계가 상이한 산업구조 및 시장 질서 혁신과제는 충분한 논의를 거쳐 구체적 방안 발표('19.12)

* 생활물류산업 육성을 위한 입법조치(생활물류서비스발전법 제정 등)는 6월말 까지 추가적인 의견수렴 후 7월중 입법절차 착수

□ 대책의 차질없는 추진을 뒷받침→ 중장기 계획에 적극 반영

○ 연말 세부계획 마련 이후, 「국가물류기본계획('21~'30)」 반영·고시

I. 추진배경

□ 물류산업은 국민경제의 원활한 흐름을 뒷받침하는 핵심 서비스업

- 그간 운송·보관·하역 등 종합 서비스 제공으로 수출입 물동량을 적기에 처리하는 등 경제성장에 기여하고, 국민 생활편의를 제고

* (물류기업) '08년 16.8→'17년 20.0만개 / (종사자) '08년 55.6→'17년 58.1만명

- 반면 높은 영세기업 비중*, 운송물량의 정체, 불합리한 규제 등으로 산업 성장세가 둔화되는 상황(연평균 매출액 성장률: $\Delta 0.6\%$, '08~'17)

* 매출액(억원) | 종사자(명): (물류) 4.3 | 2.9 vs (제조) 42.0 | 9.5, (소) 9.9 | 5.4

□ 전자상거래 활성화, 4차 산업혁명 등으로 산업여건이 크게 변화

- 이커머스 확산에 따라 택배로 대표되는 소비자 물류(B2C)가 폭발적으로 성장하면서 기업간 물류(B2B) 중심의 전통적 시장구조가 급변

* 택배 매출액 연평균 증가율('08~'17): $9.1\% \uparrow$ (2.4→ 5.2조원)

- 물류창고가 AI, 빅데이터 기술이 적용된 스마트 물류센터로 진화하면서 유통(제품구매·판매)과 물류산업(보관·배송)의 경계가 붕괴

* 유통 + 물류 복합기업인 Amazon의 미국시장 점유율은 49.1% ('18)

- 운송수단도 기존의 화물차, 이륜차에서 드론, PM(Personal Mobility), 무인 배송로봇 등으로 다변화될 것으로 예상

□ 시장변화와 기술발전을 성장의 기회로 삼으려면 전면적 혁신필요

- 낡은 제도¹⁾, 불투명한 시장구조²⁾, 인프라 투자부족³⁾등으로 대내외 환경변화를 물류산업 성장의 모멘텀으로 살리지 못하는 상황

1) 화물차 중심, 2) 지입·다단계 관행, 3) 입지규제 등에 따른 물류시설 부족

⇒ 물류산업을 제조업 보조의 수동적 산업에서 4차 산업혁명을 선도하는 서비스 산업으로 전환하는 혁신방안을 마련, 강도 높게 추진

Ⅱ. 물류산업의 현 주소

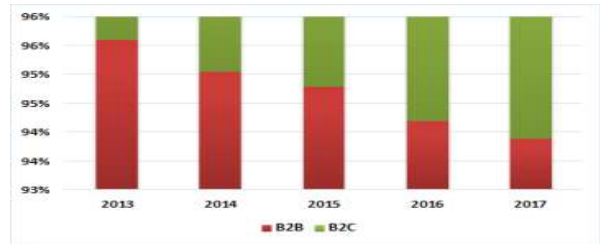
1 산업 현황

- (매출추이) '08년 금융위기 이후 90조원을 하회하면서 성장이 담보, 총 매출액에서 생활물류(B2C)의 비중은 지속 증가('13. 4.4→ '17. 6.1%)

【 물류산업 매출액 추이(조원) 】

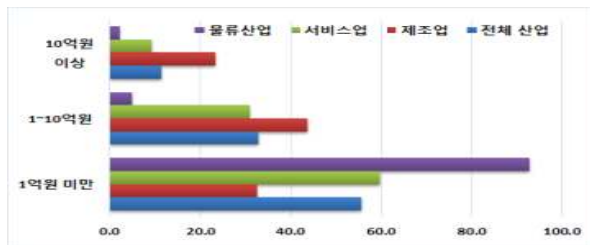


【 B2C 및 B2B 매출액 변화추이(%) 】

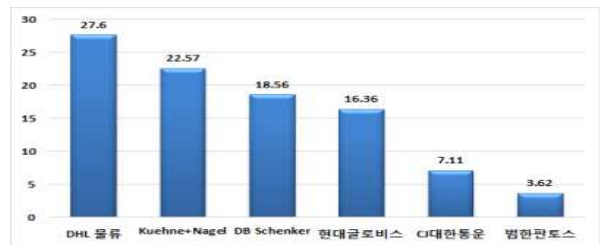


- (기업규모) 제조업 등에 비해 매출규모가 작은 영세기업이 대부분, 최상위 물류전문기업의 매출액 규모도 글로벌 기업의 60% 수준

【 업종.매출규모별 기업체 분포('15, %) 】

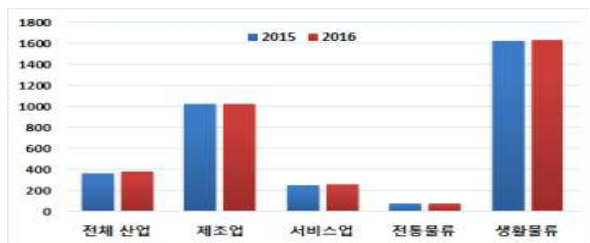


【 물류기업간 매출액 비교('17, 조원) 】



- (생산성) 택배 등 생활물류의 부가가치는 최상위, 다만 기업간 물류 (전통물류)의 낮은 생산성으로 국가 물류경쟁력은 경제력 대비 열위

【 업체당 부가가치 비교('15~'16, 백만원) 】



【 World Bank 물류 경쟁력('16) 】

1 ~ 10위	11 ~ 30위
1위 독일	12위 일본
3위 스웨덴	16위 프랑스
8위 영국	24위 한국
10위 미국	27위 중국

- (종사자) 저소득·장시간 근로로 일자리 질이 낮고 고령화도 심화

* 운수업('17): (월소득) 329만원, (임금상승률) 3.0%, (평균연령) 50.9세
 유통산업('17): (월소득) 359만원, (임금상승률) 3.6%, (평균연령) 42.0세

2 대내외 변화요인

① 생활물류 수요증가→ 산업 생산구조 변화→ 성장 견인효과 제고

- 전통물류는 화물차, 기사 중심의 단순구조로 부가가치 창출 한계
- 생활물류는 차량 외에 대형 시설·설비 확보*(대규모 터미널, 전자식 자동분류장치 등)와 다수 분류·배송인력 고용이 필요한 장치산업

* A社 곤지암 택배 자동분류장치 1,400억 / B社 대구 풀필먼트 센터 3,100억

⇒ 제조업과 유사한 생산구조로 인해 투자 및 고용창출을 통한 경제 성장 기여도가 전통물류에 비해 크게 높아 전략적 육성 필요

② 유통·물류서비스 통합→ 특화된 물류서비스가 기업경쟁력 좌우

- 제조, 유통, 물류가 나누어진 분절적 산업구조 하에서 물류산업은 제조·유통업을 뒷받침하는 보조적·수동적 역할에 머무른 경향
- 최근 제품의 품질·가격경쟁력 못지 않게 배송경쟁력의 중요성이 높아지면서 유통·물류 통합 서비스를 제공하는 기업이 증가 추세

* (美) Amazon, (中) 징둥닷컴, (韓) 쿠팡 등: 물류부문 직영 또는 자회사 운영

⇒ 기업의 창의적 아이디어를 토대로 소비자 만족도가 높은 고품질 물류서비스가 제공될 수 있도록 기존 규제의 유연화 추진

③ 4차 산업혁명→ 스타트업 활성화 및 글로벌 기술경쟁 심화

- ICT업 기반의 전자 상거래 활성화로 다양한 배송대행 서비스를 앞세운 청년 스타트업 창업*이 큰 폭으로 증가

* 생활물류 스타트업 창업 추이(개사): ('15) 40→ ('16) 80→ ('17) 118→ ('18) 151

- 물류산업은 AI, 빅데이터, 배송로봇, 드론, 자율주행화물차(군집주행) 등 4차 산업혁명 관련 글로벌 기술경쟁*이 가장 활발한 분야

* (AI·빅데이터) 스마트물류센터, (드론) 구글 윙프로젝트, 아마존 프라임 에어

⇒ 전문인력육성, 기술투자 강화로 글로벌 경쟁에서 우위선점 지원

(1) 산업 지원체계 미흡

- (생활물류) 택배, 배송대행 등 기존 화물운송사업과는 다른 다양한 생활물류서비스 수요가 늘고 있으나 이를 뒷받침할 법·제도 부재
 - * 현행 「화물자동차법」은 운송수단(화물차), 운수종사자(운전기사) 중심의 법률
 - 별도 시설·인력 등이 필요한 택배업과 이륜차 등 화물차가 아닌 운송수단을 활용하는 배송대행업에 대한 특화지원 곤란
 - * (택배: 국토부 고시) 터미널(분류인력) + 배송센터(화물차, 배송기사)
 - (배송대행: 자유업) 플랫폼업(정보망사업자) + 대리점(라이더)
- (전통물류) 업종별 기득권 보호를 위한 과도한 규제*가 산업활력을 떨어뜨리고 업종내 과당경쟁을 유발하는 측면
 - * (예) 개인화물업자(1대 사업자)는 적재중량 1~5톤 범위내의 차량만 활용 가능
 - 국내시장은 운송물량 정체 등으로 활력이 낮은 상황→ 글로벌시장 진출로 돌파구를 찾아야 하나 정부 차원의 지원은 미미한 수준
 - * 해외건설의 경우 민간투자사업 진출 등을 위한 다양한 지원제도 운영중

(2) 성장기반 [인프라, 기술, 인력] 취약

- (인프라) 늘어나는 택배물량을 감당하기 위한 도시물류시설 확충이 시급하나 높은 지가, 주민기피, 입지규제* 등으로 공급부족 심화
 - * 접근성이 좋은 도시인근 GB의 경우 고가도로 하부에만 물류시설 입지 허용
 - 대다수 집배송 시설이 도시 외곽에 산재하여 장거리 운송에 따른 유류비 증가, 교통정체, 장시간 노동 등 부작용 유발
- (기술) 저조한 공공 R&D 투자*, 민간기업의 원천기술 개발기피로 4차 산업혁명으로 가속화되는 글로벌 기술경쟁에 뒤처질 우려
 - * 국토부 10대 R&D 분야 중 '19년 물류분야 투자액(150억원)은 최하위권(9위)

- (일자리) '고되고 질 낮은 일자리'라는 사회적 인식으로 청년층이 취업을 기피하여 물류산업 전반적으로 구인난이 만성화*

* 인력부족률(고용부 노동수용동향, '18): 운수 5.2 > 제조 2.6 > 건설 2.1

- 특히 **택배분야는 고강도 노동**(택배분류), **장시간 운행**(배송기사)으로 종사자의 안전사고가 빈번하여 일자리 질 개선이 시급

[3] 불투명한 화물운송시장 질서와 근절되지 않는 불공정 관행

- (위수탁제) 운송社의 경영 합리화와 운수 종사자의 물량확보 애로를 해소하는 차원에서 위수탁제*(지입제)를 합법화('97~)

* 운송사업권을 가진 운송사가 화물차를 소유한 차주와 지입계약을 체결하고 운송물량을 차주에게 위탁·처리하는 방식(대만 일부 지역 제외 사례 없음)

- 운송사업 면허가 동결*된 상황에서 일부 운송사는 독점적 운송권을 악용하여 지입차주에게 **부당한 대가**를 요구하는 등 **부조리 증가**

* '03년 화물연대 집단운송거부 이후, 화물운송사업 신규진입을 사실상 차단

- (다단계) 실제 운송에 참여하지 않으면서 중간마진만 취하고 운임을 떨어뜨리는 **다단계 운송***은 현행 **화물법**에서 엄격히 금지중이나,

* 화주→ 운송사(50% 이상 직접 운송)→ 운송사 또는

화주→ 주선사→ 운송사(100% 직접 운송)의 2단계 운송도급만 합법으로 인정

- 물량확보 경쟁이 치열해지면서 **(무면허)알선·주선업자** 등이 개입되어 시장질서를 교란하는 **다단계 운송**이 늘어나는 추세

* 3단계 이상의 다단계 운송은 전체 운송물량의 31.3% 추정(교통研, '17)

- (운임덤핑) 대규모 운송물량을 안정적으로 확보할 수 있는 **대기업 물류자회사**(2자 물류)는 다수 협력사를 거느린 사실상의 화주

* (자가물류) 직접운송→ (2자물류) 자회사 운송→ (3자물류) 물류전문기업 위탁

- 우월적 지위를 남용, 직접운송을 줄이고 대부분 물량을 정상운임에 미달되는 운임으로 협력사에 떠넘기는 일부 **불공정 사례** 지적

Ⅲ. 정책방향

비전

물류산업 전반의 혁신으로 산업경쟁력 강화

정책목표

추진전략

실행과제

산업지원 체계혁신

- 제도 정비
- 규제 개선
- 시장 확대

- 생활물류서비스 육성기반 구축
- 전통물류산업의 활력 제고
- 글로벌시장 진출 지원

산업성장 기반혁신

- 인프라 확충
- 기술 고도화
- 일자리 창출

- 물류시설 공급 확충
- 첨단기술 투자 강화
- 일자리 매칭 및 창업 활성화

시장질서 혁신

- 생산구조 투명화
- 가치누수 방지
- 불공정 관행근절

- 위수탁 제도(지임제) 개선
- 다단계 관행 근절
- 대형물류사 불공정 관행 차단

IV. 물류산업 혁신방안

1 산업 지원체계 혁신

(1) 생활물류서비스 육성기반 구축

- ① (업종신설) 현재 제도권 밖에서 관리되고 있으나 보편화된 생활물류 서비스인 택배업과 배송대행업에 대해 법적 근거 부여
 - 택배업은 화물운송사업 허가(화물법)를 받은 사업자가 소정 요건*을 충족하면 사업영위가 가능한 등록제 방식으로 운영
 - * (예) 자본금, 집하분류시설, 일정 규모 이상 화물차 및 차량관리 전산망 등
 - 배송대행은 스타트업 창업편의를 도모하고 다양한 서비스 형태로 인해 표준화가 곤란한 점을 고려, 인증제*(사업자 선택)를 도입
 - * 현행 자유업 원칙을 유지하되 사업자가 인증요건(자본금, 정보 플랫폼, 종사자 산재보험 가입, 표준계약서 사용)을 충족할 경우 우수업체 인증
- ② (인센티브) 택배업에 대해서 화물법 등 규제*를 최대한 배제, 배송대행 인증기업은 컨설팅 등 정부 지원사업 우선 선정 혜택 제공
 - * 직접운송의무제, 최소운송의무제 등
 - 특히, 택배차 직영충당*(배송기사를 직접고용) 등 우수 택배사업자에 대해서는 화물차 증차 심의**를 면제하는 방안을 적극 검토
 - * 대부분 택배사는 차량을 소유한 택배기사와 1년 단위 전속계약 체결(특고직)
 - ** 일반 택배차량은 화물차공급심의위원회에서 1년 단위로 증차 허용여부 심의
 - 택배전용 화물차량('배' 번호판)이 용달업 등 다른 용도로 전용되지 않도록 엄격하게 관리(불법전용 시, 택배사 및 배송기사 행정처분 추진)
- ③ (생활물류 종사자 보호) 법적 근거 부족으로 보호에 한계가 있었던 택배기사, 택배노동자(분류작업자), 이륜차 배달기사의 권익향상 추진
 - 택배기사 지위 안정을 위해 3년 수준의 운송계약(택배사~택배기사) 갱신청구권 신설(특별한 귀책사유가 없는 한 3년간 전속계약 보장)

- 택배사업자와 하청업체(터미널 관리업체, 지역 대리점)에 대해 종사자 안전교육 시행의무, 안전관리 준수 의무* 등을 부과, 책임 강화
- * 의무 위반으로 사고 발생시, 택배사에 대해 과징금 부과, 택배차량 공급 제한
- 이륜차 기사의 안전을 위해 배송대행사업자 인증요건에 책임보험 가입을 포함하고 보험료 인하, 이륜차 공제 설립 등을 적극 지원
- 생활물류사업자~종사자간의 불공정 계약 방지를 위해 표준계약서 사용을 권장(배송대행 인증사업자는 의무화)

⇒ 업계, 노동계 등 의견수렴을 거쳐 생활물류서비스법 제정, 화물법 개정 등 필요한 입법절차에 7월중 착수 추진

[2] 전통물류산업의 활력 제고

- ① (운수사업 규제완화) 대·폐차 톤급범위 확대, 운송가맹사업 허가 기준 및 면허 양도·양수 기준 완화(화물차법 시행규칙 개정 등)
 - ① 톤급규제 완화: 개인업종의 차량 톤급을 1~5톤→ 1.5~16톤으로 확대하여 차량교체 유연화를 통해 과적을 근절('19.7 시행)
 - ② 운송가맹사업: 창업 촉진 등 운송가맹사업* 활성화를 위해 차량 허가대수 기준을 현행 500→ 50대로 대폭 완화('19.12)
 - * 가맹본부가 물량을 확보하고 전산망을 통해 가맹점(운송사업자)에게 배정
 - ③ 양도·양수: 운송사업 양수 대상을 운송사업자→ 위수탁 차주까지 확대하여, 지입차주의 1인 운송사업자로의 자율적 전환 유도('19.12)
- ② (최소운송의무 개선) 업계의 부담이 크고 운임하락, 위수탁 차주의 피해 등 부작용이 있는 최소운송의무제*의 처분기준을 합리적 조정
 - * 지입료(위수탁 차주)에만 의존하는 지입전문회사 퇴출을 위해 운송사에 연간 시장평균 운송매출액의 20% 이상을 직접 확보하여 운송할 의무
- 1·2·3차 위반: (現) 30·60일·감차→ (改) 10·20·30일 운행정지

③ (종합물류기업 인증* 개편) 평가기준의 매출액 비중, 전문인력 산정 방식 등을 완화하여 중소기업·스타트업의 참여를 확대('20.6)

* 화물운송, 물류시설, 물류서비스업을 동시에 영위하는 등 종합물류서비스를 제공하는 기업, 인증 취득 시 물류단지 우선입주 등 혜택부여

- 아울러, 친환경물류사업의 지원대상에 추가하는 등 종합물류 인증 기업에 대한 인센티브도 지속 강화

[3] 글로벌시장 진출 지원

① (해외진출 지원) 안정적 물동량 확보, 물류 효율화를 위해 물류기업 글로벌 진출에 대해 해외건설에 준하는 투자지원 방안 마련('20.6)

- 물류기업의 해외 네트워크 확장에 대해 법률·재무·경제·기술 등 다각적 측면에서의 투자 타당성 조사*(F/S) 신규 지원

* 사업초기 위험요소, 수익성, 사업추진 가능성, 기타 사업추진 고려사항 등

- 혁신성장 분야 정책금융 지원자금 등을 활용해 물류기업에 정책 금융(수은·산은·무보·국부펀드 등) 지원 강화 검토

* 글로벌기업의 경우 주요 주주가 국영은행이나 정부관련 은행으로 네트워크 확장 투자시 안정적 자금지원→ DHL(국영은행), Nippon Express(은행, 보험사)

⇒ 물류 등 서비스 산업에 정책금융·펀드 지원 대폭 확대

② (교류확대) 현지 네트워크 구축을 통한 정보수집, 물동량 유치 등을 위해 중장기적으로 주요국가에 우리의 물류노하우 전수('20~)

- KSP 등 ODA와 연계하여 중앙·동남아 국가에 국가물류계획 수립, 물류시설 설치·운영 노하우, 화물차량 정비기술 교육 등 지원

* 일본(국토교통성)은 현지훈련·지도센터 설립에 연간 약 120억원을 투자('15년), 우리나라는 KSP를 통해 페루 물류 인프라 구축 등 정책자문 실시('18년)

- 대사관, KOTRA 등과 협업하여 현지 물류·주선업체, 가용한 물류 시설 정보 등을 수집·제공하여 현지진출 초기의 시행착오 경감

2 산업 성장기반 혁신

(1) 물류시설 공급 확충

- ① (생활물류시설) 택배 물동량 급증에 원활히 대응하기 위해 도심내·인근의 택배터미널(대형) 및 지역 배송거점(소형) 공급 확대



【 입지별 】

- (신규입지) 신도시·재개발 추진 시, 인근 또는 해당지역 내 일정 규모 물류시설을 계획토록 하고, 산업단지*에 물류시설 입지 허용
 - * 생활물류서비스업의 법적 근거 마련→ 산업입지법상 산업시설용지 입주허용 시설 고시에 택배 등 해당 업종을 포함
- 대규모 생활물류수요를 유발하는 사업(택지개발 등)을 시행할 경우 생활물류 시설 입지계획을 도시·군 계획에 의무반영(생활물류법)
- (기성 시가지) 도심 인근 국·공유지, 공공시설(우체국, 공공청사 등) 여유허용 등을 활용하여 소규모 택배시설 확충

【 시설규모별 】

- (대형시설) 대형 Hub 터미널, 풀필먼트 센터 등은 수요지 인근의 유희부지 등을 통해 확보하되 특혜시비가 없도록 공공성을 확보
 - 1) 공공기관 주도 물류단지 사업시행→ 다수 기업에게 장기공동임대(20~30년)
 - 2) 일반물류단지(60%)에 비해 물류시설용지 비율 상향(예: 80%)
 - 3) 사업시행자는 임대수익 일부 공공기여 + 입주기업은 지역주민 의무고용 등
- (소형시설) GB 행위제한 일부 완화*, 도첨단지 공공기여(공동물류시설) 등을 통해 소규모 지역배송 거점 확충

* (현행) 고가도로 노면 밑 부지→ (개선) 도시철도 차량기지에도 입지 허용

【 생활물류시설 확충방안 검토(안) 】

구 분	대형시설	소형시설
시설 종류	• 택배터미널, 풀필먼트 센터 등	• 택배분류장, 배송거점 등
대상부지	• 개발사업지구 내·외, 산업단지 • 도심인근 유희부지	• 도심내 국·공유지, 공공시설 • 도심내 GB (행위제한 완화)
개발모델	• 개발사업, 산업단지: 계획반영 • 유희부지: 공공개발→ 장기임대	• 임대
공공성 확보	• 물류시설 비율 확대(60→80%) • 공공기여, 주민고용 등	• 공공기여, 공동임대 등

⇒ 국토부, 지자체, 전문가, 택배기업 등으로 T/F를 구성('19.7), 구체적인 방안을 마련 후 대형시설 입지 후보 2~3개소 선정·발표('19.12)

② (물류단지) 다양한 형태의 물류단지 개발사업 활성화를 통해 물류 인프라를 확보하면서 단지집중 등에 따른 지역주민의 불편도 완화

① (영세기업 전용물류단지) 중소기업·자영업자의 물류비 절감 및 동반성장 견인을 위한 전용단지를 조성하고 저렴하게 임대('20~)

* LH 등 공공기관이 물류단지 조성 전담→ 시세보다 낮은 조성원가 수준 임대

- 우선 既조성된 LH 천안 물류단지*('11년 준공) 미분양 용지에 소규모 시범사업을 추진→ 시행성과를 보아가며 신규 전용단지 조성 검토

* 천안 백석동(천안 IC 인근), 13.3천㎡(미분양), 사업비 400억원 내외 예상

② (도시첨단물류단지) 도심물류 지원을 위해 노후 화물터미널 등을 중심으로 선정('16.6)된 6개 후보지*의 사업 활성화 촉진

* 서울 서초·양천·금천, 대구, 광주, 청주 등→ 개발방향 이견 등으로 지연중

- 민간 개발의향은 있으나 지자체 협의 지연 등으로 추진이 어려운 수도권은 협의체(국토부·지자체·사업자)를 구성, 이견조정('19.7~)

- 수익성이 낮아 민간 사업자를 구하지 못하는 지방 후보지는 공공 기여율 감면, 용지규제 완화 등을 통한 활성화 방안* 마련('19.12)

* (예) 공공기여율 25→20% / 물류시설용지 의무확보 비율 60→50%

- 舊도심에 위치한 도점 후보지는 도시재생 뉴딜사업과 연계하여 LH 등 공기업 참여, 주택도시기금 지원 등으로 사업부담 완화

* 도시재생지역내 유헴 유통업무설비를 도점단지 지정 후 앵커시설 개발 검토

③ (물류단지 규제완화) 물류단지 개발수요 활성화를 위해 물류단지 개발기준(총 용지면적의 60%)을 완화하고 절차 간소화도 추진

- 입주기업 물류활동과 연관 있는 업무·교육·연구시설* 등을 '지원 시설→ 물류시설'로 확대 인정(물류단지개발지침 개정, '19.9)

* 물류장비 R&D 센터, 물류산업 창업보육센터, 물류창고 제어센터 등

- 다수의 물류기업이 물류단지를 공동개발·입주시, 실수요 검증을 간소화*하여 조속한 사업추진 유도(물류시설법 시행규칙 개정, '19.12)

* (예) 물류기업 공동지분 50% 이상→ 사업수행능력(재무건전성 등) 심사 면제

④ (물류시설 집적지구 정비) 물류단지 집중*으로 교통정체, 소음피해 등이 큰 지자체에 대한 지원제도 도입(물류시설법 개정안 발의, '19.7)

* 예: (경기 광주) 8개 물류단지, 219만㎡ / (경기 안성) 3개 물류단지, 155만㎡

- 물류시설 총량이 일정 수준을 넘어서는 기초 지자체가 종합적인 지역 정비계획*을 수립하면 교통·환경 개선사업*을 패키지 시행

* 교통시설의 개선(확장·유지보수), 공동차고지 등 기반시설 설치, 미세먼지 등 환경오염 저감시설 설치 등을 포함

[2] 첨단기술 투자 강화

① (스마트물류센터) 물류센터를 첨단화하고, 첨단기술·장비의 투자 유도를 위해 「스마트물류센터* 인증제」 도입(물류시설법 개정, '19.12)

* 첨단 물류설비, 운영시스템 등을 도입하여 저비용·고효율·친환경성·안전성 등에서 우수한 성능을 발휘한다고 인증을 받은 물류센터

- 스마트물류센터를 건축위원회 심의대상에 포함하여 건축기준을 탄력적으로 적용할 수 있는 근거 마련('19.12)

* (예) 방화구획, 비상계단 등에 대한 건축기준의 합리적 적용절차 마련

- 자금융자, 세제감면 등 인센티브를 부여하여 Amazon과 같은 세계적인 물류·유통 혁신기업 성장환경 조성

【 스마트물류센터 주요 인센티브(안) 】

- (자금지원) 기업은행·산업은행 지원 자금, 신기술사업자금 등 지원
- (세액공제) 첨단시설 투자세액공제 확대
- (컨설팅 제공) 3자물류 컨설팅 사업 선정평가 시 가점부여
- (기타) 인증마크 사용, 정부 R&D 민간 부담비율 차등적용 등

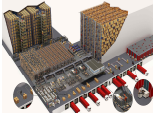
② (민간 신기술 촉진) 민간차원의 물류기술 개발을 촉진하기 위해 도입('18.12)된 물류신기술 지정제도를 본격적으로 운영('19.9)

- 우수 물류기술을 '물류신기술'로 지정하고, 금융지원 제공(산업구조 고도화 프로그램 활용) 공공기관 구매권고 등 인센티브 부여

③ (R&D 투자 확대) 자율주행 화물차, IoT 콜드체인 온도·습도 관리 기술 등 첨단물류기술 개발에 '27년까지 약 2,000억원 투자('21~'27)

* R&D 기획연구('18.10~'20.1, 미래 스마트 융·복합 물류기술개발) 중이며, '19년 하반기 예타를 추진하여 통과 시 '21~'27년 본사업 시행

【 주요 스마트 물류기술 R&D 사업(안) 】

구 분	주요 기술	투자비용 및 기대효과
 화물운송	· 자율주행 화물운송 인프라 지원 · IoT 기반 콜드체인 관리 · 대량화물 자동운송 및 지하운송	· 약 650억원 · 국가물류비 절감 및 고용환경 개선
 물류센터	· 도심용 물류센터 자동 반출입 셔틀 · 화물 상하차 로봇 개발 · 비정형화물 자동 적재·하역·피킹	· 약 570억원 · 처리속도 향상, 시간단축 등 물류센터 생산성 향상
 생활물류	· 단거리용 택배로봇 개발 · 도심배송용 소형 수소·전기트럭 · 블록체인 기반 전자운송장 표준화	· 약 530억원 · 서비스 품질 향상 및 다양화 · 미세먼지, 온실가스 저감
 물류정보화	· 빅데이터 기반 물류정보 플랫폼 표준화 및 예측 배송·재고관리 · IoT 기반 물류시설·장비 운영 기술	· 약 350억원 · 초연결 물류 공급망 구축 · 첨단기술 적용 신산업 창출

④ (전자인수증) 화물인수 확인 및 대금결제 등에 사용되는 수기(手記) 화물인수증을 ICT 기반 전자인수증*으로 전환 추진

* 수기인수증을 전자화 한 것으로 운송단계별 정보확인 및 관리비 절감에 기여

- 국가가 전자인수증 표준을 개발하여 양식을 통일하고, 우수물류 기업 인증 가점부여 등 인센티브를 마련하여 사용 확산(~'21)

【 수기 vs 전자 인수증 업무 프로세스 비교 】



⑤ (미세먼지 대응) 수송부문 미세먼지 배출의 주요인인 경유화물차*를 친환경 화물차로 전환하고, 군집주행(자율주행화물차) 기술개발 추진

* 전국 PM10 배출량 중 8%가 도로이동오염원에서 배출되고 있으며, 도로이동 오염원의 70%는 화물차에서 기여 (NO_x는 도로이동오염원의 56%가 화물차)

- ① 택배용 경유 화물차 신규 증차 제한*(~'23)에 따라 LNG·전기·수소 화물차 확산을 위한 로드맵 마련(산업·환경부 협업, '20)

* 「대기관리권역법」에 따라 택배용 경유화물차 신규 및 대폐차 제한('23.4)

- ② 친환경 화물차로 차량교체시 톤급상향 제한 폐지* 및 지게차 등 물류장비의 전기·수소연료 사용시 우대 방안 검토

* 현재는 1.5톤 미만 친환경화물차 신규허가만 허용, 대·폐차 톤급상향은 불가

- ③ 물류단지, 화물차 휴게소·공영차고지 등 물류시설에 전기·수소 충전소 설치를 지원

* 수소충전소 설치비용 50% 지원(환경부 수소충전소 구축사업 활용)

- ④ 자율주행 화물차 군집주행을 위한 차량·스마트 인프라 기술을 개발하고, 고속도로 실증 및 상용화 기반 마련(~'21)

* 군집주행 실험 결과 선도차량은 4.5%, 후속차량은 10% 정도의 연비개선 효과

[3] 일자리 매칭 및 창업 활성화

① (구직정보 제공) 민간 일자리 포털과의 협업을 통해 국가물류통합 정보센터(nlic.go.kr)의 일자리 정보 제공 강화*('19.6)

* 종전 수기입력 방식을 대체하여 민간 일자리포털의 게시 정보를 현행화 제공

- 또한 국가물류통합정보센터의 지속적인 기능 고도화*를 통해 정부 보유 물류정보의 민간 활용률과 이용자의 편의성 제고('20)

* (現) 물류시설·물동량 등 텍스트 정보→(改) 공간정보·국가교통DB 결합 등

② (인력양성) 물류산업 디지털화 및 스타트업 시장진입 등을 효과적으로 지원할 융합형 물류인력 양성 추진('20~)

- 유라시아 대륙철도 연결시대를 대비하여 러시아어 구사능력 등을 겸비한 글로벌 新물류시장 개척인력 양성으로 新북방정책을 지원
- 물류센터 등 작업현장의 안전사고 예방을 위해 안전관리 능력을 겸비한 현장물류 전문인력도 양성

③ (스타트업 육성) 유통·ICT 등 다양한 산업간 융·복합을 통한 물류 혁신 아이디어, 신기술 기반의 물류 스타트업 발굴·지원

- ① 예비창업자 등에게 보육프로그램(공간 제공, 멘토링 등)을 지원하고, 토크 콘서트·박람회 등을 통해 판로개척, 마케팅 등 지원('19.9)

* 물류 공모전('19.下)을 통해 우수팀을 선발, 입주공간·인큐베이팅을 지원('20) 하고, 토크콘서트, 박람회('19.9) 시 우수기업 성공스토리, 유망기업 홍보 등

- ② 물류 스타트업 투자펀드* 등을 활용해 신사업·기술 기반의 물류 혁신 스타트업을 발굴하여 투자연계('19. 3건)

* (규모) 453억원(벤처캐피탈 2개사) / (분야) 물류·신유통·신기술(AR·VR) 등

- ③ 산·관·학 협력 '물류창업 캠퍼스'를 구축하여 수도권에 집중된 청년층의 창업 활동을 전국으로 확산('20~)

* 정부와 산업계는 창업활동, 투자 등을 지원하고, 각 권역별 지정 대학은 창업 공간, 교육운영, 네트워킹 등 프로그램을 운영

3 시장질서 혁신

◇ 위수탁제, 다단계 관행, 대형 물류사 횡포는 장기화된 물류업계의 고질적 병폐로 면밀한 대안마련과 단계적 접근 필요

⇒ 실태조사, 시장영향 분석 등을 거쳐 금년말까지 개선로드맵 제시
(‘19.7월중 노사정 TF 구축·운영 및 전문기관 연구용역을 병행 추진)

[1] 위수탁제도(지입제) 개선

□ (현황) ‘97년 위수탁제(지입) 합법화 조치가 ‘03년 화물운송면허 동결 조치와 맞물리면서 일부 지입전문회사에 의한 부조리 확산 추세

* 일반 운송업 화물차의 95.2%가 지입차량(‘17), 전체 화물운송사의 40% 내외가 지입관련 수입 외에 매출이 없는 지입전문회사로 추정(‘13, 교통研)

① 변호판 권리금(신규 지입계약), 각종 수수료(대폐차, 보험갱신, 물량알선 등) 등 지입료 외에 부당한 금전*을 추가 요구

* (권리금) 2,562, (지입료) 月23, (대·폐차) 500~600만원, (물량수수료) 5~20%

② 일부 악덕업체는 변호 판권리금 확보를 위해 빈번한 사업 양도·양수를 반복하여 지입차주의 안정적 운송행위를 저해

③ 대부분 지입차주가 음성적 브로커를 통해 지입계약을 체결하면서 금전피해 등 지입사기*에 노출되는 사례도 발생

* 많은 물량을 제공할 것으로 속여서 지입계약을 체결 후, 물량공급 중단

□ (개선방향) 지입제의 단계적 폐지*~지입제 투명성 제고 등 폭넓은 대안을 Zero-Base에서 검토하여 중장기 로드맵 제시

【 지입제도 개선대안 (예시) 】

①안: 업계 적응기간(예: 3년) 부여 후 기존 지입계약의 갱신을 제외한 신규지입을 금지

②안: 업계 적응기간 부여 후 지입전문회사에 대해서만 신규지입을 금지

③안: 지입제를 존치하되 각종 부당한 금전요구, 지입료 과다인상을 법률로 금지 등

○ 다만, 자동차 등록원부에 지입차주가 직접 현물출자 기재를 할 수 있도록 권한을 부여하는 등 차주권의 강화방안은 조속 도입(‘19.10)

[2] 다단계 관행 근절

- (현황) 실제 운송에 참여하지 않는 운송·주선사업자에 의한 다단계 운송은 물론, 최근 **화물정보망이 다단계 알선의 온상**으로 지적
 - 다단계 관행 방치시, 저운임이 고착화되고 차주의 과로·과적 등 안전문제를 야기, 아울러 **안전운임제***(‘20년 시행) 효과도 반감 예상
 - * 화주→ 운송사→ 지입차주에게 지급할 최저운임을 고시(컨테이너, 시멘트)
- (개선방향) **직접운송의무제** 시행을 강화하면서 주선업 체계개편을 검토하고 최근 늘어나는 **화물 정보망의 관리·감독**을 내실화
 - ① 직접운송 의무비율의 점진적 **상향***으로 운송위탁물량 감소를 유도하고, 다단계 주선 금지 위반시 **행정처분 강화**
 - * 예: (운송) 50→ (‘20) 55→ (‘22) 60%, (운송+주선 겸업) 30→ (‘20) 35→ (‘22) 40%
 - ② **중장기적으로** 주선업에서 **단순 알선업을 분리**하여 알선사업자간 경쟁으로 다단계를 방지하고, 수수료를 인하하는 방안 검토
 - * 주선은 허가동결을 유지, 알선사업자는 공급제한을 폐지하여 수수료 경쟁유도
 - ③ **안전운임신고센터**를 확충하여 정보망을 점검·감독하고, 불법행위 신고포상금제 도입으로 상시적 감시체계 구축

[3] 대형물류사 불공정 관행 차단

- (현황) 일부 대형사는 자체 운송능력을 초과하는 많은 물량을 정상 운임으로 위탁받고, 대부분은 **협력사에 저가덤핑으로 재위탁**
- (개선방향) **화주운임 공표제**, 물류기업 **공정·준법등급제** 등 개선 방안 마련(화물자동차운수사업법 개정 등)
 - ① 화주로부터 지급받은 운임을 공개하는 **운임공표제** 도입
 - * 운송 위탁비율이 높은 대형사에 우선 적용하면서 점진적·단계적으로 확대
 - ② 운송실적, 운임수준, 불법·불공정행위, 행정처분 이력 등을 종합한 **물류기업 준법 등급제** 시행(평가결과에 따라 증차제한 등 불이익 부과)

V. 추진전략

- ◇ 대책발표 이후, 신속히 후속조치에 착수하되 업계, 노동계의 이해관계가 첨예하고 산업 영향이 큰 과제는 갈등관리에 만전

[1] 의견수렴이 완료된 과제→ 연내 후속조치 마무리

- 운송업계, 노동계 등 이해관계자 간 이견이 없고 그간 논의를 통해 공감대가 형성된 과제*는 대책에서 밝힌 일정에 따라 시행에 착수
 - * 전통물류산업 활력제고, 물류단지 제도개선 등
- 특히, 입법조치 없이 내부지침 개정, 방안 마련 등으로 시행 가능한 비쟁점 과제는 향후 3개월 내에 후속조치를 완료('19.9)
 - * 물류시설 설치기준 완화, 도시첨단물류단지 활성화, 물류신기술 지정제 등
- 입법조치가 필요한 과제는 조속히 입법발의 절차에 착수하여 연내 개정을 완료(스마트물류 인증제 도입 등)

[2] 이해대립, 갈등관리 등이 필요한 과제→ 연내 세부(안) 마련

- 운송·주선社, 차주단체 등의 이해관계가 상이한 산업구조 및 시장 질서 혁신과제는 충분한 논의를 거쳐 구체적 방안 발표('19.12)
 - * ① 위수탁제도 개선, ② 다단계 관행 근절, ③ 불공정거래 차단
- 생활물류산업 육성을 위한 입법조치(생활물류서비스발전법 제정 등)는 추가적인 각계 의견수렴을 거쳐 7월중 입법수위 등 확정
 - * 지자체 도시계획 및 GB 관리계획 등과의 연계검토가 필요한 「생활물류시설 확충방안」은 후보지 사전조사 등을 거쳐 연내 입지 선정

[3] 대책의 차질없는 추진을 뒷받침→ 중장기 계획에 적극 반영

- 산업구조 혁신, 생활물류시설 확충 등의 세부계획이 마련되면 이를 종합하여 「국가물류기본계획('21~'30)」에 반영·고시('20)

참고

주요과제별 세부 추진일정

세부 과제		조치사항	추진시기
◆ 산업 지원체계 혁신 :			
1. 생활물류서비스 육성기반 구축			
▪ 생활물류서비스산업 발전법 제정, 화물자동차 운수사업법 개정	법안 발의		'19.7월
2. 전통물류산업의 활력 제고			
▪ 최소운송의무 개선방안 마련	방안 마련		'19.12월
▪ 개인운송사업 톤급규제 완화	화물자동차법 시행규칙 개정		'19.6월
▪ 운송가맹사업 차량 허가대수 기준 완화	화물자동차법 시행규칙 개정		'19.12월
▪ 운송사업 양수 대상 확대	화물자동차법 시행규칙 개정		'19.12월
3. 글로벌시장 진출 지원			
▪ 해외투자 타당성조사 지원	지원 대상사업 공모		'20.上
▪ 해외진출 정책금융자금 지원 강화	사례별 정책금융 지원검토		'19년~
◆ 산업 성장기반 혁신 :			
1. 물류시설 공급 확충			
▪ 생활물류시설 확충방안 마련	방안 마련		'19.12월
▪ GB 행위제한 일부 완화	개발제한구역법 시행령 개정		'19.12월
▪ 도시첨단물류단지 도시재생 연계	도시재생법 시행령 개정		'19.12월
▪ 영세기업 전용 천안 물류단지 개발	사업 추진		'20년~
▪ 물류집적지구 교통·환경 정비제도 도입	물류시설법 개정안 발의		'19.9월
2. 첨단기술 투자 강화			
▪ 스마트물류센터 인증제 도입	물류시설법 개정		'19.12월
▪ 공공 R&D 투자 강화	예타 및 사업 추진		'19년~
▪ 전자인수증 표준화	사업 추진		~'21년
3. 일자리 매칭 및 창업 활성화			
▪ 융합형 물류인력 양성사업 추진	사업 추진		'20년~
▪ 물류창업 캠퍼스 구축	사업 추진		'20년~
◆ 시장질서 혁신 :			
1. 위수탁제도(지입제) 개선			
▪ 지입제 개선 로드맵 마련	방안 마련		'19.12월
▪ 지입차주 권익 강화방안 마련	방안 마련		'19.10월
2. 다단계 관행 근절			
▪ 직접운송 의무비율 상향	화물자동차법 시행규칙 개정		'19.12월
▪ 화물정보망 불법행위 감시체계 구축	안전운임 신고센터 도입		'19.12월
3. 대형물류사 불공정 관행 차단			
▪ 물류기업 준법등급제 도입방안 마련	방안 마련		'20년