

북평 산업단지 활성화 전략에 관한 연구

오형술* · 박경중**

*강원대학교 산업공학과

**광주대학교 경영학과

A Study of Activation Strategies on Buckpyoung Industrial Complex

Hyung-Sool Oh* · Kyoung-Jong Park**

*Dept. of Industrial Engineering, Kangwon National University

**Dept. of Business Administration, Gwangju University

The most of national industrial complex were developed and supplied not according to the requirements of enterprise but the needs of the government. And it leads to current serious out of balance in demand and supply of industrial complex. Buckpyoung industrial complex started sale from when the industrial complex developed in 1995 however the unsold percentage of it was 67% until in October, 2005. And this result was ranked the top in the unsold percentage among the 42 national industrial complex in Korea. In this paper we research how to accelerate the sale of Buckpyoung industrial complex and to reinvigorate local economy and present the constitution of building material cluster and physical distribution system as the results of our research.

Keywords : Building material cluster, Physical distribution system, Russia economies

1. 서론

정보통신과 교통의 발전으로 세계시장은 단일화되고 있고 고객의 수준도 국제화되어 가면서 지구촌 인류의 삶은 하나로 묶여가고 있다. 기업의 글로벌화가 빠르게 진행되면서 기업경영에서 글로벌 물류의 중요성은 대기업에게는 물론이고, 이제는 중소 제조업체에게도 기업 경쟁력의 관건이 되고 있다. 이러한 글로벌 물류시대에 우리나라가 동북아 물류의 중심 국가로 발돋움하기 위해 항만물류의 경쟁력 확보와 함께 TKR(Trans-Korea Railways)을 TCR(Trans-China Railways)과 TSR(Trans-Siberian Railways)에 연결하여 철의 실크로드의 시작점 국가가 되는 계획을 가지고 있다. 이러한 국가비전을 배경으로 최근에 수정된 제4차 국토종합계획 수정안(2005~2020)에 의하면 강원도의 동해항은 2개의 허브항만(부산항, 광양항)의 피더항만으로 계획되어 있고, TSR과의 연결축이 되는 동해선(부산·속초) 철도는 2020

년 이후에나 완공되는 것으로 계획되어 있다.

글로벌 경영시대에서도 국가의 국토종합개발계획에서 계속되는 강원도의 소외현상은 강원도의 지극히 낮은 인구밀도와 이로 인한 지역의 빈약한 산업여건의 결과일 것이다. 이처럼 강원도가 국가의 국토종합개발계획에서 계속적으로 소외되지 않기 위해서는 강원도의 유일한 국가 산업단지이며, 강원도 내에서도 산업여건이 특히 열악한 강원남부지역에 소재한 북평 산업단지의 활성화는 반드시 이루어져야 할 과제이다. 또한, 북평 산업단지의 활성화는 동해항 활성화의 결정적 동인으로도 역할 할 것으로 기대되어지며, 공단 활성화를 통한 공단 배후의 국제 항만과 철도 시설은 BRICs 시대에 유라시아 진출을 위한 국가 경쟁력의 중요한 한 축으로서 기능할 것으로 기대된다.

따라서, 본 논문에서는 BRICs 시대에 북평 산업단지와 동해항을 중심으로 강원남부지역이 대 러시아 경제권의 생산 거점기지로써 매우 중요한 역할을 감당하도록 북평 산

업단지를 활성화 시키는 방안에 대하여 연구하였다. 본 논문의 제2 장에서는 강원도의 산업현황과 함께 북평 산업단지의 입지여건에 대하여 설명하였다. 제 3장에서는 업체들 대상으로 실시한 설문조사 결과 및 분석결과를 토대로 북평 산업단지의 활성화 방안을 제시하였다. 제 4장에서는 결론으로서 연구의 의미와 차후 과제에 대하여 설명하였다.

2. 북평 산업단지의 이해 및 기존연구 고찰

2.1 강원도의 산업여건

강원도의 산업생산구조는 <표 1>의 내용처럼 '01년도 현재 제조업의 비중이 19.2%로서 전국 평균인 35.2%에 비하여 매우 낮은 분포를 가지고 있다. 또한, 강원도의 제조업은 내용면에서도 단순하고 편중된 구조를 가지고 있어 산업구조 고도화 기준인 1인당 부가가치율, 노동 및 자본생산성, 설비 투자율 등 대다수의 경제지표가 전국 평균수준에 비해 크게 뒤떨어진 낙후된 산업구조를 갖고 있다[4]. 지식기반 제조업에서도 강원도는 전국의 지식기반 제조업에서 차지하는 비중이 0.2%에 불과

<표 1> 강원도의 산업생산구조

(단위 : %)

구분	강원도 1990년	강원도 2001년	전국 2001년
농림어업	14.9	9.4	4.6
광업	8.7	2.2	0.2
제조업	17.5	19.2	35.2
전기가스수도사업	3.2	3.0	3.1
건설업	17.6	16.5	9.3
도소매업	10.8	11.1	10.3
음식숙박업	4.4	6.4	2.4
운수창고	6.0	4.7	5.1
통신업	2.6	2.6	2.7
금융보험업	3.4	6.4	7.7
부동산사업서비스	7.1	9.2	13.4
사회/개인서비스	3.7	9.2	5.9

<표 2> 지식기반제조업의 비중(2000년 기준)

(단위 : %)

구분	강원	수도권	충남	충북	전남	전북	경남	경북	제주
지식기반 제조업	0.2	49.9	7.6	3.4	1.7	2.8	21.1	13.2	0.0
제조업 전체	1.1	38.1	8.2	4.0	7.6	7.6	2.8	24.8	0.1

하고, 일반 제조업 비중도 전국 대비 1.1%로 매우 낮은 수준으로서 강원지역은 지식기반 제조업을 포함한 전체 제조업의 발전상태가 다른 지역에 비하여 매우 낮은 상황에 처해 있다[4].

2.2 북평 산업단지의 여건 및 분양 현황

북평 산업단지는 우리나라의 공업기반이 취약하던 1960년대 후반 태백권의 지하자원을 이용하여 중화학공업의 기지로 발전시키려는 정책에 따라 결정된 단지였지만, 이후로 정권이 바뀌고 우리나라 산업정책에서 중화학공업이 퇴조되면서 산업기지를 국가공단으로, 인접지역은 지방공단으로 조성하여 현재에 이르게 된 것이다.

북평 산업단지가 장기적으로 낮은 분양률을 기록하고 있는 원인에 대해 관련기관에서 지적하고 있는 이유들은 아래와 같다.

- ① 빈약한 배후도시
- ② 수도권으로부터의 먼 거리
- ③ 산업인프라(항만, 도로)의 부족
- ④ 숙련된 인력수급의 어려움

북평 산업단지의 활성화를 위한 기존의 연구로는 입지요소에 의한 가상 경쟁공단별 비교에 의한 북평 산업단지의 경쟁력을 비교한 연구[1]와, 항만을 이용하는 무역업체 담당자를 대상으로 설문조사한 실증적 결과를 토대로 북평 산업단지와 동해항의 활성화 가능성에 대한 연구[2]가 이루어진 바가 있으며, 이에 대한 내용을 <표 3>에 정리하였다

<표 3> 기존연구의 내용

구분	연구 목적	연구 방법	결론
최창의 외[1]	<ul style="list-style-type: none"> 공단별 입지경쟁력 분석을 통한 북평공단 입지경쟁력 도출 이를 통한 산업유치전략 제시 	<ul style="list-style-type: none"> 재료비, 인건비, 물류비, 지가 4가지 항목에 대해 공단별로 평가 기업 재무제표자료를 이용하여 총비용 비교법에 의해 공단(시화, 울산, 북평)간 비교 	산업유치전략으로서, <ul style="list-style-type: none"> 단지 기능의 특성화 장기입대방식으로 분양방법 전환 모색 유치업종으로서 모피, 목재산업을 제시
조찬혁 외[2]	<ul style="list-style-type: none"> 대러시아 항로개발로 동해항 활성화 가능성 여부 분석 동해항 활성화에 의한 북평공단 활성화 가능성 분석 	<ul style="list-style-type: none"> 대러시아 무역업체의 국제물류 담당자들을 대상으로 한 설문조사 	<ul style="list-style-type: none"> 대러시아 물동량은 늘어날 것이지만, 이를 위해 동해항을 활용하지는 않을 것 북평공단에 대한 전제조건이 충족된다는 가정 하에 수도권에서 북평공단으로 입주회사표시 업체는 21.1%로서 저조한 결과

환경친화적 물류활동의 한·일 비교를 통한 환경문제 대응방안[†]

오영진 · 이영규 · 박석하* · 이성호 · 김제송

상지대학교 산업공학과

Comparison between Korea and Japan on ECLA that Affects CDD and Packaging Waste

Young-Jin Oh · Young-Q Lee · Seog-Ha Park · Sung-Ho Lee · Che-Soong Kim

Department of Industrial Engineering, Sangji University

As Gyoto Agreement, the Climate Change Agreement, has become effective, total weight restriction on waste has started in each country and environment issue becomes one of the most important global issues. Therefore, environmental logistics became important matter, and industries need to establish production system for environmental conscious products and services. In this paper, we compare and analyze environmental conscious logistics activity(ECLA) that affect Carbon Dioxide Discharge(CDD) and packaging waste caused by logistics activity in Korea and Japan. We also propose the optimal alternative to the problem by this comparison and analysis.

Keywords : Environmental Conscious Logistics Activity(ECLA), Carbon Dioxide Discharge(CDD), Packaging Waste

1. 서 론

기후변화 협약인 교토 의정서가 체결되어 이산화탄소 등 배출가스의 국가별 배출물 총량제가 실시되는 등 환경문제가 중요한 이슈로 등장하고 있다. 경제활동은 에너지와 자원을 투입요소로 사용하여 생산물을 산출하고, 부산물로 오염물질을 방출하고 폐기물을 남기는 일련의 활동이다. 물류는 이를 실행하는 역할을 하고 있어서, 환경친화적 물류활동이 물류분야의 새로운 경쟁요소로 등장하고 있다.

환경문제에 대응하는 물류분야는 자원절약, 재활용, 친환경 대체재, 폐기 및 배출물의 제로화 등으로 수배송, 보관을 포함하는 물류기능과 공급사슬에 영향을 미치고 있다.

환경물류는 '원재료의 탐색에서부터 최종소비자에 이

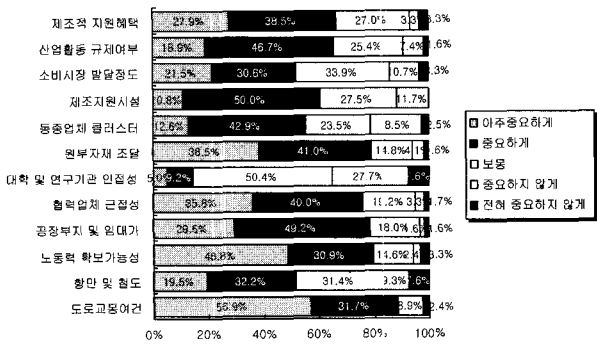
르기까지의 과정과 사용 후 재활용, 재사용 또는 폐기에 이르기까지의 물류 전 과정을 통하여 환경유해 요소를 원천적으로 제거하거나 최소화할 수 있는 '제 활동'을 일컫는다고 할 수 있다. 이러한 이유에서 환경친화적 물류활동은 단순히 물류활동에서 환경문제를 접근한다는 사고방식에서 지속가능 발전 사회구축을 위한 물류부문의 역할로 재조명되고 접근하여야 한다는 점을 시사해 주고 있다[1].

환경친화적 물류는 거시정책면에서 공로수송 위주에서 철도와 연안 해송으로의 전환, 물류공동화, 연료 품질기준의 강화, 저공해성 물류설비 및 수송수단, 에너지 효율을 극대화한 수송수단개발 등 환경친화적 접근 방식으로 구축되어야 한다. 따라서 기업은 지속 가능한 사회를 이루기 위하여 환경친화적 제품과 서비스를 생산할 수 있는 구조를 만드는 것이 중요하다. 본 연구는

[†] 본 연구는 2002년도 상지대학교 교내연구 지원결과임.

* 교신저자

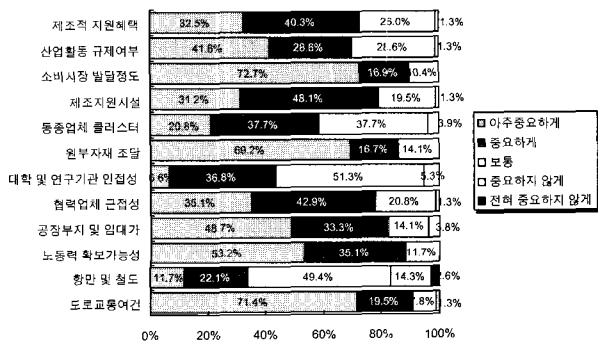
- (2) 현 공단 입주 시 중요하게 고려하는 입지요인
 - ① 수도권에 입지한 업체들은 도로 및 교통여건을 가장 중요하게 고려하는 것으로 나타났다.
 - ② 노동력 확보 가능성, 부지 가격, 원부자재의 조달 용이성 등이 다음으로 중요하게 고려되는 것으로 나타났다.
 - ③ 수도권 소재 업체의 경우에는 협력업체와의 근접성을, 도내업체의 경우에는 소비시장의 발달 정도를 중요하게 여긴다는 점에서 도내·외 업체 간의 차이를 보이는 것으로 나타났다.



<그림 3> 현재의 공단 입주 시 고려한 입지요인(수도권 업체)

(3) 북평 산업단지의 저조한 분양률 원인에 대한 업체들의 의견

- ① 북평 산업단지의 저조한 분양률의 원인으로 배후에 소비시장을 가지고 있지 못한 점을 설문에 응한 모든 업체들이 지적하고 있다.
- ② 현재 북평 산업단지에 입주한 업체들의 경우에는 제도적 자원정책의 부재와 지원시설의 부족을 저조한 분양률의 원인으로 지적하였다. 이는 북평 산업단지 입주 업체들의 경우, 입주 시 지자체의 많은 제도적 지원정책을 기대하고 입주 하였으나 실제적인 지원이 기대에 미치지 못하는 현실에 대한 지적이라고 판단된다.



<그림 4> 북평 산업단지의 문제점에 대한 의견 분포

(4) 북평 산업단지의 저조한 분양률의 주요 원인

이상의 분석결과를 통하여 북평 산업단지가 장기적으로 저조한 분양률을 보였던 주요 원인을 다음의 4가지 원인으로 정리할 수 있을 것이다.

- ① 강원도 자체가 안고 있는 문제점으로서 산업구조의 영세성이다. 현재 강원도에는 대기업에 의해서 형성된 주력산업분야가 없고, 이로 인하여 산업구조가 매우 열악한 실정이다.
- ② 강원도는 산업도시로서 부정적 이미지를 갖고 있다는 점이다. 우리나라의 주력 산업이 경부축과 서해안벨트를 따라 발전되어있는 산업 환경으로 인하여 설문에 응한 대다수의 업체가 인프라가 충족되었다 하여도 강원지역으로의 이전을 원치않는 것으로 응답한 것으로 판단된다.
- ③ 도내 업체의 60% 정도가 북평 산업단지에 대하여 모르고 있다는 낮은 인지도의 문제이다. 이는 산업단지의 홍보에도 큰 문제점이 있음을 드러내는 것이라고 판단된다.
- ④ 북평 산업단지의 열악한 산업 인프라도 저조한 분양률의 중요한 원인의 하나이다.

3.3 북평 산업단지의 가능성

최근에 북평 산업단지에는 인천 남동공단에 본사를 두고 있는 중견 목재업체의 입주가 이루어졌다. 이것은 인천항의 재배치로 인한 항내 물류비의 추가상승, 인천 지역의 높은 지가 및 임금으로 인하여 가격경쟁력이 없어진 남동공단 목재업체의 전체적인 분위기이다.

이러한 인천지역 목재업체들의 타 지역으로의 이전 현상은 항만을 갖고 있으며, 상대적으로 수도권에서 멀지 않은 거리에 위치한 북평 산업단지의 활성화를 위한 절호의 기회이다. 이 기회를 북평 산업단지의 활성화로 연결시키기 위한 전략수립의 목적으로 북평 산업단지에 대한 SWOT분석 한 결과를 <표 7>에 정리하였다.

3.4 북평 산업단지의 활성화 전략

본 연구에서는 국가산업단지인 북평공단과 국제항만인 동해항을 가지고 있는 강원남부 지역을 대러시아 경제권 지역으로 특성화하고 발전시키는 방향에서 북평 산업단지의 활성화 방안을 찾고자 하였다.

이를 위하여 본 논문에서는 대러시아 진출 유망산업에 대한 <표 8>의 자료를 근거로 목재건축자재산업과 자동차 및 부품 산업을 특성화 산업분야로 제시하며, 특정 산업분야에 의한 클러스터가 구축된다 하더라도

<표 7> 북평공단의 SWOT분석

외부요인	내부요인	강점(Strength)	약점(Weakness)
			<ul style="list-style-type: none"> • 배후에 국제항만을 갖고 있음 • 일본과 러시아가 인접 • 지자체의 적극적인 지원
	기회요인(Opportunity)	SO 전략	WO 전략
	<ul style="list-style-type: none"> • 동해고속도로의 개통 • BRICs시대로의 진입 • 인천지역 목재업체들의 타지역으로의 이전 현상 • 원주시의 기업도시, 혁신도시로의 지정 • 국토의 U자형 개발 계획 	<ul style="list-style-type: none"> • 원주와 문막 지역을 대러시아 경제권의 물류거점지역으로 활용 • 북평 공단을 대러시아 경제권의 수입 및 생산기지로 개발 • 북평 공단을 대러시아 위주의 목재관련 산업단지로 특성화 	<ul style="list-style-type: none"> • 원주와 문막 지역에 공동물류센터 구축과 이를 북평공단의 생산기지와 연계, 발전 • 원주·문막권의 물류거점을 활용한 수도권 및 전국 시장으로의 접근성 확보 • 북평공단을 특성화된 산업단지로 특성화
	위협요인(Threat)	ST 전략	WT전략
	<ul style="list-style-type: none"> • 국내 제조업체들의 중국으로의 이전 현상 • 서해안 고속도로 개통으로 인한 서해안벨트의 활성화 • 행정수도 이전 계획으로 인한 충청권의 부각 	<ul style="list-style-type: none"> • 강원도를 대러시아 경제권 도시로의 특성화된 개발을 통한 경쟁력 확보 • 러시아 직항로 개설을 통해 동해지역을 유라시아 진출을 위한 물류중심도시로 특성화 	<ul style="list-style-type: none"> • 적극적인 기업유치 및 홍보 활동을 통한 지자체의 북평공단 개발 및 지원의지 확보 • 북평공단의 활성화 및 지원을 위한 산학관협의체 구성 및 상시운영

<표 8> 러시아의 유망진출 산업분야

기계·플랜트	노후 설비 교체 분야	• 자본 부족으로 기계·설비의 노후화가 심하고 부품교체가 제대로 이루어지지 못함
	섬유기계, 포장기계, 인쇄기계, 식품가공기계	• 수요가 높고 있으며, 한국산 기계류는 성능면에서 EU산에 버금가는 반면 가격은 50% 내외 저렴
	중소형 플랜트	• 사출성형기, 비닐플라스틱 백 생산기계, 1회용 주사기
	엘리베이터	• 빌딩, 아파트의 리노베이션 및 신규건축 수요 활발
IT	평면 TV, 모니터, 프린터, CD-ROM, HDD, DVR 등	• TFT LCD 모니터의 경우 매년 10~20% 성장세를 기록 중이며 한국제품이 가장 선호됨
	휴대폰 등 무선통신장비 및 서비스	• 최근 수년간 이동통신 시장 연 100%대 성장세 • 핸드폰 보급률 25% 미만으로 성장세 지속
식품류	간장, 즉석 스프, 마요네즈, 요구르트, 아이스크림 등	• 한국산 초코파이, 라면, 계말살 등이 큰 인기
자동차 및 부품	자동차	• 소득향상으로 품질 수준이 낮은 러시아 국산 차량이 점차 외면되고 있음 • 중고차 관세인상으로 유럽산 중고차 가격경쟁력 상실 • 중장기적으로는 SKD, CKD 생산기반 구축 필요
	오일필터, 배터리, 타이어, LPG 장치 등	• '02년 이후 외국차량의 러시아 현지 생산 본격화 • 러시아산 부품의 질이 낮아 FORD, GM 등에 공급 가능
기타	건설중장비	• 건설경기 호조
	의료용 전자기기	• 생활수준 향상으로 의료용품 신규 및 교체수요
	화장품, 문구류, 위생용품, 유아·아동복	• 화장품의 경우 러시아 여성의 2%만이 자국산을 사용하고 있을 정도로 외국 제품의 선호도가 높음

자료 : KOTRA(04. 3)

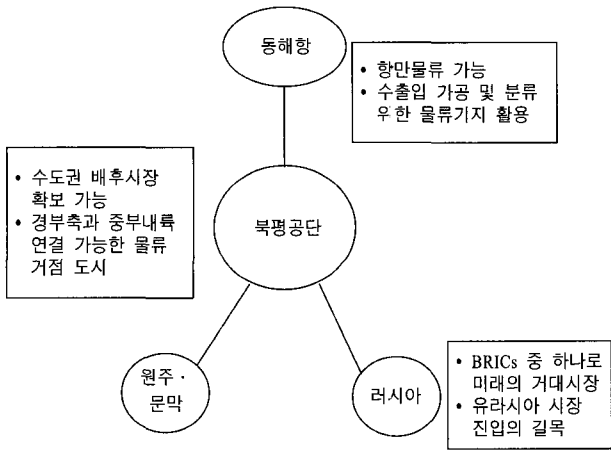
여전히 해결되지 않는 북평 산업단지의 열악한 교통여건 및 배후환경 문제를 해결하기 위한 개선방안으로서 원주 및 문막 지역에 북평 산업단지 입주업체를 위한 공동물류센터를 운영하는 방안을 제안한다.

북평 산업단지에 클러스터 구축을 위한 산업분야를 선정하기 위해 본 논문에서는 다음의 요인들을 중요하

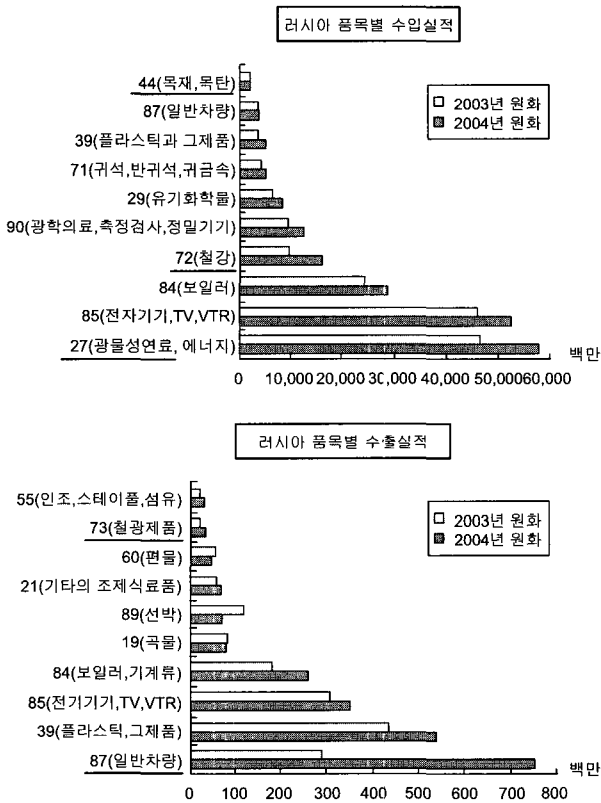
게 고려하여 결정하였다.

- (1) 시장이 이미 상당한 규모로 형성되어있는 산업 분야
- (2) 중소기업으로서 클러스터화에 의한 가치사슬(Value Chain) 형성이 가능하며, 또한 현재까지 클러스터화가 되어 있지 않은 산업 분야

- (3) 중국의 제조업에 대한 가격경쟁력을 갖고 있는 산업 분야
- (4) 러시아의 자원을 적극 활용하며, 반드시 항만물류를 필요로 하는 산업 분야



<그림 5> 활성화 가능요인간의 관계



<그림 6> 대러시아 주요 수출입 품목별 실적

3.5 목재산업 및 자동차 산업의 특성

국내에서는 목재산업의 원료인 원목을 거의 대부분이

수입하고 있는 실정이며(<표 9>), 세계의 제조공장을 자청하는 중국의 경우에도 목재는 대부분을 수입에 의존하고 있다. 국내에 수입되는 원목수입량의 78%는 뉴송(뉴질랜드에서 수입되는 소나무를 지칭)과 러송(러시아 연방에서 수입되는 소나무를 지칭)이 차지하고 있으며, 2003년도의 뉴송 수입은 수입원목 전체의 69.4%로 전년 대비 5.6% 감소하였고, 러송은 30.6%를 점유하고 있다. 또한, 뉴송의 수입량은 감소 추세에 있으나, 러송의 수입량은 최근에 지속적으로 증가 추세에 있다. 뉴송의 경우 항구별 입하율은 인천항(55.4%) > 군산항(28.2%) > 부산항(8.8%)의 순이었고, 러송은 진해항(32.6%) > 마산항(36.0%) > 부산항(22.5%) > 인천항(7.9%) 등의 순으로 수입되었다[3].

목재의 대부분을 수입에 의존하는 국내 목재산업의 효율성 제고를 위해서는 (a)외항 대기시간의 단축 (b)하역작업의 용이성 증가 (c)항내 물류비의 절감 등에 대한 대책이 절실한 실정이고[3], 이를 해결하기 위한 방안으로서 목재 전용부두 확보에 대한 목재산업체의 요구가 절실한 상황이다. 이와 같은 목재산업의 현실에서 벌크선을 이용하는 시멘트, 철광석, 무연탄을 주요 화물로 취급하는 동해항을 목재 전용항만으로 특성화한다면, 이는 동해항의 활성화와 동시에 북평 산업단지의 목재 및 건축자재산업으로의 특성화를 통한 활성화가 가능할 것으로 기대된다.

<표 9> 국내 목재 총 수급동향(2003년)

구분	수입재 원목	수입재 제재목	기타 수입목제품	국산재 원목	합계
물량(천m ³)	6,987	763	17,899	1,740	27,389
비중(%)	25.5	2.8	65.3	6.4	100.0

<표 10> 주요지역 제재소 분포 형태(2003년)

구분	수도권	부산	인천	강원	충북	충남	경북	경남	전북	전남
비율(%)	8.7	10.0	16.2	7.8	4.7	5.1	10.8	12.5	7.9	8.8

자동차부품 산업의 경우 극동러시아의 자동차 시장을 2004년 기준하여 일본차가 80~90%, 한국차가 1.5% 정도를 차지하고 있지만 한국차에 대한 선호도가 높아지면서 수출이 급속히 성장하고 있는 추세이며, 일본차와 호환성이 있는 한국산 자동차 부품에 대한 전망도 매우 밝다[5]. 또한, 한국산 중고버스와 미니 밴에 대한 수요는 극동지역에서 상당히 높은 실정이다.

국내 중고차량의 최대 수출지역이 중동지역이라는 것과 최근에 유라시아 지역으로의 중고차량의 수출이 급

속히 증가하면서 TSR에 의한 유라시아 지역으로 접근할 수 있는 물류네트워크 구성에 대한 필요성이 더욱 크게 부각되고 있다.

이러한 배경을 갖고 있는 북평 산업단지과 동해항을 중심으로 하는 강원 남부권을 대러시아 경제권으로 특성화시키고 발전시키는 것은 국가의 U자형 발전계획 차원에서 매우 절실한 것이다.

4. 결 론

본 연구에서는 북평 산업단지 활성화를 위한 전략으로서 북평 산업단지를 목재 및 건축자재산업 전용단지와 자동차부품 생산 및 중고차 수출단지로 특성화시키는 방안을 제시하였다. 이것을 가능케 하는 요인으로는 목재산업이 항만을 배후시설로서 반드시 필요로 하고, 국내에서 사용되는 원목 대부분이 외국에서 수입되며, 또한 최근 들어 수입 원목의 30% 이상을 차지하는 러송의 수입이 증가추세에 있다는 점이다. 이러한 추세와 함께 인천의 남동공단내의 목재업체들의 타 지역으로의 이전 현상도 북평 산업단지를 건축자재전용 산업단지로의 활성화 가능성을 크게 하는 것이다.

본 연구는 한국토지공사 영동지사가 발주한 용역(2005. 8. 30~2005. 12. 29)으로 진행되었다. 용역과정에서 우

리는 유치분야로 제시한 관련업체와의 수차례 협의를 통해 유치 가능성을 조사하였고, 관련협회 회원을 대상으로 실시한 설명회를 통하여 많은 목재 관련업체와 자동차 부품생산 관련업체의 입주가 이루어졌으며 이로 인하여 93.9%('06. 7월 현재)의 분양률의 결과를 얻었다.

차후 연구과제로서는 동해항을 목재와 중고자동차 수출전용 항만으로 개발하기 위한 구체적 방안과 북평 산업단지가 가지고 있는 지리적 한계를 극복하기 위한 방안으로서의 원주·문막권에 공동물류센터를 설립하고 운영하는 방안에 대하여 실제적이고 구체적인 연구를 진행하고자 한다.

참고문헌

- [1] 최창의, 배도순; “북평공단의 산업입지경쟁력 분석 및 산업 유치전략에 관한연구”, 지역사회개발연구, 22(2) : 145-169, 1997.
- [2] 조찬혁, 양의동; “국제물류에 있어서 동해항 및 북평산업단지의 활성화 전략에 관한 연구”, 국제상학, 19(3) : 105-124, 2004.
- [3] 국립산림과학원; 목재 유통구조 분석, 2005.
- [4] 통계청; 광공업 통계조사 보고서, 각 년도.
- [5] 블라디보스톡 무역관; 극동 러시아, 이것만은 꼭 알아두자, 2005.