

## 전라북도 물류산업육성을 위한 실태조사 연구\*

김중식\*\* · 박형창\*\*\*

### An Empirical Study for the Growth of the Logistics Industry of Jeon-buk Area

Joong-Shik Kim · Hyoung-Chang Park

#### 목 차

- |                      |                    |
|----------------------|--------------------|
| I. 서 론               | IV. 전라북도 물류산업 육성방안 |
| II. 물류인프라 현황         | V. 결 론             |
| III. 전라북도 물류기반 실태 조사 |                    |

Key Words: 물류산업, 전라북도 물류실태, 대중국물류게이트

#### Abstract

Jeon-buk is well equipped for the growth of the logistics industries as it is the center of inland and marine traffic. However, it was not activated because of the infrastructure insufficiency. This paper surveyed the logistics industry facilities, interviewed people who are engaged in its business, researched into their business difficulties and the problem of the logistics industry of Jeon-buk. As a result of research, this paper makes an alternative plan for the development of the logistics industry of Jeon-buk area.

▷ 논문접수: 2007.03.02    ▷ 심사완료: 2007.03.07    ▷ 게재확정: 2007.03.14

\* 이 논문은 2006년도 원광대학교 교비지원에 의해서 수행됨

\*\* 원광대학교 국제통상학부 교수, jskim@wonkwang.ac.kr(063)850-6263

\*\*\* 전북발전연구원 연구위원, 호원대학교 무역·경영학부 겸임교수, phc043@hanmail.net, (063)286-9212

## I. 서론

전라북도는 지리적으로 우리나라 중부권에 위치하고 있고 내륙교통의 결정지역으로 또한 내륙물류 거점지역으로 우수한 지리적 여건을 보유하고 있다. 또한 환황해권 중심부와 우리나라 서해안의 정중앙에 위치하여 내륙물류의 집적과 대 중국 교두보역할을 담당할 수 있는 지정학적 위치가 우수한 곳으로 평가되고 있다<sup>1)</sup>. 특히 군산항을 보유하고 있어 해상물류의 집적지로서 대규모 물류단지 개발에 아주 우수한 여건을 갖추고 있다.

이러한 여건이 참조되어 제4차 국토종합계획 수정계획에는 전라북도를 신산업 생산 및 물류중심지역으로 육성하고, 전주·군장광역권을 환황해권 생산·물류 및 동북아 교류의 거점권역으로 육성 개발하려는 계획이 수립되었다. 또한 군장 신항을 항만기능과 복합적인 물류 및 국제교류기능을 담당토록 확충하여 중국 및 동북아 교역의 거점지역으로 육성하려는 계획이다. 「제2차 유통단지개발 종합계획(2000~2006)」에도 전라북도의 유통단지개발 계획이 수립되어 현재 전주장동유통단지를 건설 중에 있다.

이렇게 전라북도는 물류산업을 발전시킬 수 있는 좋은 여건을 보유하고 있으나, 아직까지 물류산업의 발전에 관한 기초 연구가 전무하다. 특히 물류산업에 대한 인식이 부족하여 물류정책수립에 어려움이 있는게 사실이다.

이에 따라 본 논문은 전북도내의 물류인프라 현황을 파악하고, 물류관련업체들의 실태조사 등을 통해 문제점 및 애로사항을 파악하여 전라북도 물류산업육성정책의 방향을 제시하고자 한다.

## II. 물류인프라 현황

### 1. 내륙물류시설 현황

#### (1) 화물터미널 및 복합화물터미널

전국의 일반화물터미널은 모두 26개소에 359,361평을 보유하고 있다. 주로 물류집하가 용이한 서울, 경기, 대전, 중부권에 위치하고 있다

복합화물터미널은 국가물류기본계획에 의해 설치되고 있으며 부산 1개소, 경기 3개소, 충북1개소, 충남1개소, 전남1개소 경북1개소 등 전국적으로 8개소가 분포하고 있으나 도내에는 전무한 상태이다.

ICD<sup>2)</sup>는 부산 1개소, 경기2개소, 충북1개소, 충남1개소, 전남1개소, 경남1개소 등 전국에 7개소가 분포하고 있다(<표II-1>참조).

1) 전라북도, “새만금 신항만 개발과 배후물류단지 개발전략”, 2005

2) 내륙컨테이너(통관)기지(Inland Container(Clearance) Depot)

<표 II-1> 화물터미널 및 내륙화물기지 현황

(단위: 평, %)

구분		일반화물터미널	복합화물터미널	ICD
서울	개소	3(11.54)	0	0
	면적	68,610(19.09)	0	0
부산	개소	1(3085)	1(12.50)	1(14.29)
	면적	38,595(10.74)	100,000(9.66)	290,000(23.39)
대구	개소	1(3.85)	0	0
	면적	21,335(5.94)	0	0
인천	개소	2(7.69)	0	0
	면적	23,124(6.43)	0	0
광주	개소	1(3.85)	0	0
	면적	10,799(3.01)	0	0
대전	개소	2(7.69)	0	0
	면적	36,656(10.20)	0	0
경기	개소	3(11.54)	3(37.50)	2(28.57)
	면적	48,259(13.43)	335,000(32.37)	350,000(28.23)
강원	개소	2(7.69)	0	0
	면적	16,796(4.67)	0	0
충북	개소	3(11.54)	1(12.50)	1(14.29)
	면적	17,059(4.75)	150,000(14.49)	150,000(12.10)
충남	개소	2(7.69)	1(12.50)	1(14.29)
	면적	19,781(5.50)	150,000(14.49)	150,000(12.10)
전북	개소	1(3.85)	0	0
	면적	7,272(2.02)	0	0
전남	개소	2(7.69)	1(12.50)	1(14.29)
	면적	9,612(2.67)	160,000(15.46)	160,000(12.90)
경북	개소	1(3.85)	1(12.50)	1(14.29)
	면적	26,522(7.38)	140,000(13.53)	140,000(11.29)
경남	개소	1(3.85)	0	0
	면적	6,524(1.85)	0	0
제주	개소	0	0	0
	면적	0	0	0
울산	개소	1(3.85)	0	0
	면적	8,417(2.34)	0	0
전국	개소	26(100)	8(100)	7(100)
	면적	359,361(100)	1,035,000(100)	1,240,000(100)

주: 1) ( )안은 전국대비 비중임(%)

2) 일반화물터미널 현황(2003. 12월 기준)

3) 복합화물터미널과 ICD 겸용인 경우 중복기재(전남 장성, 충북 청원, 경북 칠곡, 경기 파주)

4) 화물터미널의 경우 공사추진 및 확장 중인 곳은 계획부지면적 포함

자료: 건설교통부 홈페이지(<http://www.moct.go.kr>)

**(2) 물류운송서비스업**

육상운송업은 전국적으로 총3,458개 업체가 영업중이다. 이중 물동량 수요가 많은 수도권에(30.79%)<sup>3)</sup> 대부분 분포하고 있으며 전북도내에는 전국평균에도 못 미치는 134개 업체(3.88%)가 영업중이다. 또한 수상운송업은 전국적으로 359개 업체로 항만규모가 큰 부산에 124개(34.54%)가 밀집해 있으며 서울(32.59%), 전남(9.47%)의 순으로 분포해 있는 것으로 나타나고 있다. 전북도내에는 2개업체(0.58%)로 아주 열악한 상황으로 나타나고 있다.

항공운송업은 전국적으로 45개가 분포하고 있다. 운수관련서비스업은 전국적으로 3,152개업체가 분포하고 있는 것으로 나타나고 있으며 서울(49.84%), 부산(18.97%)이 대부분을 차지하고 있다.

내륙철도운송 CY는 전국적으로 31개소가 분포하고 있으며 부산, 신탄진 등 ICD 기능을 하는 대규모 CY 이외에 나머지는 소규모로 지역물류를 집하 배송하는 역할을 담당하고 있다. 전북도내에 철도CY 3곳으로 대야역, 동익산역, 동산역에서 민간업체들이 영업중이다 (<표 II-2>참조).

**<표 II-2> 물류운송서비스업 현황**

(단위: 개소, 평)

구분	물류운송서비스업				철도CY (역명)
	육상운송업	수상운송업	항공운송업	운수관련 서비스업	
서울	366(10.58)	117(32.59)	32(71.11)	1,571(49.84)	-
부산	420(12.15)	124(34.54)	2(4.44)	598(18.97)	부산진,가야,동래,사상
대구	150(4.34)	1(0.28)	1(2.22)	60(1.90)	-
인천	299(8.65)	22(6.13)	4(8.89)	163(5.17)	-
광주	116(3.35)	0	0	26(0.82)	임곡,송정리
대전	106(3.07)	0	1(2.22)	28(0.89)	신탄진
경기	699(20.21)	3(0.84)	1(2.22)	217(6.88)	오봉
강원	91(2.63)	2(0.56)	0	37(1.17)	동화,강릉
충북	147(4.25)	0	1(2.22)	54(1.71)	청주,부강,옥천
충남	158(4.57)	6(1.67)	0	43(1.36)	두정,삽교,소정리,조치원
전북	134(3.88)	2(0.56)	0	35(1.11)	대야,동익산,동산
전남	212(6.13)	34(9.47)	0	75(2.38)	홍국사,울촌,미평,태금
경북	205(5.93)	9(2.51)	0	67(2.13)	아포,약목,석포
경남	187(5.41)	11(3.06)	0	98(3.11)	신창원,남창원
제주	39(1.13)	11(3.06)	3(6.67)	14(0.44)	-
울산	129(3.73)	17(4.74)	0	66(2.09)	온산,울산항
전국	3,458(100)	359(100)	45(100)	3,152(100)	31개소

주: ( )안은 전국대비 비중이며(%), 표준산업분류를 활용(운송사업 중 여객운송은 제외)

자료: 대한상공회의소, 「전국 기업체 총람」, 2006

한국철도공사 본부 내부자료

3) <표 II-2>에서 경기, 서울을 합한 비율

(3) 유통단지

전국의 유통단지 개발은 정부의 「유통단지개발종합계획」하에 전국을 10개 권역 39개 유통거점으로 설정하여 유통단지만을 구축하고 있다. 1단계(1997~2001)로 전국 9개 권역 28개 유통거점에 850만 평의 유통단지를 개발·공급하였다. 또한 2011년까지 총 2,850만 평의 유통단지를 전국 주요 거점에 개발하고 있다.

전북도내에는 유일하게 전주 장동 일대에 6만평 규모의 유통단지를 토지공사가 조성중에 있으나 유통단지 종합개발계획에 포함된 균산권, 정읍권, 남원권 등은 아직 착공조차 하지 못하고 있는 실정이다(<표 II-3>참조)

<표 II-3> 유통단지 지정현황(2004. 7. 현재)

사업명	위 치	사업자	면적 (만평)	사업비 (억 원)	사 업 기 간	주 요 설 치시 설	지정연월일 (지정권자)
합계	11개소		109	6,543			
대전종합 유통단지	대전시 대유성구 대정동	대전도시개발공사	14	1,421	'99~'06	· 화물터미널 · 집배송단지 · 창고시설	'98.11.30 (대전시)
강릉종합 유통단지	강원도 강릉시 강릉정면	강릉향토개발(주)	5	381	'99~'05	· 화물터미널 · 집배송센터 · 창고시설	'99.11.6 (강원도)
천안종합 유통단지	충남 천안시 백석동	한국토지공사	14	730	'00~'06	· 화물터미널 · 집배송시설 · 창고시설	'00.1.31 (충남도)
울산진장 유통단지	울산시 북진장동	한국토지공사	14	1,042	'00~'04	· 집배송단지 · 농수산물물류센터	'00.8.17 (울산시)
음성종합 유통단지	충북 음성군 대소면	한국토지공사	8	231	'99~'07	· 화물터미널 · 집배송단지 · 창고시설	'98.12.31 (충북도)
동해종합 유통단지	강원도 동해시 송정동	동해시	12	536	'99~'04	· 화물터미널 · 공동집배송단지 · 창고시설	'99.11.6 (강원도)
여주종합 유통단지	경기도 여주군 여주읍	여주군수 (신세계)	8	600	'04~'06	· 집배송단지 · 창고시설 · 농수산물물류센터	'99.12.8 (경기도)
평택도일 유통단지	경기도 평택시 도일동	공영개발사업소	15	555	'03~'05	· 화물터미널 · 창고단지 · 집배송단지	'03. 7. 9. (경기도)
광주종합 유통단지	경기도 광주시 도척면	(주)한국물류	8	650	'03~'05	· 보세창고 등	'03. 7. 9. (경기도)
제천종합 유통단지	충북 제천시 봉양읍	(주)장평	5	134	'03~'06	· 화물터미널 · 농수산물물류센터	'03. 12. (충북도)
전주장동 유통단지	전주시 진전구 장동	한국토지공사	6	163	'03~'05	· 화물터미널 · 중고자동차매매단 지 등	'04. 3. (전북도)

자료 : 한국토지공사 전북본부 내부자료

(4) 농수산물 유통물류시설

전국의 농수산물유통센터는 12개소이며(표 II-4) 면적은 247,700평으로(<표 II-5>) 나타나고 있다. 농산물유통센터도 인구가 밀집되어 있는 서울 경기 등 수도권에 집중 분포되어 있고 전북도내에는 1개소(8.33%)가 있는 것으로 파악되었다.

또한 농산물 도매시장은 전국적으로 32개소가 분포하고 있으며 전북도내에는 3개소(9.38%)가 영업중에 있는 것으로 파악되었다. 그러나 전국평균으로 비교해 볼 때 낮은 비율을 차지하고 있어, 농도라고 하는 전라북도의 농산물정책을 제고해 볼 필요가 있다. 이러한 원인은 도내에서 농산물은 생산하지만 보관시설 및 유통시설이 부족하여 타 지역으로 직거래 수송되는 것으로 파악되어 농민들의 고물류비 부담에 따른 소득 하락을 가져오는 것으로 분석되고 있다(<표 II-4>, <표 II-5>참조).

<표 II-4> 농수산물 유통물류시설 현황

(단위: 평, %)

구분		농수산물 유통물류시설 <sup>4)</sup>	
		농수산물 유통센터	농수산물 도매시장(공영)
서울	개소	2(16.67)	2(6.25)
	면적	30,700(12.39)	753,813(24.03)
부산	개소	0	2(6.25)
	면적	0	307,730(9.81)
대구	개소	1(8.33)	1(3.13)
	면적	12,100(4.88)	152,074(4.85)
인천	개소	0	2(6.25)
	면적	0	168,722(5.38)
광주	개소	0	2(6.25)
	면적	0	167,407(5.34)
대전	개소	1(8.33)	2(6.25)
	면적	12,500(5.05)	183,764(5.86)
경기	개소	3(25.00)	4(12.50)
	면적	91,300(36.86)	370,939(11.82)
강원	개소	0	3(9.38)
	면적	0	142,204(4.53)

자료: 농협중앙회 내부자료

4) 농수산물 유통센터와 도매시장 상적유통기능(가격형성, 대금결제, 금융기능 및 위험부담 등), 물적유통기능(집하, 분산, 저장, 보관, 하역, 운송 등), 유통정보기능(시장동향, 가격정보 등의 수집 및 전달기능), 수급조절기능(물량반입, 반출, 저장, 보관 등을 통해 농수산물의 공급량을 조절하고 가격 변동을 통하여 수요량을 조절) 등의 역할을 한다.

<표 II-5> 농수산물 유통물류시설 현황(계속)

(단위: 평, %)

구분		농수산물 유통물류시설	
		농수산물 유통센터	농수산물 도매시장(공영)
충북	개소	1(8.33)	2(6.25)
	면적	20,000(8.07)	80,136(2.55)
충남	개소	0	1(3.13)
	면적	0	43,670(1.39)
전북	개소	1(8.33)	3(9.38)
	면적	10,700(4.32)	236,276(7.53)
전남	개소	1(8.33)	1(3.13)
	면적	15,000(6.06)	74,461(2.37)
경북	개소	1(8.33)	3(9.38)
	면적	35,000(14.13)	203,381(6.48)
경남	개소	1(8.33)	3(9.38)
	면적	20,400(8.24)	211,367(6.74)
제주	개소	0	0
	면적	0	0
울산	개소	0	1(3.13)
	면적	0	41,011(1.31)
전국	개소	12(100)	32(100)
	면적	247,700(100)	3,136,955(100)

자료: 농협중앙회 내부자료

(5) 창고업현황<sup>5)</sup>

전국적으로 보관 창고업은 360개소가 분포되어 있는 것으로 조사 되었다. 경기지역에 (31.67%) 가장 많이 분포되어 있고, 다음으로 부산(18.61%), 인천(13.61%) 순으로 보관창고가 많이 분포되어 있는 것으로 파악되고 있다. 반면 전북도내 창고업은 총 3개소로 전국대비 0.83%를 차지하고 있는 실정이다. 이중 위험물창고나 농산물창고 등이 전무한 것으로 나타나고 있다. 특히 농산물 보관창고가 없어 도내에서 생산되는 농산물이 타 지역으로 유출되는 현상을 초래하고 있는 실정이다(<표 II-6>참조).

5) 공창고 : 국가나 지방자치단체에서 운영하는 창고로서 전국 집계에서 영업용창고와 사기업의 창고 보관시설은 제외하였다.

<표 II-6> 창고업 현황

(단위: 개소, 평)

구분	창고업					
	합계	일반창고	위험물창고	냉장창고	농산물창고	기타창고
서울	31(8.61)	20(9.22)	1(5.00)	10(9.26)	0	0
부산	67(18.61)	29(13.36)	1(5.00)	33(30.56)	3(37.50)	1(14.29)
대구	2(0.56)	2(0.92)	0	0	0	0
인천	49(13.61)	40(18.43)	4(20.00)	5(4.63)	0	0
광주	4(1.11)	1(0.46)	0	3(2.78)	0	0
대전	6(1.67)	3(1.38)	0	2(1.85)	1(12.50)	0
경기	114(31.67)	80(36.87)	6(30.00)	26(24.07)	0	2(28.57)
강원	5(1.39)	1(0.46)	0	4(3.70)	0	0
충북	2(0.56)	0	1(5.00)	1(0.93)	0	0
충남	14(3.89)	4(1.84)	0	9(8.33)	0	1(14.29)
전북	3(0.83)	2(0.92)	0	1(0.93)	0	0
전남	6(1.67)	1(0.46)	1(5.00)	2(1.85)	2(25.00)	0
경북	3(0.83)	2(0.92)	0	1(0.93)	0	0
경남	44(12.22)	27(12.44)	2(10.00)	11(10.19)	1(12.50)	3(42.86)
제주	1(0.28)	0	0	0	1(12.50)	0
울산	9(2.50)	5(2.30)	4(20.00)	0	0	0
전국	360(100)	217(100)	20(100)	108(100)	8(100)	7(100)

주: 1) ( )안은 전국대비 비중임(%)

2) 표준산업분류 활용

자료: 대한상공회의소, 「전국 기업체 총람」, 2006

## 2. 해상물류 시설현황

### 1) 항만현황

전국의 항만은 총 464항이며, 이중 무역항 28항, 연안항 24항, 어항 412항이다. 전라북도 소재 군산지방해양수산청이 관리하는 무역항은 군산항, 장항항 2개소이다<sup>6)</sup>.

우리나라 주요무역항의 시설은 접안능력<sup>7)</sup>에서 부산항, 인천항, 광양항의 규모가 상대적으로 크다. 전북지역에 위치하는 군산항은 접안능력이 31척으로 인근 평택, 대산, 목포항에 비해 높은 것으로 나타나고 있다(<표 II-7> 참조).

6) 해운항만물류정보센터 홈페이지(www.spidc.go.kr)

7) 당해 부두에 접안할 수 있는 최대선박의 동시 계류 능력



<표 II-7> 우리나라 주요항만시설현황

구분	안벽(m)	방파제(m)	잔교(m)	물양장(m)	접안능력(척)
부산	24,159	4,279	3	9,604	149
광양	15,329	0	0	1,494	71
인천	11,456	2,233	22	2,059	78
평택	2,560	240	8	330	18
대산	140	0	17	212	19
군산	4,909	5,385	12	1,239	31

자료 : 해양수산통계연보, 해양수산부, 2005

## 2) 항만별 장비보유현황

최근에는 항만장비의 자동화 및 최신설비가 물류비 절감의 중요한 요소로 작용하고 있으며 항만경쟁력의 척도를 가늠하고 있다. 전국적으로 부산항이 항만장비가 많이 구비되어 있고 인천, 광양항 순으로 항만 장비를 보유하고 있는 것으로 나타나고 있다.

군산항은 전체적으로 타항에 비해 상대적으로 적은 규모의 장비보유현황을 나타내고 있으나, GCT의 설립으로 컨테이너 2선석에 젠츄리 크레인을 6대나 보유하고 있어 타 항만에 비해 매우 유리한 장비를 확보하고 있다(<표 II-8> 참조).

<표 II-8> 항만별 장비보유현황

장비	지역		부산	인천	광양/여수	군산	목포
	대	톤					
기중기	육상이동식 (고정식) 크레인	대	54	36	9	17(3)	18
		톤	12,254	5,326	495	1,635(152)	1,481.3
	JIB크레인	대					
		톤					
	B. T. C	대		1	12		
		T/H		30	420		
	O. H. C	대		2			
		톤		60			
	L. L. C	대		2	5	4	1
		T/H		80	150	130	400
	해상크레인	대	1				
		톤	160				

<표 II-9> 항만별 장비보유현황(계속)

지 역 장 비		부산	인천	광양/여수	군산	목포
컨테이너 취급 장비	컨트리	대 45	10	8	6	
	크레인	톤 1,795.7	432.5	343.6	690	
	트랜스	대 130	15	18		
	테이너	톤 5,086.7	490	730.8		
	스트레들	대 4		1		
	캐리어	톤 122		45		
	스프레다	대 61	22	9	4	
		FEET 2,020	660	370	160	
	리치 스테커	대		13		4
		톤		558		180
탑핸들러	대		8			
	톤		265			
육상 수송 장비	트랙타	대 575	170	217	16	19
		톤 26,750	7,479	9,255	1,032	2,934
	샤 시	대 4,860	724	241		4
		FEET 180,910	26,344	8,440		160
	트레일러	대 228	171	55	98	13
		톤 6,810	3,859	1,843	1,746	520
	카트레일러	대 36		5		
		톤 970		50		
	컨테이너 트레일러	대		97		
		톤		3,640		
	트럭	대 93	13	50	121	
		톤 760	119.5	820	2,091	
	덤프트럭	대 26	9	26	60	5
		톤 380	193	584	959	101
	폴로카	대 14			3	
		톤 280			30	
탱크로리	대		9	5		
	L		133,000	16,500		
카고	대				40	
	톤				559	

주 : 2005. 12. 31 현재

자료 : 한국항만물류협회 홈페이지(www.kopla.or.kr) 참조

### 3) 항만 경쟁요소 비교

항만의 수심에서 대산항(22m), 평택항(12m), 목포항(12m), 인천항(11m), 군산항(6.9m)순으로 군산항이 가장 열악한 조건을 가지고 있다. 항로는 평택항(8), 군산항(5), 인천항(5), 대

산항(2), 목포항(1) 순으로 평택항 다음으로 많은 항로를 보유하고 있다. 컨테이너 전용 선석도 평택항(8선석), 군산항(3선석), 목포항(2선석), 인천항(1선석)에 비해 군산항이 평택항 다음으로 비교 우위를 점유하고 있다. 항만시설 사용료 감면혜택은 타 항만과 같은 50% 수준이고, 물류인센티브 제도는 현재 부산항 광양항이 실시하고 있으며 군산항도 2006년부터 실시하고 있다. 항만 배후 부지의 경우 인천항(52만평)다음으로 군산항(38만평)이 넓은 배후 부지를 보유하고 있는 것으로 나타나고 있다. 경제자유구역은 부산항과 광양항, 인천항이 배후가 지정되어 있으며 군산항은 지정을 건의해 놓은 상태이다. 컨테이너 처리실적에서는 부산항과 광양항을 제외하고 인천항(953천TEU), 평택항(190천TEU) 다음으로 군산항(60천TEU)이 높은 것으로 나타나고 있다. 하역료는 인천항(3만 3천원), 평택항(4만원), 군산항(5만원) 순으로 군산항이 가장 많다. 항만 유지 보수비는 항만 규모에 차이가 있겠으나 인천항(147억원), 군산항(111억원), 평택항(43억원), 목포항(30억원)의 순으로 나타나고 있다 (<표 II-10>참조)<sup>8)</sup>.

<표 II-10> 경쟁요소비교

구분	인천항	평택항	대산항	목포항	군산항
항로수심(M)	11	12	22	12	6.9
노선수(항로)	5	8	2	1	5
선석규모(컨테이너)	1	1	0	2	3
항만시설사용료 (할인율)	없음	50%감면	없음	100% (다목적/양곡부두)	50%감면
블룸인센티브	없음	없음	없음	없음	없음
자유무역지정	52만평	없음	없음	없음	38만평
경제자유구역지정	없음	없음	없음	없음	없음
홍보관	없음	보유	보유 (민간)	없음	없음
2004컨테이너처리실적 (천TEU)	935	190	없음	없음	60
하역료 (천원/TEU/)	33	40	-	-	50
예산 (억원)	항만건설	823	-	431	847
	유지보수	147	43	-	111

자료 : 각 지방해양수산청 (2005)  
한국해양수산부 내부 제공 자료(2005)

8) 화주들의 항만선호도에 대한 경쟁력요인분석의 방법에는 외국문헌 및 국내문헌 등의 분석방법이 각기 다르게 나타나고 있으나 연간화물발생량, 톤당 화물가격, 해상수송거리, 내륙수송비용, 선적시간, 항만평균체선시간 등으로 분류하여 설문조사에 의해 선호도 순위를 분석하는 것이 일반적이다. 그러나 본 논문에서는 화주들의 항만선택의 결정요인을 분석한 것이 아니고 우리나라 서해안 인접지역에 군산항과 유사한 여건을 가진 인천항, 평택항, 대산항, 목포항을 대상으로 <표 II-10>과같이 항만경쟁력의 주요 요소를 설정하여 비교 분석하였다.

### 3. 문제점 및 시사점

전라북도는 호남고속도로, 서해안고속도로와 호남선, 전라선이 교차되는 교통의 요충지로서 내륙물류의 집하여건이 아주 양호함에도 불구하고, 늘어나는 화물을 처리할 물류 기반시설에 대한 투자를 소홀히 하여 물류시설이 매우 낙후되어 있는 것으로 파악되고 있다.

현재 전북도내에는 일반화물터미널이 없어(익산화물터미널은 기능상실) 물류집하 분산기능이 전무하고 복합화물터미널도 전무하여 도내 내륙화물이 거의 타 지역으로 유출되고 있는 상태이다. 특히 내륙중부권 수출입 물동량을 흡수 할 수 있는 군산항이 있으나 ICD가 없어 수출입 물동량이 타 지역으로 유출되는 현상이 심화되고 있다.

또한 전북도내에는 농산물이 많이 생산되어 전북에서 집하하여 유통할 수 있는 여건이 좋은데도 농산물 유통물류시설은 아주 저조하여<sup>9)</sup> 농산물 유통거래가 모두 타 지역에서 이루어지는 것으로 파악되고 있다. 이러한 현상은 농산물저온창고 및 냉동창고 등의 시설이 부족하기 때문에, 시설이 집중되고 유통이 활발히 이루어지는 수도권지역으로 집하되어 도내 농가들의 물류비 부담을 가중시키는 현상을 초래하고 있는 것이다.

전북도내 육상운송업도 전국대비 3.88% 수상운송업 0.56%, 항공운송업 전무, 운수관련서비스업은 1.11%이고, 창고업도 0.83%로 타 지역에 비해 현황이 매우 열악한 것으로 나타나고 있다. 이것은 육상운송을 대부분 타 지역의 업자들에 의해 이루어지는 것으로 볼 수 있으며, 전북도내 운송업자들은 거의 경쟁력이 없는 것으로 분석되고 있다. 전북도내에는 군산항을 보유하고 있으면서도 수상운송업의 실태는 매우 열악하여 항만활성화의 저해요인으로 작용하고 있다.

항공운송업은 공항이 없는 관계로 전무하여 스피드 물류의 오지이다. 운수관련 서비스업은 상대적으로 물류인프라 시설이 빈약하고 기능이 활성화되지 못함에 따라 열악할 수밖에 없다. 따라서 전라북도의 물류산업 활성화를 위해서는 단기적으로 물류시설의 확충이 필요하다. 지리적 이점과 교통중심지의 이점을 살려 물류시설을 확충하는 국비와 민간투자를 이끌어 내는 방안을 모색해야 한다.

전북지역의 해상물류산업을 육성하기 위해서는 군산항 활성화가 관건이다. 그러나 군산항은 항만시설<sup>10)</sup> 물동량 처리 장비보유 측면에서 <sup>11)</sup>경쟁력을 보유하고 있다<sup>12)</sup>. 그러나 항만수심이 낮고 유지보수비가 많으며, 항로가 적어 타 항만에 비해 경쟁력이 떨어지는 것으로 나타나고 있다<sup>13)</sup>. 따라서 전북지역의 해상물류산업을 발전시키는 데에는 맨 먼저 군산항의 수심을 확보하여 선박의 입출항을 자유스럽게 하도록 마려해 주어야 한다. 그리고 항로를 다변화하여 화주들이 적기에 선적하는데 어려움이 없도록 해야 한다. 또한 항만이용

9) <표 II-1> 참조(전국대비 9.38%차지)

10) <표 II-10> 경쟁요소비교 참조

11) 전계서

12) 전계서

13) 전계서

편리개선, 각종 물류인센티브 제공, 포트세일 등을 지속적으로 추진하여 물동량 집하 노력을 기울려야 할 것이다. 이밖에도 도내에 내륙운송과 해상운송이 연계되는 도로, 철로 등의 물류운송체계 구축이 마련되어야 한다.

### Ⅲ. 전라북도 물류기반 실태 조사

#### 1. 조사 개요

본 연구에서는 전북지역 일반제조업 및 물류 관련업체들을 대상으로 물류산업 실태 및 애로사항 등을 조사하여 전라북도의 물류산업정책 수립시 기초자료로서 활용하고자 본 설문을 실시하였다.

구체적인 설문 조사방법은 다음과 같다.

- 조사기간 : 2006. 6. 22 ~ 7. 11
  - 교육 2006. 6. 22 ~ 23, 예비조사 6. 26 ~ 27, 본조사 6. 28 ~ 7. 11
- 조사대상
  - 전라북도 일반제조 및 수출입 업체 약 370개소 중에서 표본추출
  - 120매 수거 100매 분석
- 조사 내용
  - 도내 기업들의 물류관련 시설 현황조사
  - 도내 기업체의 물류운용 현황실태 조사
  - 도내 기업들이 물류활동에서 발생하는 애로사항 조사
- 조사방법
  - 개별 직접방문조사
- 분석방법
  - 95%신뢰도에 오차범위  $\pm 2.5\%$ 임
  - 본 연구 목적을 위해 빈도분석(Frequency), 교차분석(Crosstabs) 수행
  - 설문을 작성한 각 업체별 상황에 따라 설문항목이 해당되지 않아 누락된 답변이 일부 있을 수 있으므로 총량에서 차지하는 비중은 각 질문항목의 답변 중 결측값을 제외한 유효값을 100.0%로 설정하고 연구목적에 맞게 빈도분석 하였다.

## 2. 조사내용

### (1) 물류관리 일반사항

설문에 응답한 전북도내 기업체들의 업종분포도는 제조업이 91.0%로 가장 많았고 유통업, 도·소매업(판매), 무역업(수출입) 등이 나머지 9.0%를 차지하였다.

<표 III-1> 업종분포

구분	제조업	유통업	도·소매업(판매)	무역업(수출입)	기타	합계
빈도	91	3	3	1	2	100
비중(%)	91.0	3.0	3.0	1.0	2.0	100.0

설문에 응답한 기업체 종사자들은 50인 미만이 전체 76.0%로 대부분을 차지하고, 100인 이상 되는 업체는 13.0%로 낮은 비중을 나타내고 있다.

<표 III-2> 종사자 현황

구분	50인 미만	50~100인 미만	100~200인 미만	200~300인 미만	300인 이상	합계
빈도	76	11	3	2	8	100
비중(%)	76.0	11.0	3.0	2.0	8.0	100.0

전북도내 기업체의 물류비가 전년도에 비해 증가한 경우, 어느 기능의 물류비 증가율이 가장 높은 항목으로는 트럭, 철도를 이용한 내륙운송비가 63.9%로 가장 높게 나타났고, 물류일반관리비 15.7%, 해상운송비 6.0%가 그 뒤를 이었다. 반면에 물류가 증가하지 않은 업체의 경우도 8.4%로 나타났다.

<표 III-3> 물류비가 증가한 기능

구분	내륙운송비	해상운송비	보관비(창고)	물류일반관리비	증가하지않음	기타	합계
빈도	53	5	2	13	7	3	83
비중(%)	63.9	6.0	2.4	15.7	8.4	3.6	100.0

### (2) 화물유통부문

화물유통부문에서 도내업체가 가장 크게 겪고 있는 애로사항으로는 사내(社內)의 경우, 보관 44.1%, 내륙운송 24.2%, 포장 22.7% 등으로 나타났으며, 사외(社外)의 경우, 내륙운송 46.8%, 물류정보 24.2% 등이 두드러지게 높게 나타났다.

<표 III-4> 화물유통부문의 예로사항(사내)

구분	빈도	비중(%)
포장	15	22.7
보관	29	44.1
내륙운송	16	24.2
해상운송	2	3.0
물류정보	2	3.0
기타	2	3.0
합계	66	100.0

<표 III-5> 화물유통부문의 예로사항(사외)

구분	빈도	비중(%)
포장	2	3.2
보관	3	4.8
하역	5	8.1
내륙운송	29	46.8
해상운송	4	6.5
통관	2	3.2
물류정보	15	24.2
기타	2	3.2
합계	62	100.0

(3) 운송부문

철도와 트럭을 사용하는 업체의 경우 운송수단으로서의 용이성을 묻는 질문에 철도 14.8% 트럭 97.9%로 철도보다는 트럭의 활용도가 더 높은 것으로 나타났다.

<표 III-6> 철도의 용이성

구분	빈도	비중(%)
용이함	9	14.8
용이하지 않음	52	85.2
합계	61	100.0

<표 III-7> 트럭의 용이성

구분	빈도	유효 퍼센트
용이함	92	97.9
용이하지 않음	2	2.1
합계	94	100.0

업체가 상황에 따라 이용하는 운송수단의 이용과 특징을 살펴보면 먼저 운송수단별 이용도는 트럭과 철도 연계 12.0%, 트럭과 연안해송 연계 19.0%, 트럭과 철도와 연안해송 연계가 7.8%를 나타냈다.

<표 III-8> 운송수단별 이용도

구분		트럭+철도	트럭+연안해송	트럭+철도+연안해송	항공
빈도	이용함	10	15	6	8
	이용하지 않음	73	64	71	69
	합계	83	79	77	77
비중 (%)	이용함	12.0	19.0	7.8	10.4
	이용하지 않음	88.0	81.0	92.2	89.6
	합계	100.0	100.0	100.0	100.0

주: 각 수단은 중복이용을 포함한 것임

도내 기업체들이 운송수단을 결정할 때 그 요인으로는 수송능력 24.4%, 이용가능성(편리성, 수송지역) 19.8%, 수송시간 14.9%, 거리 14.9%, 비용 10.1%의 순으로 높게 나타났다.

<표 III-9> 운송수단 결정요인

구분	비용	수송시간	거리	수송능력	신뢰성 (안전, 도착시간업수)	이용가능성 (편리성, 수송지역)	합계
값	138	204	204	335	218	272	1,371
비중(%)	10.1	14.9	14.9	24.4	15.9	19.8	100.0
순위	6	4	4	1	3	2	-

주: 값은 우선순위별로 값(1~6순위→6~1점)을 부여한 것임

#### (4) 수출입화물부문

해상운송을 이용하는 업체의 경우 해상운송시 가장 고충을 느끼고 있는 애로사항으로는 높은 해상운임 32.5%, 적기선적 25.0% 등이 높게 나타났으며, 선사의 낮은 서비스 수준이나 클레임의 해결지연 등은 상대적으로 낮게 나타났다.



<표 III-10> 해상운송의 애로사항

구분	빈도	비중(%)
적기선적	10	25.0
높은 해상운임	13	32.5
선박부족	6	15.0
선사의 낮은 서비스 수준	1	2.5
클레임의 해결지연	1	2.5
기타	9	22.5
합계	40	100.0

화물의 해상운송과 관련하여 개선해야 할 사항으로는 운임/선적정보의 신속한 제공 43.6%, 일방적 운임인상에 맞설 하주들의 단결력 강화 28.2% 기타 23.1%, 운임신고제도의 개선 5.1%의 순으로 높게 나타났다.

<표 III-11> 해상운송 관련 개선사항

구분	빈도	비중(%)
운임신고제도의 개선	2	5.1
일방적 운임인상에 맞설 하주들의 단결력 강화	11	28.2
운임/선적정보의 신속한 제공	17	43.6
기타	9	23.1
합계	39	100.0

컨테이너 내륙운송상의 가장 큰 애로사항으로는 비싼운임이 45.7%로 가장 높게 나타났고 차량(트랙터, 사시)의 확보 17.1%, 도로정체로 운송시간 과다소요 14.3% 등이 뒤를 이었다.

<표 III-12> 컨테이너 내륙운송상의 애로사항

구분	빈도	비중(%)
차량(트랙터, 사시)의 확보	6	17.1
지나친 과적단속	2	5.7
도로정체로 운송시간 과다소요	5	14.3
컨테이너 도어 반입시간의 미준수	3	8.6
비싼 운임	16	45.7
기타	3	8.6
합계	35	100.0

컨테이너 내륙운송과 관련하여 개선이 요망되는 사항으로는 전북지역 내의 지역에 선사 인정 CY 혹은 CD의 설치로 운송료 부담완화의 비용문제가 29.4%로 가장 높게 나타났으

며, 내륙운송 수단 다양화 20.6%, 화물차 전용차선제 도입 14.7%, 고속도로 통행료 야간면제 또는 할인 14.7% 등의 고속도로 운행관련 문제개선을 요망했다.

<표 III-13> 컨테이너 내륙운송상의 개선 요망사항

구분	빈도	비중(%)
과적단속 완화	4	11.8
화물차 전용차선제 도입	5	14.7
고속도로 통행료 야간면제 또는 할인	5	14.7
내륙운송 수단 다양화	7	20.6
전북지역 CY, CD의 설치로 운송료 부담완화	10	29.4
기타	3	8.8
합계	34	100.0

해상적하보험 이용상 가장 불편한 사항으로는 보험료가 비싸다고 대답한 경우가 35.3%로 가장 높게 나타났으며, 약관 내용이 하주에게 불리가 29.3%, 클레임 해결의 지연이 17.7% 등으로 높게 나타났다.

<표 III-14> 해상적하보험 이용상 불편사항

구분	빈도	비중(%)
보험료 비쌌	12	35.3
클레임 해결의 지연	6	17.7
약관 내용이 하주에게 불리	10	29.3
기타	6	17.7
합계	34	100.0

이러한 불편사항 등을 개선하기 위한 사항으로는 보험료율의 인하 35.3%, 손해보험사의 서비스 개선 26.5%, 할인/할증을 적용의 현실화 23.5% 등의 순으로 높은 비중을 나타냈다.

<표 III-15> 해상적하보험 관련 개선사항

구분	빈도	비중(%)
보험료율의 인하	12	35.3
할인/할증을 적용의 현실화	8	23.5
보험료율의 완전한 자율화	1	2.9
손해보험사의 서비스 개선	9	26.5
기타	4	11.8
합계	34	100.0

통관의 원활화를 위한 보완사항으로는 통관절차 단순화 및 간소화 50.5%, 통관업무의 전산화 17.7%로 나타나고 있다.

<표 III-16> 통관의 원활화를 위한 보완사항

구분	빈도	비중(%)
통관절차 및 서류 단순화 및 간소화	17	50.0
통관업무의 전산화 및 자동화	6	17.7
통관당국의 서비스 개선	3	8.8
관의 개입억제, 하주의 자율성 확대	3	8.8
기타	5	14.7
합계	34	100.0

원활한 통관을 저해하는 요인으로는 통관 및 보세운송절차의 복잡 38.2%, 통관정보의 부족, 통관비용의 과다가 각각 11.8%를 나타내고 있다.

<표 III-17> 원활한 통관 저해원인

구분	빈도	비중(%)
통관당국의 불친절 및 고자세	1	2.9
통관 및 보세운송절차의 복잡	13	38.2
통관정보의 부족	4	11.8
통관비용의 과다	4	11.8
통관담당자의 실무지식 부족	2	5.9
포워드 이용시 통관을 관세사에게 별도 의뢰	3	8.8
기타	7	20.6
합계	34	100.0

군산항을 이용하고 있거나, 하고자 하는 경우에 느끼는 애로사항으로는 적기선적의 어려움 34.2%, 부두, 하역시설 및 창고시설의 부족 22.9%, 기타 22.9%, 타 항 대비 해상운임이 높음 11.4%, 전체적으로 낮은 서비스 수준 8.6%의 순으로 높게 나타났다.

<표 III-18> 군산항 이용 관련 애로사항

구분	빈도	비중(%)
부두, 하역시설 및 창고시설의 부족	8	22.9
적기선적의 어려움	12	34.2
타항대비 해상운임이 높음	4	11.4
전체적으로 낮은 서비스 수준	3	8.6
기타	8	22.9
합계	35	100.0

전라북도 조례 제정에 따라 군산항 인센티브 지원 사실을 알고 있는 업체는 17.8%로 알지 못하는 업체 82.2%에 비해 현저히 낮은 것으로 나타났다.

<표 III-19> 군산항 물류인센티브 제공 인지

구분	빈도	비중(%)
예	8	17.8
아니오	37	82.2
합계	45	100.0

(5) 물류정보화부문

물류업무의 전산화 및 정보화 여부를 묻는 질문에 과반수가 넘는 57.7%의 업체가 전혀 되어 있지 않다고 응답했다.

<표 III-20> 물류업무의 전산화·정보화 여부

구분	빈도	비중(%)
전혀되어 있지 않음	45	57.7
부분적 전산화, 정보화	23	29.5
모든 업무가 전산화, 정보화	10	12.8
합계	78	100.0

모든 업무의 비전산화·정보화의 이유로는 필요성이 없다고 답한 경우가 61.1%로 높게 나타났고, 필요성을 느껴도 예산이 부족하여 실시하지 못하는 경우가 22.2%로 나타났다.

<표 III-21> 비전산화·정보화 이유

구분	빈도	비중(%)
정보인력 부족	2	5.6
정보인프라 부족	4	11.1
예산 부족	8	22.2
필요성 없음	22	61.1
합계	36	100.0

현재 정부에서 추진하고 있는 국가종합물류정보망 서비스에 대한 업체들의 참여정도는 겨우 2.6%정도이며, 91.0%에 해당하는 대부분의 업체에서는 들어본 적도 없거나, 알고는 있지만 이용하지 않는 것으로 조사되었다.

<표 III-22> 국가종합물류정보망 서비스 참여

구분	빈도	비중(%)
현재 이용하고 있음	2	2.6
알고있지만 이용하지 않음	18	23.1
들어본 적 없음	53	67.9
다른 물류정보망 이용	5	6.4
합계	78	100.0

(6) 물류표준화부문

현재 물류표준화를 적용하고 있는 업체들 중 적용분야의 비중을 살펴보면, 파렛트 20.7%, 포장치수 17.2%, 바코드, 전표 11.2%, 운반, 하역장비 8.6% 등의 순으로 높은 비중을 차지하였다. 반면 29.3%의 업체들은 물류표준화를 한번도 시행한 바가 없는 것으로 나타났다.

<표 III-23> 물류표준화 현황(중복응답)

구분	빈도	비중(%)
시행한 바 없음	34	29.3
포장치수	20	17.2
파렛트	24	20.7
운반, 하역장비	10	8.6
수송장비	9	7.8
보관시설	6	5.2
바코드, 전표	13	11.2
합계	116	100.0

현재 적용하고 있는 포장규격으로는 회사내부규격 사용이 58.7%로 가장 높게 나타났으며, KS포장규격을 사용하고 있는 경우는 9.3%로 낮은 비중을 보였다.

<표 III-24> 현재 적용하고 있는 포장규격

구분	빈도	비중(%)
KS포장규격	7	9.3
회사내부규격	44	58.7
KS+회사규격병용	7	9.3
업계공통규격	6	8.0
기타	11	14.7
합계	75	100.0

(7) 제3자 물류 및 물류공동화부문

아웃소싱 또는 제3자 물류서비스 이용 현황은 현재 이용 중이거나 조만간 이용 예정인 업체가 50.0%이며, 현재 이용하지 않고 장래에도 이용계획이 없는 업체가 50.0%로 나타났다.

<표 III-25> 아웃소싱 또는 제3자 물류서비스 이용

구분	빈도	비중(%)
현재 이용중	24	35.3
조만간 이용 예정	10	14.7
장래에도 이용계획 없음	34	50.0
합계	68	100.0

물류공동화의 시행 여부를 묻는 질문에 현재 시행 중이거나 고려하고 있는 업체는 28.7%로 나타났으며, 시행을 전혀 고려하고 있지 않는 업체는 71.3%로 상당히 높게 나타났다.

<표 III-26> 물류공동화 시행

구분	빈도	비중(%)
시행중	2	2.7
시행 고려	19	26.0
시행 고려 안함	52	71.3
합계	73	100.0

물류공동화가 시행되지 않고 있는 주된 이유로는 공동화가 오히려 복잡함 26.5%, 배송시기의 임의조정이 어려움 21.6%, 관련업체에서 시행하지 않음 12.7%, 기업간 조건의 차이 12.7%, 회사기밀 때문 11.8%, 물류비용이 절감되지 않음 8.8%, 기타 4.9%, 하청업체 때문 1.0%의 순서로 높게 나타났다.

<표 III-27> 물류공동화가 시행되지 않는 이유

구분	빈도	비중(%)
회사기밀 때문	12	11.8
배송시기의 임의조정이 어려움	22	21.6
하청업체 때문	1	1.0
공동화가 오히려 복잡함	27	26.5
관련업체에서 시행하지 않음	13	12.7
기업간 조건의 차이	13	12.7
물류비용이 절감되지 않음	9	8.8
기타	5	4.9
합계	102	100.0

(8) 물류센터부문

물류비용을 절감하는데 꼭 필요한 요인이 무엇인지에 대한 질문에 도로확장 및 개설 28.9%, 물류센터 건설 26.6%, 복합터미널 건설 24.0%, 물류의 전산화 20.5%의 순으로 고른 답변 비중을 나타내었다.

<표 III-28> 물류비용 절감의 요인

구분	값	비중(%)
물류센터 건설	154	26.6
복합터미널 건설	139	24.0
도로확장 및 개설	168	28.9
물류의 전산화	119	20.5
합계	580	100.0

주: 값은 우선순위별로 값(1~4순위→4~1점)을 부여한 것임

도내 물류센터의 필요에 대한 질문에 61.2%의 업체가 필요하다고 응답하였다.

<표 III-29> 물류센터의 필요 여부

구분	빈도	비중(%)
예	52	61.2
아니오	33	38.8
합계	85	100.0

물류센터 설치로 인해 기대되는 효과로는 운송비 절감이 26.3%, 운송기간 단축이 21.3%로서 운송부문 항목이 상대적으로 높게 나타났다. 그 뒤로 고객서비스 제고 19.1%, 창고비 절감 16.7%, 판매시장의 확대 13.2% 등의 순서로 높게 나타났다.

<표 III-30> 물류센터의 기대효과

구분	값	비중(%)
운송비 절감	267	26.3
운송기간 단축	222	21.7
고객서비스 제고	195	19.1
창고비 절감	171	16.7
판매시장의 확대	135	13.2
기타	31	3.0
합계	1,021	100.0

주: 값은 우선순위별로 값(1~6순위→6~1점)을 부여한 것임

그렇다면 전라북도내에 추가로 물류센터를 설치하는게 좋은가 하는 입지문제에 대해서 군산, 전주, 익산의 비중의 합이 93.9%로 타 지역보다 월등히 높은 수치를 나타내었다.

<표 III-31> 물류센터 입지 지역

구분	빈도	비중(%)
전주지역	27	32.9
익산지역	18	22.0
군산지역	32	39.0
정읍지역	1	1.2
김제지역	4	4.9
합계	82	100.0

### 3. 분석종합 및 시사점

전북도내 물류관리 종사자들은 50인 미만인 업체가 76.0%로 영세한 것으로 나타나고 있다.

2005년도에 비해 물류비가 증가한 원인은 트럭, 철도를 이용한 내륙운송비(63.9%)인 것으로 분석되고 있다. 이러한 원인은 전북도내의 도로 적체현상과 트럭으로 집중된 운송수단의 편중현상인 것으로 분석된다. 이로 인하여 운송수단의 다변화 대책이 수립되어야 한다.

화물유통부문의 애로사항은 사내의 경우 보관(44.1%)이, 사외의 경우 내륙운송(46.8%)이 두드러지게 높은 비중을 차지하였다. 이러한 현상은 전국창고업 현황조사 분석<sup>14)</sup>에서 나타난 것과 같은 맥락을 나타낸다. 즉 도내의 공동창고의 부족으로 인하여 제조기업들이 보관에 따른 물류비상승 원인이 되고 있는 것으로 분석된다. 전북도내의 공동창고건설 물류공동화 대책들이 마련되어야 한다.

운송수단으로는 트럭이 가장 용이(97.9%)한 것으로 나타났으며, 철도는 그다지 용이하지 않은 것(85.2%)으로 나타났다. 이는 철로와의 연계성이 부족하기 때문인 것으로 분석된다. 전북도내 물류관련업체가 상황에 따라 이용하는 운송수단별 특징에서 트럭과 철도의 연계수송의 경우 서비스, 물품분실/파손, 비용 등 여러 항목에서 만족도가 높게 나타났으며, 운송시간의 불만족도가 상대적으로 높게 나타났다. 트럭과 연안해송의 연계수송의 경우 물품분실/파손, 서비스 부문의 만족도가 높고 운송시간, 적시배달 부문에서 불만족도가 상대적으로 높게 나타났다. 트럭과 철도와 연안해송의 연계수송의 경우 운송시간과 비용부문이 상대적으로 만족도가 높았다. 항공운송의 경우 신속한 운송과 적시배달로 인한 편리함은 있지만 상대적으로 비용이 높은 것이 특징으로 나타났다. 이 부분에서도 근거리 운송에는

14) 본 논문 “<표 II-6> 창고업 현황” 참조



트럭을 이용하고 원거리 운송에는 철도를 이용하는 신 물류체계 구축방안이 마련되어야 한다.

전북도내 기업체는 운송수단을 결정할 때 수송능력(24.4%)과 이용가능성(편리성, 수송지역)(19.8%) 등을 고려하여 결정하는 것으로 나타났다. 이는 제3자물류업이 도내에는 활발한 영업활동을 하지 못하는 원인도 있지만 기업들의 인식부족에서 제3자물류업자를 선택하지 않은 것이 대다수인 것으로 분석된다. 따라서 제3자물류에 대하여 기업들에게 홍보할 수 있는 방안이 강구되어야 한다.

수출입화물 부문에서 해상운송의 애로사항 및 개선사항으로는 높은 해상운임(32.5%)과 적기선적(25.0%) 등 비용과 시간적인 측면의 애로사항을 호소하고 있다. 또한 운임/선적정보의 신속한 제공(43.6%) 등의 서비스부문의 개선을 요구하였다. 그리고 컨테이너의 내륙운송상의 애로사항 및 개선사항으로는 비싼운임(45.7%)인 것으로 분석되고 있다. 통관 및 해상적하보험 관련 사항으로 통관 및 보세운송절차 등이 복잡(38.2%)하고 보험료가 너무 비싸(35.3%) 통관절차 및 서류 등을 단순화(50.0%) 시켜줄 것과 보험료율의 인하(35.3%) 등에 대하여 개선해 줄 것을 요구하고 있다.

이는 군산항 활성화를 위해 개선되어야 할 부문이며, 군산지방해양수산청과 협의를 통하여 따른 개선을 요구해야 한다. 지난해 자치단체로는 전국 최초로 컨테이너화물과 선사에 대한 인센티브 지원조례를 제정하였으나 업체들이 이러한 사실을 모르고 있어(82.2%) 실질적인 홍보가 절실히 필요하다. 포트세일, 군산항포럼 등의 정기적인 홍보활동이 이루어져야 한다.

물류정보화부문의 현황을 살펴보면 모든 업무가 전혀 전산화·정보화되어 있지 않은 업체의 비중이(57.5%) 과반수가 넘고, 비전산화·정보화의 이유로 필요성이 없다고 응답한 업체가(61.1%) 대다수로서 물류정보화의 인식이 부족한 것으로 분석되었다. 국가종합물류정보망 서비스도 홍보 및 인식부족으로 대부분의 업체(91.0%)에서는 들어본 적도 없거나 알고는 있지만 이용하지 않아 물류산업 발전을 저해하는 요소로 작용하고 있다. 행정적으로 기업들에게 교육 및 홍보 등의 인식제고에 대한 방안을 마련해야 할 것이다.

전북도내 기업체들의 물류표준화 현황은 파렛트(20.7%), 포장치수(17.2%) 등에 활용하고 있는 것으로 나타났으며, 일부 업체들은 물류표준화를 한 번도 시행한 적도 없는 것(29.3%)으로 나타났다.

포장부문에서는 아직도 일정한 포장규격을 사용하지 못하는 업체들의 비중이 (58.1%) 대부분인 것으로 분석되었다. 이러한 물류표준화, 포장부문 등의 문제를 해결하여 물류비절감을 가져오기 위해서는 물류공동화 시행이 시급하며 전략마련이 이루어져야 한다.

아웃소싱 및 제3자 물류서비스 이용에 대해 현재 이용 중인 경우는 저조한(35.3%) 것으로 분석되고 있다. 장래에도 아예 이용계획이 없는 경우도(50.0%) 많은 것으로 분석되고 있다. 전북도내 기업들에게 홍보 및 교육체계를 마련하여 물류비가 가장 적게 드는 제3자 물류서비스를 이용하도록 권장하는 방안을 강구해야 한다.

물류공동화 시행은 아주저조(71.3%)한 것으로 분석되었다. 물류공동화가 시행되지 않는

가장 큰 이유가 물류공동화가 오히려 복잡하다는(26.5%)의견이 많은 것으로 분석되었다. 이에 따른 물류공동화방안을 마련해야 한다.

물류센터 건립에 관한 사항에서 업체들은 물류센터를 통해 운송비 절감(26.3%)과 운송기간 단축(21.7%), 고객서비스 제고(19.1%) 등의 효과가 있을 것이라 기대하였다. 이러한 물류센터의 입지지역 선호도에서는 군산, 전주, 익산이 93.9%로서 타 지역보다 월등히 높은 비중을 나타내었다. 이 지역에 물류수요 조사를 실시하여 물류센터 건설방안을 모색해볼 필요가 있다.

## IV. 전라북도 물류산업 육성방안

### 1. 물류산업 육성방향

전라북도 물류산업의 실태조사에서 분석한 결과 도내 물류산업 기반시설은 매우 열악한 것으로 나타나고 있다. 그러나 물류산업 육성을 위해서 대내외적인 요소와 국가상위계획 등을 고려할 필요가 있다<sup>15)</sup>. 또한 물류산업 발전잠재력의 특성을 최대한 살려 물류산업육성 방안을 모색해야 한다. 이러한 요소들 중에 전북지역의 물류산업육성 잠재력이 가장 높은 것은 서해중부권으로서 대 중국과 가장 인근거리에 있는 지정학적 위치이며, 대 중국 해상물류의 교두보 역할을 수행할 수 있는 항만 기반시설이 갖추어져 있다. 즉 군산항이 서해중부권 물동량을 집하하고 대 중국교두보 역할을 수행하고 있는 기반위에서 물류산업을 육성시키는 방안이 모색되어야 할 것이다. 또한 서해안고속도로와 경부고속도로, 장항선과 전라선 호남선과 연계되는 육상도로와 철도가 이어지는 요충지에 자리한다는 것도 물류산업육성에 큰 잠재력을 지니고 있다. 더욱이 군산~포항간 고속도로의 동서 축이 연결되면 동서남북의 물류요충지이며, TCR의 한축을 담당하는 서해 중심축이 될 것으로 예상된다. 또한 제4차 국토계획 수정계획에서도 전북지역을 환황해권 생산·물류의 거점지로 육성하는 계획이 수립되어 있어 국가 예산을 확보할 수 있는 기반을 갖추고 있다.

이와 같이 전라북도 물류산업발전 잠재력의 여러 요소를 고려하고 발전가능성을 타진하여 “대 중국 물류Gate 구축”에 전라북도 물류산업 정책목표를 설정하는 것이 바람직하다. 정책목표의 지향점은 우리나라 중부권 및 수도권 지역의 대중국물류 Gate역할과 중국의 물동량을 집하하는 교두보로 육성하여 전라북도의 물류산업발전은 물론이고 국가적으로 대중국 경쟁항만으로서 국가경쟁력을 제고하는 데에 있다.

이러한 해상물류의 집적지를 육성하는 데에는 내륙물류와 연계되는 방안이 모색되어야 한다.

실태조사에서 나타난 바와 같이 전라북도의 일반제조업, 화물운송주선업 등 도내물류업

15) 건설교통부, “국가물류기본계획”, “국가물류시행계획, 산업자원부, “유통물류단지개발계획”

체들의 경쟁력은 전국에 비해 매우 낮은 것으로 분석되었다. 또한 공동창고, 물류표준화, 물류 정보화 등의 물류 기반시설은 아주 낙후하여 전국평균에 이르지나 또는 타 지역과 경쟁력을 갖추려면 많은 투자가 있어야 할 것으로 분석되고 있다. 그러나 현대 물류환경변화에 따라 첨단화된 물류시설을 도입하면 도내에도 차별화된 물류산업을 육성할 수 있다. 따라서 전라북도 물류산업육성을 위해서는 위해서 21세기 신 물류개념은 운송, 보관 하역, 포장, 정보의 기능에서 생산, 가공, 포장, 유통, 전시, 판매 등의 기능을 담당하는 종합물류 단지를 조성하는 방안이 검토되어야 한다. 또한 도내에는 농산물을 다량으로 생산한다. 하지만 유통·전시·판매는 도내에서 이루어지지 않고 농가 개별로 수도권 및 대도시권으로 분산되고 있는 현실이다. 이에 따른 물류비 증가와 보관시설이 없어 즉시 방출로 발생하는 농산물 가격하락은 농가소득 증대의 저해요인으로 작용하고 있다. 이에 따라 도내에서 생산되는 농산물을 집하하는 대규모 시설을 확충하여 도내에서 생산되는 농산물을 집하하고 보관하여 유통판매 될 수 있는 방안이 강구되어야 한다.

위와 같이 전라북도의 물류산업육성을 실현하기 위해서는 최첨단의 시설을 도입하여 단기간에 타 지역과 경쟁력을 확보할 수 있는 방안이 모색되어야 한다. 또한 변화하는 물류 환경에 민첩하게 대응하기 위해서는 타 지역과 차별화된 물류산업정책이 수립되어야 할 것이다.

## 2. 정책의 추진전략

### (1) 서해중부권 대중국물류 Gate구축의 추진전략

지정학적 위치와 해상물류여건을 갖추고 있는 군산항을 활성화 시켜 전북지역의 해상물류산업을 육성하는 데에는 면밀한 추진전략이 필요하다. 단계적이고 순차적인 추진전략이 마련되어야 한다.

먼저 해상물류육성의 정책목표인 “서해중부권 대중국 물류Gate 구축”의 단계적 추진을 위해서는 중앙의 주무부처를 선정하여 재원을 조달하여야 한다. 현행 항만개발은 해양수산부에서 담당하고 있고, 항만기본인프라는 건교부에서 담당하고 있다. 또한 물류·유통 단지는 건교부가 주무부처이며, 군장국가산업단지의 조성 과 군산 자유무역지역의 지정과 관리 는 산업자원부에서 추진하고 있다. 전라북도는 항만청, 건설교통부, 산업자원부 등과 상호협력 체제를 만들어 서해중부권 물류기반 재원조달방안을 강구해야 할 것이다.

순차적 추진 전략은 첫째 해상물류거점 확보를 위한 기반조성 방안이 수립되어야 할 것이다. 해상물류거점 기반조성확보 방안은 실태조사에서 나타난 화주 및 선사와 물류업체들의 애로사항을 중심으로 개선방안이 수립되어야 할 것이다.

둘째, 해상물류의 지정학적 잠재력을 반영하여 고려해야 한다. 즉 서해중부권 대중국 물류Gate를 구축하여 북중국 동부연안의 해상물동량을 집하하고, 우리나라의 서해중부권 물

동량을 집하하는 방안을 고려해야 할 것이다.

셋째, 시대변화에 따른 신 물류단지의 구축이 필요하다. 오늘날 물류산업은 단순히 물동량을 집하하고 분산하는 기능에서 생산, 유통, 조립, 전시, 판매의 기능을 담당하는 종합물류단지 패턴으로 가고 있다. 이에 대한 대응책을 마련해야 할 것이다.

넷째, 해상물류산업을 육성하기 위해서는 항만활성화가 이루어져야 하며, 이에 필요한 각종 인프라가 구비되어야 한다. 해상물류의 교두보역할은 항만이 담당한다. 항만여건, 항만장비, 항만운영 여부에 따라서 항만의 경쟁력이 확보된다. 따라서 군산항의 경쟁력을 확보하려면 이러한 항만 기반시설의 확보가 매우 중요하다.

## (2) 차별화된 물류산업 육성 추진전략

전라북도의 내륙물류 기반여건은 호남고속도로와, 서해안고속도로, 전라선, 호남선, 장항선의 교차지역으로서 내륙교통 연결망이 가장 잠재력이 있는 요소로 나타나고 있다. 이에 따라 전라북도의 차별화된 물류산업을 육성 정책을 추진하기 위해서는 교통요충지를 살리고 해상물류거점지와 연결시킬 수 있는 내륙물류거점지를 구축하는 전략이 마련되어야 한다. 내륙물류거점지를 구축하는데 물류·유통단지는 산업자원부, 화물종합물류단지조성은 건설교통부, 철도물류관련사업은 철도청이 업무를 담당하고 있다. 이점을 고려하여 중앙의 재원을 확보하는 방안을 모색하여야 할 것이다. 한편 이렇게 내륙물류거점지를 확보하고도 물류기반시설이 갖추어져 있지 않으면 물류산업을 육성하는 데에 많은 어려움이 따른다.

실태조사에서 나타난 바에 의하면 물류기반시설은 아주 열악한 것으로 분석되고 있다. 따라서 전라북도가 내륙물류거점지를 구축하여 차별화된 물류산업의 육성 정책을 추진하기 위해서는 다음과 같은 물류기반여건을 마련해야 한다.

첫째, 물류기반시설을 확충하는 방안을 강구해야 한다. 물류기반시설 확충은 전라북도 중소기업지원사업에 포함하여 체계적으로 지원하는 방안이 마련되어야 한다.

둘째, 물류업체 지원방안을 강구해야 한다. 도 차원에서 전라북도의 물류계획청사진을 마련하여 일반기업 및 물류업체들에게 제공하는 방안이 마련되어야 한다. 도차원에서 종합물류계획을 수립하고 지원방안을 제시하면 도내 제조업 및 물류업체들이 자체계획을 수립하여 자생력을 갖는데 도움이 될 것이며 도내 물류산업의 경쟁력이 확보될 것이다.

셋째, 내륙물류거점지역을 조성하는 방안이 강구되어야 한다. 전라북도가 교통의 요충지 이면서 도내 물동량이 타지로 유출되는 현상을 막을 수 있는 방안은 내륙거점물류단지를 조성하여 서해중부권 물동량을 흡수하는 방법이다.

넷째, 물류인력 양성방안을 수립하여 필요한 물류인력을 공급하는 방안이 제시되어야 한다. 도내의 물류 인적자원을 양성하여 인력이 필요한 곳에 공급할 수 있는 방안이 마련된다면 도내의 물류육성산업발전에 한층 탄력을 받을 것이다.

## V. 결 론

전라북도 지역은 지정학적으로 물류산업을 육성할 수 있는 우수한 여건을 두루 갖추고 있으나 물류산업을 발전시킬 수 있는 내륙물류인프라 기반시설이 전국평균에 훨씬 못 미치는 것으로 나타났다. 또한 전북도내 일반기업체들과 물류업체들의 실태조사에서도 물류 관련 인식수준이 아주 낮아, 수송분담 구조의 불균형, 전산화·정보화·표준화 미비, 물류 아웃소싱 등 물류관련 활동이 아주저조 한 것으로 파악되었다.

따라서 전라북도의 물류산업 육성을 위해서는 맨 먼저 물류시설 확충방안을 마련하여 타 지역과의 경쟁력을 갖추어나가야 한다. 다음으로 전북도내 물류관련 업체들의 물류인식 제고를 위한 정책방안이 마련되어야 한다. 이를 통해서 도로화물 편중운송 비중을 철도 및 연안해송으로 분산시키는 방안, 물류전산화·정보화·표준화를 통해 물류시스템을 제고시키는 방안, 물류아웃소싱 및 물류공동화를 통해 효율성을 높이는 방안 등이 개선되어 전북도내 업체들의 물류비용이 감소되도록 해야 한다.

궁극적으로 전라북도 물류산업육성 발전을 위해서는 “대 중국 물류Gate 구축”에 전라북도 물류산업 정책목표를 두고, 타 지역과 “차별화된 물류산업 육성” 정책이 수반되어야 할 것이다. 이러한 정책목표의 지향점은 우리나라 중부권 및 전북권의 대중국물류 Gate로서 기능을 다하여 국가경쟁력을 높일 수 있도록 하는데 있어야 할 것이다. 이를 위해서는 “전라북도 물류기본계획” 등의 면밀한 연구를 통하여 “전라북도 물류산업육성 정책”을 수립하고 지속적인 정책집행이 실현 되도록 해야 할 것이다.

본 연구에서 물류기반 현황파악 및 실태분석 결과 전라북도에는 최우선적으로 물류산업 육성 정책의 방향정립이 설정되어야 한다는데에 결론이 도출되었다. 따라서 본 연구에서 전북지역의 물류산업 낙후부문에 대하여 타 지역과 비교우위 요인분석을 통해 개선방안을 제시하는데에는 한계가 있었다. 앞으로 전북지역에 경쟁력우위의 차별화된 물류산업을 육성하고 발전시키기 위해서는 물류인프라부문별로 타지역과 경쟁력요소에대한 세밀한 비교분석을 통해 개선방안이 제시되는 연구가 지속되어야 할 것이다.

## 참 고 문 헌

1. 건설교통부, “2003년 국가물류시행계획”, 2003. 4.
2. -----, “국가물류기본계획”- 최근호(원본확보)
3. -----, “국가물류기본계획”, 2001. 1
4. -----, “유통단지개발종합계획”, 2002
5. -----, 유통단지개발지침안 - 최근호
6. 교통개발연구원, “국가경쟁력강화를 위한 국가물류비 감소대책(2단계)”, 교통개발연구원, 2004. 10
7. -----, “물류부문의 정부기능 및 역할정립에 관한 연구”, 2002. 6
8. -----, “물류부문의 정부기능 및 역할정립에 관한 연구”, 2002. 6
9. -----, “유통단지 종합계획 수립연구” - 최근호

10. -----, “전국 물류현황조사” - 최근호
11. -----, “전국 유통·물류시설 총람” - 최근호
12. -----, 기업물류실태조사 부문
13. -----, 화물자동차실태조사부문
14. 군산대학교, “군산항만의 발전전략에 관한 연구”, 2003. 2
15. 대한상공회의소, “기업의 물류시설 실태조사보고”, 2002
16. 산업연구원, “21세기 유통산업정책방향”, 2003. 2
17. 산업자원부, “제2차 유통물류단지개발계획”, 2001. 1
18. 울산광역시, “울산광역시 도시 물류기본계획”, 2005. 11
19. 전라북도, “새만금 신항만 개발과 배후물류단지 개발전략”, 2005. 6
20. 전북발전연구원, “군산항 물류기종점(O/D)분석에 관한 연구, 2005
21. 해양수산부, “광양항 항만배후단지지정(안)”, 해양수산부고시 제2003-10호, 2003
22. -----, “해양수산백서”, 2002. 5

<요약>

## 전라북도 물류산업육성을 위한 실태조사 연구

김종식·박형창

전북지역이 내륙물류의 집적과 대 중국 해상물류의 교두보역할을 담당할 수 있는 항만을 보유하고 있고 지정학적 위치와 교통여건 등에서 우수한 곳으로 평가되고 있으나 물류산업이 발달하지 못하고 있다. 특히 제4차 국토종합계획 수정계획에는 전라북도를 신산업 생산 및 물류중심지역으로 육성하고, 전주·군장광역권을 환황해권 생산·물류 및 동북아 교류의 거점권역으로 육성 개발하려는 계획이 수립되어 물류산업을 발전시킬 수 있는 좋은 여건을 보유하고 있다.

본 연구에서 전라북도의 물류기반 인프라 현황을 조사한 결과 전국평균에 훨씬 못 미치는 것으로 나타났다. 또한 해상물류기반시설 현황에서도 전북지역과 유사한 항만을 보유하고 있는 지역에 비해 부문별로 낙후한 것으로 분석되었다. 또한 전북도내 일반기업체들과 물류업체들의 실태조사에서도 물류관련 인식수준이 아주 낮아, 수송분담 구조의 불균형, 전산화·정보화·표준화 미비 및 미숙, 물류아웃소싱 저조 등 물류관련 활동이 낙후한 것으로 파악되었다.

이에 따라 전라북도의 물류산업 육성을 위해서는 물류인프라 확충방안을 마련하여 타 지역과의 경쟁력을 갖추어 나가야하며, 전북도내 물류관련 업체들의 물류관련 인식이 제고되어야만 경쟁력을 확보할 수 있는 것으로 분석되었다. 이에 전북도 행정당국에서는 물류인식제고를 위해 다양한 정책 대안을 마련하여 제공하여야 할 것이다. 또한 도로화물 편중 운송 비중을 철도 및 연안해송으로 분산시키는 방안, 물류전산화·정보화·표준화를 통해 물류시스템을 제고시키는 방안, 물류아웃소싱 및 물류공동화를 통해 물류흐름의 효율성을 높이는 방안을 마련하여 전북도내 중소기업들에게 물류비 절감 혜택이 돌아 갈 수 있도록 하는 대안을 제시하였다.

전라북도가 이러한 물류정책을 수행하기 위해서는 “대 중국 물류Gate 구축”에 물류산업의 정책목표를 두고, 타 지역과 “차별화된 물류산업 육성” 정책방안을 제시하여 추진해야 물류산업 경쟁력을 확보할 수 있을 것으로 분석되었다. 이러한 정책을 지속적으로 추진하면 전북지역이 우리나라 중부권 및 전북권의 대중국물류 Gate로서 기능을 수행하여 국가 물류산업의 경쟁력을 높일 수 있을 것으로 예상된다.

□ 주제어 : 물류산업, 전라북도 물류실태, 대중국물류게이트