

전발연 2006-R-13

# 전라북도 물류산업 육성을 위한 기초연구

2006



전북발전연구원  
JEONBUK DEVELOPMENT INSTITUTE

## 연구진

---

연구책임 박형창 • 전북발전연구원 연구위원

연구원 김명룡 • 전북발전연구원 연구원

---

연구자문 김민영 • 군산대학교 환황해연구원장

김태중 • 군산컨테이너터미널(주) 상임이사

이기현 • 세방(주) 전주지점장

장태연 • 전북대학교 건축·도시공학부 교수

---

이 보고서의 내용은 연구진의 견해로서  
전라북도의 정책과는 다를 수도 있습니다.

# 요약 및 정책건의

## I. 연구 개요

### 1. 연구의 배경 및 목적

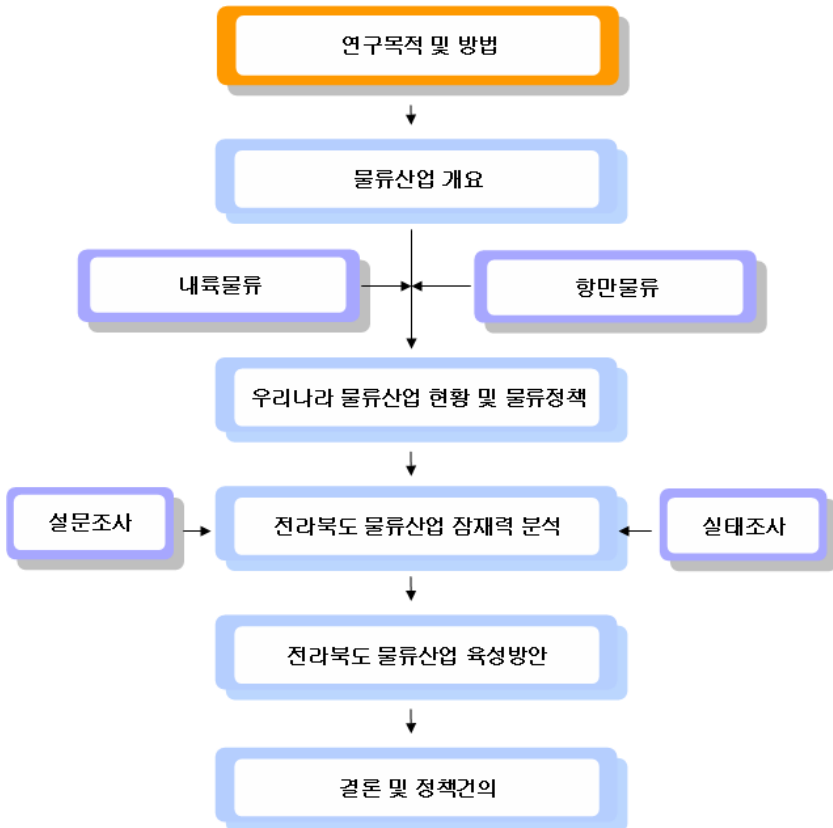
- 전라북도는 환황해권 중심부와 우리나라 서해안의 정중앙에 위치하여 내륙물류의 집적과 대 중국 교두보역할을 담당할 수 있는 지정학적 위치가 아주 우수함
- 제4차 국토종합계획 수정계획에는 전라북도를 신산업 생산 및 물류중심지역으로 지정하고, 전주·군장광역권을 환황해권 생산·물류 및 동북아 교류의 거점권역으로 육성 개발하려는 계획이 수립됨
- 전라북도는 물류산업발전 잠재력과 물류산업육성계획이 수립되어 있음에도 불구하고 물류인프라가 아주 빈약하여 타 지역과의 경쟁력에서 뒤쳐져 있음
- 이에 따라 전라북도의 물류산업 실태조사 기초연구를 통해 도민들에게 물류산업의 중요성과 인식을 제고시키고 물류비절감을 통해 기업환경조성과 물류산업육성발전에 기여하고자 함
- 본 연구는 21세기 동북아 물류중심도시로 발돋움하고 전라북도의 효율적인 물류체계를 구축하여 물류산업의 중·장기적 발전방안을 수립하기 위한 기초조사를 목표로 함

### 2. 연구의 범위 및 방법

- 시간적 범위는 2001~2005년의 국가물류시행계획에 맞춰 1단계로 2010년을 목표로 함
- 물류산업 관련 현황 및 실태조사는 전라북도 내 및 타 지역에 소재하고 있더라도 전라북도에서 물류활동을 하는 기업을 조사 대상으로 설정
- 내용적 범위는 우리나라의 물류·유통 계획과 시설을 통해 전라북도가 나가야

할 물류정책방향에 초점을 맞추었음

- 문헌조사를 통해 물류산업의 개념정립과 우리나라 물류산업 현황 및 물류정책에 대해 살펴보고, 외국 및 국내와 타 지방의 물류산업 육성정책 등을 벤치마킹
- 도내 중소기업, 무역업체, 제조업체, 물류업체, 운송주선업, 화물운송업 등을 대상으로 설문요원이 직접 설문지 및 면접을 통해 실태조사 실시
- 조사대상은 전라북도의 '2005 제조업체 현황' 보고서 및 운송주선업, 화물운송업 등 협회의 자료를 활용하여 표본 추출
- 현황 및 설문분석을 바탕으로 전라북도 물류산업 실태를 전반적으로 파악하고 시사점을 도출하여 전라북도 물류산업의 육성을 위한 중·장기적 방안 제시



<그림 1> 연구체계도

### 3. 연구결과 요약

#### 1) 물류산업 현황

- 국제수송비를 제외한 물류활동 부가가치는 2003년도 현재 55조 6,330억원으로 GDP의 7.68% 수준이며, 전년대비 5.13% 증가하였고, 국제수송비를 포함하면 물류활동 부가가치는 58조 9,995억원(GDP 대비 8.14%)으로 전년대비 4.68% 증가함
- 국내총생산은 2003년도 우리나라의 명목 GDP는 724조 6,750억원이며, 2000년도 기준 GDP 디플레이터를 이용하여 실질화한 GDP는 662조 4,086억원으로 집계됨
- 2003년 국가물류비는 90조 3,450억원으로 2002년 87조 320억원에 비해 3조 3,130억원이 증가하였으나, GDP 대비 국가물류비 비중은 12.47%로서 전년도 12.72%에 이어 3년 연속 감소함. 실질기준 국가물류비<sup>1)</sup>는 2002년까지 꾸준한 증가세를 나타냈으나, 2003년 최초로 전년대비 3.00% 감소함
- ‘2004 기업물류비 실태조사’ 보고서<sup>2)</sup>에 따르면, 2003년 국내 기업매출액에서 물류비가 차지하는 비중은 9.9%로 지난 '01년의 11.1%에 비해 1.2%p 낮아졌음. 아직도 일본(5.0%)<sup>3)</sup>, 미국(7.5%)<sup>4)</sup>의 약 1.3~2.0배에 해당하는 것으로 글로벌 경쟁력에는 미치지 못하고 있음

#### 2) 물류시설 현황

- 일반화물터미널이 1개소<sup>5)</sup>(전국대비 3.85%), 복합화물터미널, ICD 등은 전무한 상태임. 또한 농산물 유통 물류시설도 농산물유통센터가 1개소(8.33%), 농수산물도매시장 3개소(9.38%)로 전국에 비해 아주 저조하게 나타나고 있음

---

1) 1995년 불변가격, GDP 디플레이터로 환산.

2) 대한상공회의소와 산업자원부가 공동으로 전국 556개 제조 및 유통업체를 대상으로 조사.

3) 일본로지스틱스시스템협회(JILS), 2003년도 물류코스트 조사 보고서, 2004.

4) Herbert W. Davis & Company, Logistics Cost and Service 2003, Annual Conference Proceedings(CLM), 2004.

5) 익산화물터미널로서 기능을 거의 상실.

- 전국 영업용 업체별 창고 404개소를 분석해 볼 때 수도권<sup>6)</sup>과 지방<sup>7)</sup>의 비는 258개소(63.9%) 대 146개소(36.1%)로 수도권 집중이 두드러짐
- 세부 권역별 비교는 ① 수도권 258개소(63.9%) ② 부산권 73개소(18.1%) ③ 충청권 24개소(5.9%) ④ 울산·경남권 17개소(4.2%) ⑤ 대구·경북권 16개소(4.0%) ⑥ 호남권, 강원·제주권 각각 8개소(2.0%)순으로 나타났으며, 전북권에는 2개소의 영업용 창고가 있음

### 3) 설문조사 분석

#### (1) 일반기업체

- 물류관리 일반 현황에서 종사자 현황은 50인 미만이 76.0%로 영세한 수준의 업체규모를 나타내고, 전년도 대비 증가한 물류비 기능으로는 트럭, 철도를 이용한 내륙운송비의 증가(63.9%)가 두드러지게 나타남
- 반출·입물품 중 반입은 원자재(47.8%), 반출은 완제품(47.0%)이 가장 높은 비중을 차지하고 있으며, 반출·입시의 운송수단으로는 트럭이 평균 82.9%로 압도적으로 높은 비중을 차지함
- 화물유통부문에 있어 애로사항으로는 사내의 경우 보관(44.1%)이, 사외의 경우 내륙운송(46.8%)이 두드러지게 높은 비중을 차지함. 수출화물의 사내보관 업무에서도 창고시설이 많이 부족(41.1%)한 것으로 나타났으며, 이러한 창고시설의 부족으로 외부 창고시설을 이용하게 되다보니 물류비용의 상승을 초래함
- 사외에서의 가장 불합리한 물류요금 체계로 내륙운송료(52.5%)가 가장 높은 비중을 차지하였는데, 이는 유가상승 등으로 인해 내륙운송료가 인상되어 트럭에 의한 반출·입 비중이 높은 업체들에게는 커다란 애로사항으로 작용하고 있는 것으로 나타남
- 운송부문에 있어 업체의 전반적인 운송수단으로는 트럭이 가장 용이(97.9%)한 것으로 나타났으며, 철도는 그다지 용이하지 않은 것(85.2%)으로 나타남

---

6) 서울시, 인천시, 경기도.  
7) 수도권 이외의 지역.

- 업체가 운송수단을 결정할 때 수송능력(24.4%)과 편리성이나 수송지역 등 이용 가능성(19.8%)을 고려하여 결정하는 것으로 나타남
- 동일업종 또는 타 업종 회사와의 공동집·배송을 시행하고 있는 업체는 8.6%에 그치고 반면 고려하고 있지 않은 경우는 81.7%로 상대적으로 매우 높게 나타나고 있는데, 그 이유로는 배송시기를 회사 임의로 결정할 수 없기 때문이라고 답한 경우(27.0%)가 가장 높은 비중을 차지함
- 설문에 응한 업체들 중 73.9%의 업체가 장기적인 물류전략계획을 수립하지 않고 있으며, 26.1%의 업체만이 물류전략계획을 수립한 것으로 나타남. 이를 통해 물류계획의 필요성이나 중요성에 대한 업체의 전반적인 인식이 아직은 부족한 것으로 파악됨
- 수출입화물부문에서 해상운송의 애로사항 및 개선사항으로는 높은 해상운임(32.5%)과 적기선적(25.0%) 등의 비용과 시간적인 측면의 애로사항을 호소하였고, 운임/선적정보의 신속한 제공(43.6%) 등의 서비스부문의 개선을 요구함
- 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%) 등을 개선해 줄 것을 요구함
- 전라북도의 주요 항만인 군산항에 대해서는 업체들에게 홍보가 제대로 되어있지 못하고 있는 실정으로 지난해 자치단체로는 전국 최초로 컨테이너화물과 선사에 대한 인센티브 지원조례를 제정하였으나 업체들이 이러한 사실을 모르고 있어(82.2%) 실질적인 홍보가 절실히 필요함
- 물류정보화부문의 현황을 살펴보면 모든 업무가 전혀 전산화·정보화되어 있지 않은 업체의 비중이 57.5%로 반수가 넘고, 비전산화·정보화의 이유로 필요성이 없다고 답한 업체가 61.1%로서 전반적인 물류정보화의 인식이 부족한 실정임
- 국가종합물류정보망 서비스도 홍보 및 인식부족으로 대부분의 업체(91.0%)에서는 들어본 적도 없거나 알고는 있지만 이용하지 않아 물류산업 발전을 저해하는 요소로 작용하고 있음
- 물류표준화부문의 현황으로 물류표준화를 적용하고 있는 업체들은 파렛트(20.7%), 포장치수(17.2%) 등에 활용하고 있는 것으로 나타났으며, 일부 업체들

- 은 물류표준화를 한번도 시행한 적도 없는 것(29.3%)으로 나타남
- 포장부문에서는 아직도 일정한 포장규격을 사용하지 못하는 업체들의 비중이 33.0%로 회사내부 포장규격을 따르는 경우(51.1%)에 이어 높은 비중을 나타냄
  - 아웃소싱 및 제3자 물류서비스 이용에 대해 현재 이용 중인 경우는 35.3%에 그치고 있고, 장래에도 아예 이용계획이 없는 경우도 50.0%로 높은 비중을 보임
  - 물류비용 절감과 서비스개선을 위한 물류센터 건립에 관한 사항에서 업체들은 물류센터를 통해 운송비 절감(26.3%)과 운송기간 단축(21.7%), 고객서비스 제고(19.1%) 등의 효과가 있을 것이라고 기대하였고, 이러한 물류센터의 입지지역 선호도에서는 군산, 전주, 익산이 93.9%로서 타 지역보다 월등히 높은 비중을 나타냈음
  - 설문을 통해 전라북도의 전반적인 물류산업 실태를 점검한 결과, 전체적으로 수송분담구조의 불균형, 보관창고의 부족, 전산화·정보화·표준화 미비, 물류아웃소싱의 저조 등 물류시스템의 낙후로 인한 물류비용의 증가가 문제점으로 분석됨
  - 특히 도로화물운송은 단위수송비, 단위연료비, 단위인건비 등에서 큰 장점이 없는데도 불구하고 운송실적에서 큰 비중을 차지하는 원인으로 철도와 수상운송 등에서 발생하는 대기시간과 지체비용 등을 들 수 있음
  - 또한 철도와 수상운송 시스템의 낙후를 들 수 있다. 철도의 총 영업연장은 3,536km로 OECD에 가입한 선진국에 비해 상당히 열악한 상태로 전체 OECD 평균 총 영업연장 18,033km의 1/6에 머물고 있는 실정임. 국토면적당 총영업연장에서도 33.55(km/1,000km<sup>2</sup>)로 OECD 평균(51.20)에 미치지 못하고 있음
  - 물류산업 육성을 위한 개선사항은 도로화물운송의 비중을 철도 및 연안해송으로 분산시키고, 물류전산화·정보화·표준화를 통해 물류시스템을 제고시키며, 물류아웃소싱 및 물류공동화를 통한 물류부문의 효율성을 높여야 함

## (2) 화물주선·운송업체

- 주선업체의 조직형태는 독립회사법인의 형태가 75.0%로 가장 많았는데, 상당수의 업체들은 주선업과 운송업을 겸하고 있는 경우가 많아 주선업과 운송업의 경계가 애매함



- 주선업체의 대부분은 자체 차고지 또는 전용화물터미널(95.7%)을 주차장으로 확보하고 있으며 화물의 확보에 있어 불특정다수 화주의 수시주문에 의한 경우(51.5%)가 가장 많음. 운송업체의 경우 영세한 차주들이 공동사업장에 지입을 하고, 공동사업장을 통해 화물을 확보하는 경우(41.5%)가 가장 높음
- 아웃소싱 및 제3자 물류서비스 이용에 대해 현재 이용 중인 경우는 53.1%로 일반기업체의 35.3%보다 높았으며, 적용분야는 수·배송에 집중(94.7%)되어 있음. 장래에도 아예 이용계획이 없는 경우도 37.5%로 높은 비중으로 나타남
- 또한 물류공동화를 시행중이거나 고려하고 있는 업체는 27.9%이며, 시행을 전혀 고려하고 있지 않는 업체는 82.1%임
- 업체들의 물류표준화 정도는 매우 열악하며 한 번도 시행한 바 없는 경우도 40.5%나 됨. 포장 부문에서는 운반화물의 종류가 다양하기 때문에 화물주선 및 운송업체에서 적용할 수 있는 표준화된 KS규격을 사용하고 있는 경우는 없으며, 대부분 회사내부의 규격을 사용하고 있는 것으로 조사됨
- 물류정보화부문에서는 업체들의 참여도 및 필요성을 인식하고 있는 정도가 낮았는데, 필요성이 없다고 답한 경우가 무려 57.1%로 높게 나타남. 이는 물류정보화에 대한 인력, 인프라 및 예산 등의 현실적인 문제뿐만 아니라 향후 구축의 필요성을 느끼지 못하고 있기 때문임
- 현재 조성 중인 전라북도 전주시 장동일대의 물류센터에 대한 입주의사는 93.9%의 업체들이 없는 것으로 조사되었으며 그 이유로 이전에 따른 비용부담(40.4%)과 회사의 입장에서 입지가 좋지 않기 때문(20.0%)이 높게 나타남
- 업체의 주요 애로사항으로는 자금 등 지원제도 등에서 느끼는 애로가 71.4%로 가장 높게 나타났는데, 앞으로 전라북도가 추진해야 할 정책의 분야로 관련세 인하(61.5%), 자금지원(13.6%) 등의 현실적인 경제적 지원책이 필요함
- 설문을 통해 전라북도 화물주선·운송업체의 전반적인 물류실태를 점검한 결과, 전체적으로 영세한 규모로 인한 각종 물류기반의 취약성과 물류업계의 전반적인 추세인 대형화, 공동화, 전산화, 정보화, 표준화 등이 필요함
- 따라서 전라북도가 새만금지역, 군산항 등을 통해 대 중국 물류거점을 구축하기 위해서는 이러한 현실적인 실태를 고려하여 물류관련 계획 및 정책을 수립하여야 할 것임

## II. 정책제언

### 1. 전라북도 물류 기본계획 수립

- 물류기본계획은 『화물유통촉진법』(제4조 4항)에 의거하여 현재 “도시물류기본계획”을 광역시에 한하여 의무적으로 수립하도록 되어 있음. “도시물류기본계획은 도시의 물류체계개선을 통하여 도심을 통과하는 물류운송의 체계를 개선하는데 목적을 둠
- 물류기본계획은 지역의 물류체계 개선은 물론이고 기업들에게 물류비 절감방안을 가져오도록 하는 지침서가 되어 기업경쟁력을 높일 수 있을 것임
- 전라북도의 물류기본계획은 전라북도 물류산업발전을 위한 종합계획의 지침서 형태로 수립되어야 함
- 물동량 조사, 물류유통시설조사, 화물자동차 교통량 통행실태 조사, 물류비산정, 물류·유통 시설별 물류특성을 분석, 교통운영 현황을 분석, 물류수요추정에 의한 물류시설수요를 추정함
- 이를 바탕으로 물류 간선망 계획과 물류시설의 체제정비방안, 화물운송의 효율화 계획 등이 수립되어야 함

### 2. 물류클러스터(logistics cluster)의 구축

- 환 황해권 주변국들의 중심항만 경쟁이 갈수록 치열해 지고 있어 기존 우리나라 항만의 경쟁수단이었던 낮은 항만이용료와 지리적 이점만으로는 경쟁에서 살아남기 어려우며, 경쟁항만과 차별화된 한 단계 높은 수준의 항만서비스 제공이 절대적으로 필요함
- 전북지역이 환황해권 물류중심지로서 경쟁력을 가지려면 물류 관련 전후방 연관산업, 연구소 및 대학 등을 항만을 비롯한 물류시설 공간 속에 집적시켜 구성원간 네트워크 구축 및 상호작용을 통해 물류서비스 이용자들에게 한 차원 높은 통합물류서비스(integrated logistics service)를 제공하는 시스템으로서 물류클러스터(logistics cluster)의 구축이 필요함

- 군산항 주변을 비롯한 새만금 신항만 배후 물류시설은 후발주자의 경쟁전략으로서 차별화된 물류단지개발과 서비스 제공전략을 모색해야 함

### 3. 북 중국 지역 화물 유치에 위한 마케팅 강화

- 우리나라의 동북아 중심항만 전략의 성패는 앞으로도 상당기간 급증세를 지속할 것으로 기대되는 중국의 상해 이북 환적화물을 어떻게 유치하느냐에 달려 있음
- 기존의 지리적 조건과 저렴한 환적비용 외에 선사나 화주의 수요에 부응하는 다양한 물류서비스를 제공해야 하고 컨테이너항만의 허브화에 결정적인 역할을 하는 대형 정기선사들의 요구를 충분히 수용할 수 있는 시설확충과 장비현대화를 앞당겨야 함
- 북중국 화물이 군산항을 이용하는 것이 중국 화주들에게도 유리하다는 점을 적극 부각시키는 마케팅을 강화하는 한편, 중국의 항만개발 및 운영사업에 적극 진출하여 우리나라를 중심으로 한 환황해권 물류네트워크 구축 방안을 강구

### 4. 외국인 투자지역을 조성하여 글로벌 물류기업 유치

- 정부는 외국인 투자유치를 추진하기 위해 자유무역지역, 외국인기업 전용단지, 국제도시, 경제자유구역 등의 제도를 운영하고 있음
- 현재 외국인 투자촉진을 위해 재경부가 제정한 경제자유구역은 현재 부산, 광양, 인천에서 시행 중이며, 이중에서 외국인 투자유치를 위한 가장 완화된 법률이 경제자유구역으로 현재 평택 군산시에서 신청해 놓은 상태임
- 아일랜드의 경우 EU 통합 이후 차별적인 조세부과를 금지함에 따라 2003년부터 국내외 기업의 차별없이 12.5%의 법인세를 적용하며 아일랜드 투자개발청(IDA)에서 관리 운영
- 네덜란드는 유럽 3대시장인 독일, 프랑스, 영국의 중간에 위치하여 특별히 외국인 우대조치가 없어도 외국인 투자가 활성화 되고 있고, 현재 네덜란드 투자진

홍청(HIDC)에서 관리 운영

- 중국은 개방개혁을 통한 경제발전의 핵심지역으로서 푸둥지역을 육성하고 있으며 중국의 법인 소득세는 기본적으로 33%이지만 푸둥에 진출한 제조업체는 15%의 세율을 적용받고 있으며, 푸둥 경제특구관리위원회에서 관리 운영
- 싱가포르는 1965년부터 경제특구를 운영하고 있으며 수출관련 소득세의 90%를 10년간 면제해 주고 있음. 경제개발청(EDP)에 본부를 두어 관리 운영
- 두바이는 획기적인 사고로 세계적 관광명소로 부각되고 있으며 자유무역지역을 지정하여 외국인 지분에 대해서는 100% 세금을 면제하고, 고정환율을 적용하여 외국 투자자들에게 안정적 투자를 유도하고 있으며, 두바이 항만청에서 관리 운영
- 전라북도에서도 외국인 투자지역을 조성하여 글로벌물류기업을 유치하고 대중국 시장의 전초기지로 활용하는 방안을 모색해야 함
- 이러한 지역으로는 군산항 배후지역과 앞으로 조성될 새만금 지구가 가장 적합하다고 판단됨

## 5. 물류산업육성 정책에 관심유도

- 전북지역은 물류산업을 발전시킬 수 있는 여건이 양호하며 발전 잠재력이 아주 높음
- 일반 제조업체 및 물류업체들에게 전라북도의 물류산업정책 의지 홍보
- 불필요한 통행 또는 효율성이 낮은 자가운송보다는 영업용 화물운송을 이용하도록 유도할 수 있는 물류공동화 시범사업을 우선 추진하고, 검증과정을 통하여 확대 적용할 수 있도록 해야 함
- 표준규격의 활용도를 제고하기 위하여 중소기업에 대한 지원, 교육, 홍보 등을 추진하고, 물류표준 인증제 등을 도입하여 표준규격 사용을 권장
- 도내 지역별 특성을 고려하여 화물자동차 통행관리 방안, 수요관리방안 등을 탄력있게 적용하여 교통소통의 원활화를 도모하고, 윈스톱 서비스를 위한 e-logistics 실현을 위한 방안 홍보
- 중앙정부 차원에서 추진하고 있는 종합물류정보망, 첨단화물운송시스템(CVO)

등과 연계하여 운용할 수 있도록 홍보

- 물류산업의 활성화와 지원제도 확충을 위하여 중앙정부에 각종 시설규제를 비롯한 규제완화 대책 제공
- 물류위원회를 구성하여 정책수립에 대한 자문을 구하고, 정기세미나와 각종 포럼 등을 개최하여 물류산업육성에 대한 힘을 조성하는 방안 강구

## 6. 민간자본 유치 활성화

- 물류시설은 민간기업 지원형 시설이므로 민간기업에 맞는 시설과 설비가 이루어지도록 하기 위해서는 민간자본의 유치가 필요
- 물류관련 시설의 민간투자 대상 사업은 화물유통촉진법 제2조 제5호 규정에 의한 물류시설 중 화물터미널 및 창고시설이 해당됨. 따라서 이 계획에서 제시하고 있는 거점물류시설과 지구물류시설 등이 민간투자사업으로 추진이 가능할 것으로 판단됨
- 전라북도에서는 민간부문의 창의력과 축적된 기술을 적극 도입함으로써 물류관련시설이 원만하게 건설될 수 있도록 유도하고, 민간투자를 위한 행·재정적 지원의 강화가 요구됨
- 지역경제 활성화와 물류경쟁력 강화 측면에서 기여도가 높고 파급효과가 큰 사업을 대상으로 경제적·재무적 타당성 제고 기법을 개발하고, 사업추진 초기단계부터 민간부문의 효율성과 창의성을 발휘할 수 있도록 경쟁제도를 도입하는 방안의 강구가 필요함
- 전라북도는 물류 관련 사업이 대부분 민간기업 지원형 시설이므로 민자유치가 활성화될 수 있는 방안을 강구하고, 이를 통하여 도내 물류산업의 경쟁력을 강화할 수 있는 방안이 모색되어야 함



# 목 차

<b>제1장 연구의 개요</b> .....	1
제1절 연구배경 및 목적 .....	3
1. 연구배경 .....	3
2. 연구목적 .....	4
제2절 연구범위 및 방법 .....	5
1. 연구범위 .....	5
2. 연구방법 .....	5
<b>제2장 물류산업</b> .....	7
제1절 물류산업의 이론적 정립 .....	9
1. 물류산업의 정의 .....	9
2. 물류산업의 경제적 효과 .....	13
3. 물류산업 현황 .....	14
제2절 물류관련 법규 및 정책검토 .....	19
1. 물류관련 법규 검토 .....	19
2. 물류 정책 및 계획 .....	30
3. 문제점 및 시사점 .....	54
<b>제3장 물류인프라 현황 및 물류업체 실증조사</b> .....	57
제1절 물류인프라 현황 .....	59
1. 전라북도 내륙물류시설 현황 .....	59
2. 해상물류시설 현황 .....	67
3. 문제점 및 시사점 .....	73

제2절 물류업체 실증조사 .....	75
1. 조사개요 .....	75
2. 조사내용 .....	77
3. 분석종합 및 시사점 .....	114
<b>제4장 전라북도 물류산업 육성방안 .....</b>	<b>121</b>
제1절 물류산업 육성방안 .....	123
1. 정책목표의 설정 .....	123
2. 정책의 추진전략 .....	125
제2절 물류산업 육성 추진방안 .....	129
1. 해상 물류거점 기반조성 .....	128
2. 내륙물류 기반조성 .....	134
<b>제5장 결론 .....</b>	<b>151</b>
1. 결 론 .....	153
2. 정책제언 .....	155
■ 참고문헌 .....	163
■ 부    록 .....	167



## 표 목 차

<표 2-1> 현행법상의 물류산업의 정의 .....	9
<표 2-2> 물류산업 세부업종 분류표(대분류 3종, 중분류 12종) .....	11
<표 2-3> 표준산업분류 특수분류에서 정의한 물류산업 .....	12
<표 2-4> 물류산업 부가가치 추이 .....	13
<표 2-5> 국내총생산 추이 .....	14
<표 2-6> 국내화물 수송실적(톤기준) .....	15
<표 2-7> 국내화물 수송실적(톤-km 기준) .....	16
<표 2-8> 국가물류비 추이 .....	17
<표 2-9> 기업물류비 규모 및 위탁물류 비율 .....	17
<표 2-10> 물류관련법의 분야별 분류 .....	19
<표 2-11> 주요물류관련 규정 .....	20
<표 2-12> 물류시설의 종류와 정의 .....	22
<표 2-13> 주요 물류거점시설 관련 법규 .....	23
<표 2-14> 화물유통촉진법[일부개정 : 2005. 1. 27. 법률 제 7384호] · 24	24
<표 2-15> 유통단지개발촉진법[제정 : 2003. 5. 29, 법률 제 6893호] · 25	25
<표 2-16> 유통산업발전법[제정 : 2004. 1. 20, 법률 제 7100호] .....	25
<표 2-17> 항만법[제정 : 2003. 5. 29, 법률 제 6893호] .....	26
<표 2-18> 신항만건설촉진법[제정 : 2003. 5. 29, 법률 제 6893호] ····	26
<표 2-19> 전국유통단지 개발계획 .....	28
<표 2-20> 동북아 물류중심 추진 로드맵 .....	32
<표 2-21> 제4차 국토종합계획 수정계획 .....	34
<표 2-22> 국가기간교통망 계획(2000~2019) .....	39
<표 2-23> 국가물류시행계획(2006.4) .....	41
<표 2-24> 제2차 유통단지개발 종합계획(2002) .....	43
<표 2-25> 화물유통 체제개선 기본계획의 주요 추진내용 .....	44
<표 2-26> 군산·장항권 개발방향 .....	46
<표 2-27> 1·2차 도종합개발계획 .....	48
<표 2-28> 제3차 전라북도종합계획 .....	49
<표 2-29> 전라북도 물류관련 시설 조성 구상 .....	50
<표 2-30> 경제자유구역 물류단지 조성계획 .....	52

<표 3-1> 화물터미널 및 내륙화물기지 현황 .....	60
<표 3-2> 물류운송서비스업 현황 .....	62
<표 3-3> 유통단지 지정 현황(2004. 7.현재) .....	63
<표 3-4> 농수산물 유통물류시설 현황 .....	64
<표 3-4> 농수산물 유통물류시설 현황(계속) .....	65
<표 3-5> 창고업 현황 .....	66
<표 3-6> 우리나라 항만 현황 .....	67
<표 3-7> 우리나라 주요항만시설 현황 .....	67
<표 3-8> 항만별 장비보유 현황 .....	68
<표 3-8> 항만별 장비보유 현황(계속) .....	69
<표 3-9> 항만별 인력보유 현황 .....	70
<표 3-10> 항만별 하역능력 현황 .....	71
<표 3-11> 군산항 부두 현황 .....	72
<표 3-12> 군산항 건설계획 .....	72
<표 3-13> 조사대상 선정 .....	76
<표 3-14> 업종분포 .....	77
<표 3-15> 종사자 현황 .....	78
<표 3-16> 물류비가 증가한 기능 .....	78
<표 3-17> 반입주종물품 .....	78
<표 3-18> 반입되는 주종물품의 운송수단(복수응답) .....	79
<표 3-19> 반출주종물품 .....	79
<표 3-20> 반출되는 주종물품의 운송수단(복수응답) .....	79
<표 3-21> 화물유통부문의 애로사항(사내) .....	80
<표 3-22> 화물유통부문의 애로사항(사외) .....	80
<표 3-23> 사외에서의 불합리한 물류요금 체계 .....	81
<표 3-24> 수출화물 선적시 지연요인 .....	81
<표 3-25> 사용 포장규격 .....	82
<표 3-26> 비규격포장의 사용 이유 .....	82
<표 3-27> 포장작업의 기계화, 자동화 정도 .....	83
<표 3-28> 포장합리화 저해 요인 .....	83
<표 3-29> 포장불량으로 인한 클레임 경험 .....	84
<표 3-30> 클레임의 원인 .....	84
<표 3-31> 철도의 용이성 .....	84
<표 3-32> 트럭의 용이성 .....	84

<표 3-33> 운송수단별 이용도 .....	85
<표 3-34> 운송수단 결정요인 .....	87
<표 3-35> 제품운송수단 중 계약제를 이용하는 부문 .....	88
<표 3-36> 배송소요 시간 .....	88
<표 3-37> 공동 집·배송 여부 .....	88
<표 3-38> 공동 집·배송을 하지 않는 이유 .....	89
<표 3-39> 장기물류전략 수립여부 .....	89
<표 3-40> 해상운송의 애로사항 .....	90
<표 3-41> 해상운송 관련 개선사항 .....	90
<표 3-42> 내륙운송상의 문제로 인한 선적차질 경험 유무 .....	91
<표 3-43> 과적단속 관련 애로사항 .....	91
<표 3-44> 불합리한 운송료 체계 개선 요망사항 .....	92
<표 3-45> 컨테이너 내륙운송상의 애로사항 .....	92
<표 3-46> 컨테이너 내륙운송상의 개선 요망사항 .....	93
<표 3-47> 해상적하보험 이용상 불편사항 .....	93
<표 3-48> 해상적하보험 관련 개선사항 .....	94
<표 3-49> 통관의 원활화를 위한 보완사항 .....	94
<표 3-50> 원활한 통관 저해원인 .....	94
<표 3-51> 군산항 이용 관련 애로사항 .....	95
<표 3-52> 군산항 물류인센티브 제공 인지 .....	95
<표 3-53> 사내보관 업무상 개선사항 .....	96
<표 3-54> 사외보관료 효율체계상 개선사항 .....	96
<표 3-55> 영업용 보세장치장(창고) 이용시 불편사항 .....	97
<표 3-56> 물류업무의 전산화·정보화 여부 .....	97
<표 3-57> 비전산화·정보화 이유 .....	97
<표 3-58> 부분 전산화·정보화 적용(중복응답) .....	98
<표 3-59> 향후 전산화·정보화 의사 .....	98
<표 3-60> 국가종합물류정보망 서비스 참여 .....	99
<표 3-61> 물류표준화 현황(중복응답) .....	99
<표 3-62> 현재 적용하고 있는 포장규격 .....	100
<표 3-63> KS표준규격 파렛트를 사용하지 않는 이유 .....	100
<표 3-64> 포장규격 설계시 중점적 고려사항 .....	100
<표 3-65> 아웃소싱 또는 제3자 물류서비스 이용 .....	101
<표 3-66> 현재 이용하거나 조만간 이용할 예정인 대상업무(중복응답) .....	101

<표 3-67> 물류공동화 시행 .....	102
<표 3-68> 물류공동화가 시행되지 않는 이유(중복응답) .....	102
<표 3-69> 물류비용 절감의 요인 .....	103
<표 3-70> 물류비용 절감의 중요 분야 .....	103
<표 3-71> 물류센터의 필요 여부 .....	103
<표 3-72> 물류센터의 필요 기능 .....	104
<표 3-73> 물류센터의 기대효과 .....	104
<표 3-74> 물류센터 입지 지역 .....	105
<표 3-75> 주선업체 조직형태 .....	105
<표 3-76> 주선업 외의 희망 사업형태(중복응답) .....	106
<표 3-77> 주차장 확보 방식 .....	106
<표 3-78> 주선물량확보(중복응답) .....	106
<표 3-79> 운송화물량 확보(중복응답) .....	107
<표 3-80> 아웃소싱 또는 제3자 물류서비스 이용 .....	107
<표 3-81> 현재 이용하거나 조만간 이용할 예정인 대상업무(중복응답) .....	107
<표 3-82> 물류공동화 시행 .....	108
<표 3-83> 물류공동화가 시행되지 않는 이유(중복응답) .....	108
<표 3-84> 물류표준화 현황(중복응답) .....	109
<표 3-85> 현재 적용하고 있는 포장규격 .....	109
<표 3-86> 물류업무의 전산화·정보화 여부 .....	110
<표 3-87> 비전산화·정보화 이유(중복응답) .....	110
<표 3-88> 부분 전산화·정보화 분야(중복응답) .....	110
<표 3-89> 향후 전산화·정보화 의사 .....	111
<표 3-90> 국가종합물류정보망 서비스 참여 .....	111
<표 3-91> 물류센터 입주의사 .....	111
<표 3-92> 물류센터 입주의사가 없는 이유(중복응답) .....	112
<표 3-93> 주요 애로사항 .....	112
<표 3-94> 정부지원 여부 .....	112
<표 3-95> 가장 시급한 지원 분야(중복응답) .....	113
<표 3-96> 향후 전라북도가 추진해야 할 정책 분야(중복응답) .....	113
<표 4-1> 수단별 물동량 예측 .....	135
<표 4-2> 전라북도 도로·철도 전체화물 수송량 현황 및 예측 .....	135
<표 4-3> 도로망 체계 현황 .....	137
<표 4-4> 도로연장 현황 비교 .....	138

## 그림 목 차

<그림 1-1> 연구체계도 .....	6
<그림 2-1> 한·미·일 기업물류비 추이 비교 .....	18
<그림 2-2> 업종별 매출액 대비 물류비 비중 .....	18
<그림 2-3> 복합화물터미널(내륙화물기지)과 유통단지 비교 .....	21
<그림 2-4> 건설교통부 장관의 지정 .....	27
<그림 2-5> 시·도지사의 지정 .....	27
<그림 2-6> 국가관리 민자사업의 추진절차 .....	29
<그림 2-7> 제4차 국토종합계획 수정계획 .....	35
<그림 2-8> 유통단지개발 종합계획 수립절차 .....	42
<그림 2-9> 배치 개념도 .....	45
<그림 2-10> 군산·장항권 광역개발계획 개발구상도 .....	46
<그림 2-11> 제3차 전라북도종합계획 수립 배경 .....	47
<그림 2-12> 군산국가산업단지 내 물류단지 예정도 .....	51
<그림 2-13> 경제자유구역 개발방향 .....	52
<그림 3-1> 내륙화물기지위치도 .....	61
<그림 3-2> 트럭과 철도의 연계수송 만족도 .....	85
<그림 3-3> 트럭과 연안해송의 연계수송 만족도 .....	86
<그림 3-4> 트럭과 철도와 연안해송의 연계수송 만족도 .....	86
<그림 3-5> 항공운송의 만족도 .....	87
<그림 4-1> 전라북도 물류산업육성 추진전략 .....	127
<그림 4-2> 대 중국 물류Gate화 추진기획단 조직 구성안 .....	131
<그림 4-3> 신 물류단지 조성 개념도 .....	132
<그림 4-4> 한국과 선진국의 물동량 수송형태 비교 .....	136



# 제 1 장

## 연구의 개요





# 제 1 장 연구의 개요

## 제1절 연구배경 및 목적

### 1. 연구배경

전라북도는 지리적으로 우리나라 중부권에 위치하고 있고 내륙교통의 결절지역으로 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. 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 항만 기능과 복합적인 물류 및 국제교류기능을 담당하도록 확충하여 중국 및 동북아 교역의 거점지역으로 육성하려는 계획이다.

『제2차 유통단지개발 종합계획(2000~2006)』에도 전라북도의 유통단지개발계획이 수립되어 현재 전주장동유통단지를 건설 중에 있다.

이렇게 전라북도는 물류산업발전 잠재력과 물류산업육성계획이 수립되어 있음에도 불구하고 물류인프라가 아주 빈약하여 타 지역과의 경쟁력에서 뒤쳐져 있는 게 사실이다.

앞으로 전라북도가 물류산업발전에 경쟁력을 갖추기 위해서는 국가계획의 기조에 맞추어 물류산업을 육성하는 정책을 수립해야 할 것이다. 또한 물류산업 발전에 따른 물류비용 절감을 통해 전라북도가 기업하기 좋은 여건을 조성하여야 할 것이다.

이렇게 물류산업을 발전시킬 수 있는 좋은 여건을 보유하고 있음에도 불구하고, 전라북도는 아직까지 물류산업에 관한 기초 연구가 전무하다. 특히 물류산업에 대한 인식이 부족하여 물류정책수립에 어려움이 있는 게 사실이다. 이에 따라 물류산업에 대한 문헌조사, 관련법규, 전라북도의 물류산업실태조사 등의 기초연구를 통해 도민들에

계 물류산업의 중요성과 인식을 제고시키고, 물류비절감을 통해 기업환경을 개선하여 전라북도 물류산업육성발전에 기여하고자 하는데 있다.

## 2. 연구목적

본 연구는 물류산업의 이론정립을 통해 물류산업에 대한 도민들의 인식제고와 경제적 효과를 통해 물류산업의 중요성을 인식시키는데 있다.

물류관련 법규 검토를 통해 전라북도의 물류기반시설을 확충하는 방안을 모색하고, 정부의 물류정책 및 계획 등의 파악을 통해 전라북도가 나아가 할 물류산업정책 방향을 설정하여 타 지역 보다 열악한 전라북도의 물류산업발전정책 수립에 이정표를 제시하고자 한다.

먼저 전국의 물류인프라 실태조사를 통해 전라북도와의 물류인프라 현황을 비교분석하여 도가 추진해야 할 물류기반시설 구축방안을 제시하고, 도내 제조업체, 물류업체를 대상으로 설문조사를 실시하여 도내 제조업체 및 물류업체들의 물류관련 인식, 물류기반시설 구축실태, 물류관련 애로사항 등을 파악하여 개선방안을 마련한다.

이러한 기초조사 및 연구를 바탕으로 전라북도가 앞으로 나아가야 할 물류산업 육성방안을 제시하고, 물류산업 육성방안에서는 정책의 목표를 설정하여 전라북도의 물류산업정책의 방향과 나아가 전라북도 물류산업정책의 현실적, 실천적 추진전략을 제시하고자 한다.

또한 전라북도가 해상물류거점화를 구축하는데 단계적으로 필요한 해상물류 기반 조성방안과 내륙물류 기반조성방안을 마련하여 제시함으로써 앞으로 전라북도가 물류산업발전에 경쟁력을 갖출 수 있도록 하고자 한다.

본 연구의 궁극적인 목적은 전라북도 물류산업을 육성 발전시켜 고용창출 및 지역경제 활성화에 이바지하도록 하고, 물류비용 절감을 통해 전라북도가 기업하기 좋은 환경여건을 조성하여 기업유치를 하도록 하는데 본 연구의 목적이 있다.

## 제2절 연구범위 및 방법

### 1. 연구범위

과업의 시간적 범위는 2001~2005년의 국가물류시행계획에 맞춰 1단계로 2010년을 목표로 하였다.

물류관련 법규검토의 범위는 현재 시행중인 법령을 대상으로 하였고, 물류정책은 중앙정부에서 집행중이거나 수립된 계획을 대상으로 검토하였다.

물류산업관련 현황조사는 전국을 대상으로 파악하여 전라북도 현황과 비교분석하였다.

실증조사의 범위에서 일반제조업체는 전라북도 소재 기업체를 대상으로 하고, 물류업체는 전라북도 및 타 지역에 소재하고 있더라도 전라북도에서 물류활동을 하는 기업을 조사 대상으로 설정하였다.

조사 자료의 범위는 “한국무역협회”와 전라북도의 ‘2005 제조업체 현황’ 보고서에 수록된 업체들이 우량기업으로 평가되어 이를 대상으로 범위를 한정하였다.

전라북도 물류산업육성 방안의 내용적 범위에서 항만물동량 범위는 북중국항만 물동량변화 추이에 한정하였고, 중부권 및 전북권의 군산항이용 가능한 물동량 변화 추이에 한정하여 해상물류거점기반조성 방안을 제시하였다. 또한 내륙물류기반조성방안의 연구 범위도 전라북도내에 한정하여 제시하였다. 이러한 연구범위를 바탕으로 전라북도가 나가야 할 물류산업정책 방향을 제시하는데 초점을 맞추었다.

### 2. 연구방법

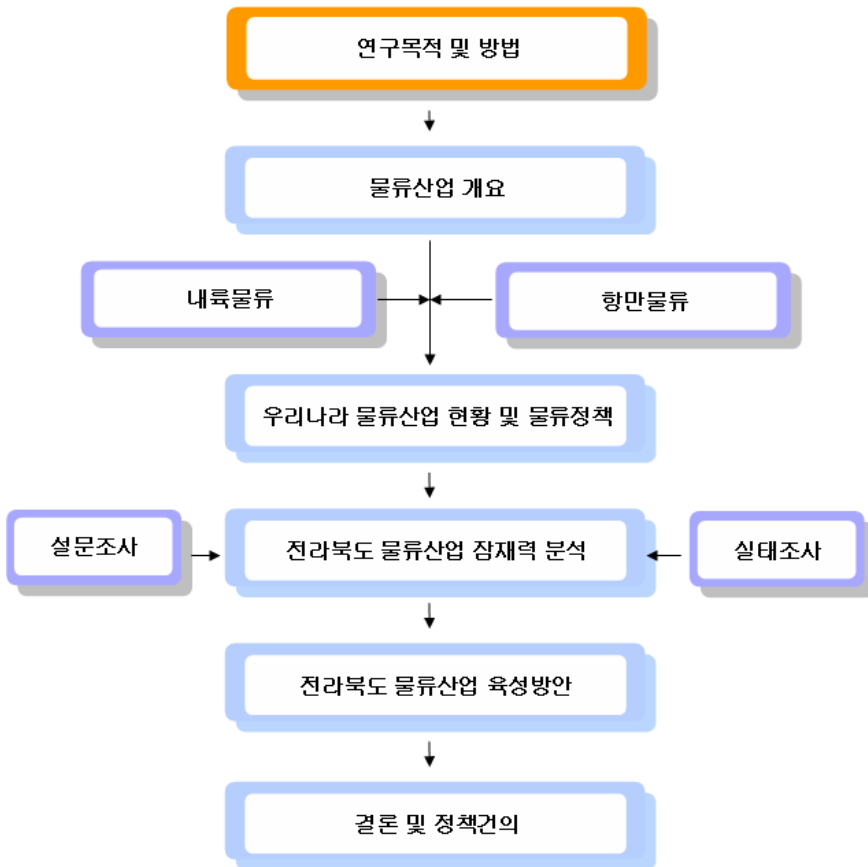
먼저 문헌조사를 통해 물류산업의 개념정립과 우리나라 물류산업 현황 및 물류정책에 대해 검토하였고, 외국 및 국내와 타 지방의 물류산업 육성정책 등을 벤치마킹하였다.

내륙물류와 항만물류의 물동량 추이에 따른 변화추이를 파악하고 우리나라 물류산업 현황과 물류정책을 검토하여 전라북도의 물류산업육성에 따른 잠재력을 파악하였

다.

또한 전라북도의 일반기업체 및 물류업체들의 실태를 파악하기 위해 실증조사를 실시하였다. 실증조사는 도내 중소기업, 무역업체, 제조업체, 물류업체, 운송주선업, 화물운송업 등을 대상으로 설문지를 작성하여 설문요원이 직접 면접 조사하는 방법을 사용하였다. 조사대상으로 제조업체는 전라북도의 '2005 제조업체 현황' 보고서에 나온 기업체를 표본 추출하였고, 운송주선업 및 화물운송업 등은 주선운송조합, 협회 등의 자료를 바탕으로 표본 추출하였다.

이렇게 현황파악, 설문조사 및 분석 등 기초조사를 바탕으로 전라북도 물류산업기반 실태를 전반적으로 파악하고 문제점 및 시사점을 도출하여 전라북도 물류산업의 육성을 위한 중·장기적 방안을 제시하였다.



<그림 1-1> 연구체계도

# 제 2 장

## 물류산업



## 제 2 장 물류산업

### 제1절 물류산업의 이론적 정립

#### 1. 물류산업의 정의

##### 1) 물류산업의 법적 정의

물류산업이란 ‘화물유통촉진법 제2조’에 “타인의 수요에 부응하여 유상으로 화물의 운송·보관·하역 또는 포장과 이와 관련된 제반활동을 영위하는 것을 업으로 하는 것”으로 명시하고 있다.

또한 ‘조세감면규제법 시행령 제5조 제8항’에는 “운송업(화물운송업에 한한다), 화물취급업, 보관 및 창고업, 터미널시설 운영업(화물터미널시설 운영업에 한한다), 화물운송대행업, 화물중개 및 대리업과 화물포장·검수 및 유사대리업을 말한다”라고 법적으로 정의하고 있다(<표 2-1> 참조).

<표 2-1> 현행법상의 물류산업의 정의

법률	조항	물류산업의 범위
화물유통촉진법	제2조 제1호	-물류사업은 타인의 수요에 응하여 유상으로 화물의 운송·보관·하역 또는 포장과 이와 관련된 제반활동을 영위하는 것을 업
조세감면규제법 시행령	제6조 제9항	-화물운송업 -화물취급업 -보관 및 창고업 -화물터미널시설운영업 -화물운송대행업 -화물중개 및 대리업 -화물포장, 검수 및 유사 대리업
유통산업발전법	제2조 제1호 제5조	-유통산업은 농·임·축·수산물 및 공산품의 도매·소매·보관 및 이와 관련된 정보·용역의 제공 등을 목적으로 하는 산업을 말한다. -도매배송업은 판매송시설을 이용하여 자기의 계산으로 매입한 상품을 도매하거나 수수료를 받고 위탁받은 상품을 도매점포 또는 소매점포에 공급하는 사업을 말한다.

그러나 현행 물류산업 관련법률이 수단별, 업종별 개별 법률로 관리되고 있어 법간 중복으로 인해 관리의 효율성과 적정성이 떨어지므로 개별 법률간 통합적 관리가 가능하도록 법령의 정비가 필요한 실정이다.

현재는 물류산업을 정의할 때 “화물의 운송·보관, 하역 또는 포장과 이와 관련된 제반활동”을 포함하고 있으나, 향후 물류정보의 기능이 중요해지고 있는 추세를 고려하고 전체 물류기능이 포함될 수 있도록 “화물의 운송·보관·하역·포장 및 정보처리와 관련된 제반활동” 그 대상을 확대하는 추세에 있다.

## 2) 물류산업의 경제학적 정의

경제적 측면에서 본 물류산업 분류로는 통계청에서 정의한 한국표준산업분류 중 특수분류체계<sup>8)</sup>가 있다. 이것은 물류산업에 대한 정의와 분류기준이 연구자 혹은 기관마다 달라 물류산업의 국민총생산에서 비중, 성장률 측정 등에서 많은 혼란이 발생했고, 정부에서조차 부서간 혹은 시점간 일정한 집계치를 제시하지 못하는 한계를 극복하기 위해 시도되었다.

하지만 현재 국내 물류산업의 위상은 해당 업종에 대한 공식적인 분류체계조차 존재하지 않는 매우 열악한 상황이다. 통계청의 표준산업분류체계에 ‘물류업’이라는 분류는 존재하지 않으며, 오히려 물류업의 하위분류 중 하나인 ‘운수업’이 물류업의 개념으로 대신 이용되고 있다. 게다가 현재 통계청에서 분류하고 있는 운수업에는 여객운송, 여행업 등 물류활동과 관련되지 않은 업종이 함께 혼재되어 있는 상황이다.

통계청 표준산업분류에서는 운수업을 육상운송업, 수상운송업, 항공운송업, 운송관련서비스업으로 분류하고 있다. 하지만 보관/창고업, 물류시설운영업, 화물취급업, 하역업, 주선업 등 물류의 핵심기능영역은 모두 운송 부문을 지원하기 위한 관련업종의 일부로 취급하는 운송 중심의 전통적인 관점으로 고수하고 있다<sup>9)</sup>. 게다가 모드별 운송업은 여객과 화물부문을 모두 포괄하여 물류관련 통계자료를 수집하기 위해서는 각종 통계자료를 재정리해야 하거나, 분류상의 어려움으로 인해 재정리 자체가 불가능한 실정

---

8) 특수분류된 산업은 정보통신기술(ICT)산업, 관광산업, 환경산업, 문화산업, 물류산업, 스포츠산업, 자동차관련전용부품제조업, 인터넷산업, 생명공학기술산업 및 에너지산업이다.

9) 우리나라의 표준산업분류는 일본의 표준산업분류체계에 따라 운수업의 범주에 모든 물류업종을 포함하고 있으나, 미국의 경우 창고업을 운수업과 동일한 수준으로 분류하고 있으며, 물류관련 컨설팅업을 별도의 분류인 ‘Professional, Scientific, and Technical Services’의 하위에 별도로 분류하고 있음(<http://www.census.gov/epcd/naics02/naicod02.htm>).



이다.

물류관련 통계자료에 대한 사회적 요구가 증대하자, 통계청의 경우도 편의상 여러 가지 관련법령<sup>10)</sup>에서 기술하고 있는 물류산업 관련분야를 비공식적으로 정리하여 활용하고 있으나, 관련된 공식 통계자료는 전혀 제시되지 않고 있는 실정이다.

<표 2-2> 물류산업 세부업종 분류표(대분류 3종, 중분류 12종)

사업항목명	세부내역	
화물운송업	육상화물운송업	철도운송업, 일반/용달/개별 화물자동차운송업, 소포/택배업
	해상화물운송업	외항 화물운송업, 내항 화물운송업
	항공화물운송업	정기 항공운송업, 비정기 항공운송업
	상업서류송달업	항공 서류송달업(국내 송달업, 국제 송달업)
물류시설운영업	창고업	일반 창고업, 냉장 및 냉동창고업, 농산물창고업, 위험물품 보관업, 기타 창고업
	화물터미널 운영업	일반 화물터미널, 해상터미널 운영업, 공항화물터미널, 복합화물터미널, 화물차 전용 터미널, 하역업, 항구/공항 및 관련 화물처리시설 운영 및 하역포함, ICD, CFS 등 포함, 화물취급장, 집배송단지, 유통단지 등 포함
물류서비스업	화물취급업	육상/항공/수상 화물취급업 *취급업: 포장, 단순가공, 조립, 상표부착, 프로그램설치, 품질검사 등의 부가가치물류업
	화물주선업	복합운송주선업, 육상운송주선업, 해상운송주선업, 항공운송주선업
	임대업	운송장비임대업, 산업용 기계/장비 임대업, 운반용기 임대업 화물자동차 임대(운전자 없이), 화물선박 임대(운전자 없이), 화물항공기 임대(운전자 없이), 운반, 적치, 상/하역장비 임대, 컨테이너, 팔레트 등 임대
	통관업	-
	물류정보처리업	데이터베이스 구축, 소프트웨어 개발/운영, ASP, DEI/VAN 서비스제공
	물류컨설팅업	물류관련 업무프로세스 개선 관련 컨설팅 자동창고, 물류자동화 설비 등 도입 관련 컨설팅 ERP, TMS, WMS, POS 등 솔루션 도입 관련 컨설팅

자료 : 서상범 · 김태승 · 김용진, 『물류산업 경쟁력 강화를 위한 종합물류업 활성화 방안』, 교통개발연구원, 2004. 11.

8) [http://www.nso.go.kr/newcms/standard/industry/ind\\_spe5.html](http://www.nso.go.kr/newcms/standard/industry/ind_spe5.html).

<표 2-3> 표준산업분류 특수분류에서 정의한 물류산업

KSIC	항목명	KSIC	항목명
	화물운송업		화물취급업
	육상화물및파이프라인운송업	63101	항공및육상화물취급업
60100	철도운송업(화물운송)	63102	수상화물취급업
	화물자동차 운송업	63914	도로및과천시설운영업
60311	일반화물자동차 운송업		기타 화물운송관련 서비스업
60312	용달및개별화물자동차운송업	63991	화물운송주선업 (복합운송주선업, 화물자동차운송주선업 포함)
60400	파이프라인 운송업	63992	화물포장업
	해상화물운송업	63999	그 외 기타 분류안원 운송관련 서비스업(화물검수)
61112	외항화물운송업	72209	기타 소프트웨어 자문, 개발 및 공급업(물류정보시스템 개발)
61122	내항화물운송업		물류장비 임대업
	항공화물운송업	71121	컨테이너 임대업
62100	정기항공운송업(화물운송)	71129	기타 운송장비 임대업(화물자동차임대(운전자없이), 화물선임대(운전자없이), 화물항공기임대(운전자없이))
62200	부정기항공운송업(화물운송)	71290	그 외 기타 산업용 기계장비 임대업(물품운반용기, 팔레트, 물품취급장비(크레인 등하역장비) 임대)
64120	소포송달업		물류장비 제조업
	물류시설운영업		운송용 컨테이너, 화물자동차 및 물품취급장비 제조업
	창고업	34203	운송용 컨테이너 제조업
63201	일반창고업		화물차및트레일러제조업
63202	냉장및냉동창고업	34122	화물차및기타특수목적용자동차제조업(화물자동차 제조)
63203	농산물창고업	34201	차체 및 특장차 제조업 (화물운반용 특장차 및 화물자동차 차체 제조)
63204	위험물품보관업	34202	트레일러 및 세미트레일러 제조업
63209	기타 창고업	2916	산업용트럭 및 물품취급장비 제조업
	화물터미널운영업		팔레트 제조업
63911	철도운송지원서비스업 (화물터미널)	20231	목재깎관류 및 기타 적재용 판제조업(목재 팔레트)
63913	화물자동차터미널운영업	25232	포장용 플라스틱 성형용기 제조업(플라스틱제 팔레트)
63921	항구및기타해상터미널운영업 (화물터미널)	28999	그 외 기타 조립금속제품 제조업(금속제 팔레트)
63931	공항운영업(화물터미널)	35111	강성건조업(화물운송선박)
	화물운송관련서비스업	35310	항공기, 우주선 및 보조장치 제조업(화물운송비행기)

자료 : 울산발전연구원, 『울산지역의 물류기능강화와 물류산업 발전방안』, 2003. 12. p.17.

## 2. 물류산업의 경제적 효과

물류산업의 부가가치는 물류산업이 실제적으로 혹은 잠재적으로<sup>11)</sup> 국민경제순환에서 국민소득에 얼마만큼 기여하는가를 보는 척도라고 할 수 있다.

일반적인 부가가치는 인건비, 경상이익, 조세공과금, 순금융비용, 감가상각비, 임차료 등으로 구성되는데, 물류활동에서 발생하는 국가물류비에도 이러한 요소들이 모두 포함되어 있다. 물류활동 부가가치(Value-Added)는 수출, 보관 및 창고, 하역, 포장, 물류정보와 일반관리부문의 국가물류비에서 중간비용을 제외한 것으로, 물류활동이 국가경제에 기여한 정도를 파악할 수 있다. 이는 자가물류활동에 의한 부가가치를 모두 포함한 수치이므로 물류산업이 GDP에서 차지하는 비중으로 볼 수는 없으나, 장기적으로 물류아웃소싱이 활성화되었을 경우의 물류산업이 창출할 수 있는 부가가치 규모를 추정할 수 있는 자료로 활용 가능하다.

국제수송비를 제외한 물류활동 부가가치는 2003년도 현재 55조 6,330억원으로 GDP의 7.68% 수준이며, 전년대비 5.13% 증가하였다. 국제수송비를 포함하면 물류활동 부가가치는 58조 9,995억원(GDP 대비 8.14%)으로 전년대비 4.68% 증가한 것으로 분석된다.

<표 2-4> 물류산업 부가가치 추이

단위 : 십억원, %

구분	수송		재고 유지관리	포장	하역	물류 정보	일반 관리	부가가치총 계(A)	부가가치 총계(B)
	국내	국제포함							
2000	32,929	36,173	6,176	484	787	752	1,173	42,302(7.31)	45,545(7.87)
2001	36,088	39,120	6,186	496	756	735	1,209	45,471(7.31)	48,502(7.80)
2002	40,271	43,464	6,186	523	872	437	706	48,995(7.16)	52,188(7.63)
2003	48,376	51,727	4,878	561	847	362	609	55,633(7.68)	58,999(8.14)
연평균 증감률	12.46 (11.06)	11.45 (10.02)	▽5.40 (▽21.98)	3.22 (5.16)	▽2.84 (▽8.28)	▽12.67 (▽9.86)	▽21.07 (▽15.81)	8.26 (5.13)	7.74 (4.68)

주 : 1. ( ) 안의 수치는 전년대비 증감률 및 GDP 대비 비중.

2. 연평균 증감률과 전년대비 증감률은 1995년 대비 산출환가지수를 이용하여 실질화하여 계산.

3. 부가가치 총계(A)는 국내수송만 포함하였고 부가가치 총계(B)는 국제수송까지 포함하였음.

자료 : 서상범 · 한상용, 『2003 국가물류비 산정 및 추이 분석』, 2005. 8.

11) 여기서 잠재적이라고 하는 것은 비영업용 자가운송 및 자가창고의 경우는 엄밀히 말해서 물류산업이라고 분류하기는 어려운 측면이 있지만 이러한 자가물류업의 경우도 넓은 의미에서 잠재적인 물류 관련 산업이라고 볼 수 있음.

### 3. 물류산업 현황

#### 1) 국내총생산 추이

한국은행에서는 국내총생산(GDP) 추계방식을 변경하여<sup>12)</sup> 새로운 기준에 의한 연도별 GDP를 산정, 발표하였다.

신규방식으로 산정된 2003년도 우리나라의 명목 GDP는 724조 6,750억원이며, 2000년도 기준 GDP 디플레이터를 이용하여 실질화한 GDP는 662조 4,086억원으로 집계되었다. 2000년부터 2003년까지 최근 4년 동안 평균 4.61%의 성장세를 보이고 있으며, 2002년도 대비 3.10% 상승하여 2002년도의 전년대비 상승폭인 6.89%에 비하여 큰 폭으로 상승세가 낮아졌다. 이는 2003년에 들어 이라크 전쟁 등으로 인한 세계 경제의 불확실성 증대 및 국내 소비의 부진 등에 의한 것으로 판단된다.

<표 2-5> 국내총생산 추이

단위 : 십억원

구분	기존 GDP(명목)	신규 GDP(명목)	실질 GDP(2000년 기준)
2000	521,959.2	578,664.5	578,664.5
2001	551,557.5	622,122.6	601,084.7
2002	596,381.2	684,263.5	642,500.9
2003	-	724,675.0	662,408.6

주 : 실질 GDP는 신규 GDP를 2000년 GDP 디플레이터를 이용하여 산정.

자료 : 한국은행, www.bok.go.kr.

#### 2) 국내화물 수송실적

2003년도 우리나라의 톤 기준 총 화물수송실적은 16억 6,079만톤으로 전년대비 4.86% 증가한 것으로 집계되었다.

수단별로 살펴보면, 영업용 도로화물 수송실적은 전년대비 7.07%, 비영업용은 3.97% 증가하여 전체적으로 5.14% 증가하였다. 철도화물, 해운화물 수송실적 또한 전

12) 2004년 4월부터 한국은행은 새로운 기준에 의거한 GDP 추계를 발표하고 있다.

년대비 각각 3.49%, 2.56% 증가하였으나, 항공화물 수송실적은 2.41% 감소하였다<sup>13)</sup>.

톤 기준 수단별 수송분담율을 보면 도로화물 수송실적이 약 88.36%로 절대적으로 큰 비중을 차지하고 있어서 우리나라 톤기준 화물운송이 도로편중적인 모습을 보이고 있다. 특히 철도, 해운 및 항공운송 실적은 극히 미약하여 운송모드별 불균형이 다소 심각함을 알 수 있다.

<표 2-6> 국내 화물 수송실적(톤기준)

단위 : 천톤, %

구분	도로			철도	해운	항공	계
	영업용	비영업용	소계				
2001	574,179 (37.55)	768,854 (50.28)	1,343,033 (87.83)	45,182 (2.95)	140,544 (9.19)	362 (0.02)	1,529,121 (100.00)
2002	528,128 (33.34)	867,691 (54.78)	1,395,819 (88.13)	45,881 (2.90)	141,706 (8.95)	433 (0.03)	1,583,839 (100.00)
2003	565,456 (34.05)	902,100 (54.32)	1,467,556 (88.36)	47,483 (2.86)	145,327 (8.75)	423 (0.03)	1,660,789 (100.00)
연평균 증감률	▽0.76 (7.07)	8.32 (3.97)	4.53 (5.14)	2.51 (3.49)	1.69 (2.56)	8.04 (▽2.41)	4.22 (4.86)

주 : 1. ( )는 전체 대비 비중.

2. 연평균 증감률에서 ( )안의 수치는 전년대비 증감률.

자료 : 전계서.

톤-km 기준 수송실적을 수송수단별로 살펴보면, 2001~2003년 동안의 연평균 증가율은 비영업용이 약 13.26%이고, 영업용은 약 14.11%로, 전체 도로화물의 처리실적은 약 13.57% 증가한 것으로 분석되었다. 이는 철도부문이 약 2.66% 증가, 해운과 항공부문이 각각 약 3.57%, 0.43% 감소한 것과 비교해 볼 때, 도로부문에 대한 수송의존도가 급속히 심화되고 있음을 의미한다.

톤-km 기준 수송분담율을 보면, 도로화물이 약 60.2%로 가장 큰 비중을 차지하고 있으며, 해운이 29.9%로 그 뒤를 잇는다. 해운, 철도, 항공부문의 톤-km 기준 수송분담율이 톤기준 수송분담율 보다 크게 높다는 점은 해운, 철도, 항공의 특성상 장거리 운송을 주로 담당하고 있기 때문으로 판단된다.

13) 서상범·한상용, 『2003 국가물류비 산정 및 추이 분석』, 교통개발연구원, 2005. 8.

<표 2-7> 국내 화물 수송실적(톤-km 기준)

단위 : 백만톤-km, %

구분	도로			철도	해운	항공	계
	영업용	비영업용	소계				
2001	18,959 (18.96)	33,930 (33.93)	52,890 (52.89)	10,491 (10.49)	36,443 (36.45)	168 (0.17)	99,991 (100.00)
2002	21,581 (19.84)	38,053 (34.99)	59,634 (54.83)	10,784 (9.92)	38,171 (35.10)	170 (0.16)	108,759 (100.00)
2003	24,686 (21.78)	43,529 (38.41)	68,215 (60.20)	11,057 (9.77)	33,884 (29.90)	166 (0.15)	113,323 (100.00)
연평균 증감률	14.11 (14.39)	13.26 (14.39)	13.57 (14.39)	2.66 (2.53)	▽3.57 (▽11.23)	▽0.43 (▽2.15)	6.46 (8.77)

주 : 1. ( )는 전체 대비 비중

2. 연평균 증감률에서 ( ) 안의 수치는 전년대비 증감률

자료 : 전게서.

### 3) 국가물류비의 현황

국가물류비는 개별기업은 물론 물류활동에 관련된 모든 주체가 일정기간 동안 물류활동에 소요한 비용의 총계로 정의할 수 있다.

2003년 국가물류비는 90조 3,450억원으로 2002년 87조 320억원에 비해 3조 3,130억원이 증가하였으나, GDP 대비 국가물류비 비중은 12.47%로서 전년도 12.72%에 이어 3년 연속 감소하는 추세를 보이고 있다. 실질기준 국가물류비(1995년 불변가격, GDP 디플레이터로 환산)는 2002년까지 꾸준한 증가세를 나타냈으나, 2003년 최초로 전년대비 3.00% 감소한 것으로 분석되었다.

국제화물 포함 시 2003년 국가물류비는 약 112조 1,600억원으로 최근 3년에 걸쳐 약 2.84% 증가하였다(전년대비는 2.23% 감소). 이중 수송비는 약 91조 2,860억원으로 국제화물 제외 시보다 증가율은 다소 낮은 편이지만 연평균 9.92% 증가하여 비교적 높은 증가세를 보이고 있다.

한편, 2003년 GDP 대비 국가물류비는 2002년보다 약 0.25%포인트 감소한 12.47% (국제화물수송비 포함 시 2002년에 비해 0.15%포인트 감소한 15.48%)로 산정되었다.

<표 2-8> 국가물류비 추이

단위 : 십억원, %

구분	물류비 총계		GDP 대비 비중	
	국제화물수송비 제외	국제화물수송비 포함	국제화물수송비 제외	국제화물수송비 포함
2000	77,119	94,118	13.33	16.26
2001	80,792	99,169	12.99	15.94
2002	87,032	106,952	12.72	15.63
2003	90,345	112,693	12.47	15.48
연평균 증감률	4.36 (3.00)	2.84 (2.23)	-	-

주 : 1. ( ) 안의 수치는 전년대비 증감률.

2. 연평균 증감률과 전년대비 증감률은 1995년 대비 산출환가지수를 이용하여 실질화하여 계산.

자료 : 전계서.

#### 4) 기업물류비 현황

우리 기업의 물류비 지출비중은 일본에 비하면 2배에 가까워 고비용 물류구조가 아직도 기업 경쟁력의 발목을 잡고 있는 것으로 나타났다.

<표 2-9> 기업물류비 규모 및 위탁물류 비율

단위 : 조원, %

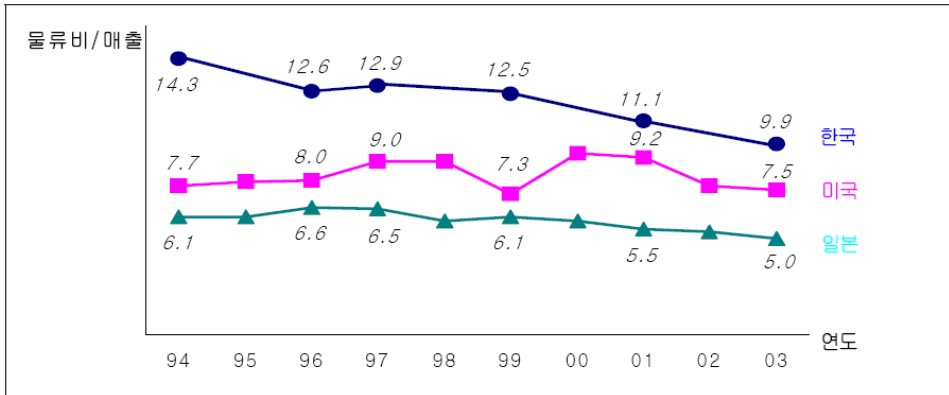
연도	기업물류비	위탁비율			위탁물류비
		계	2자물류	3자물류	
2001	62.69	34.50	17.25	17.25	-
2002	68.55	38.60	19.30	19.30	26.46
2003	68.88	42.70	21.35	21.35	29.41

자료 : 서상범·김태승·김용진, 『물류산업 경쟁력 강화를 위한 종합물류업 활성화 방안』, 교통개발연구원, 2004. 11.

대한상공회의소와 산업자원부가 공동으로 전국 556개 제조 및 유통업체를 대상으로 조사한 '2004 기업물류비 실태조사' 보고서에 따르면, 2003년 국내 기업매출액에서 물류비가 차지하는 비중은 9.9%로 지난 '01년의 11.1%에 비해 1.2%p 낮아졌다.

이는 우리 기업들이 1천원짜리 제품을 팔면서 평균 99원을 물류비로 지출했음을 의미한다. '97년부터 줄어들기 시작한 기업물류비는 최근 수년간 대형 제조기업을 중심으로 기업물류 혁신의지가 어우러지면서 한자리수대에 진입하였지만 아직도 일본(5.0%)<sup>14)</sup>, 미국(7.5%)<sup>15)</sup>의 약 1.3~2.0배에 해당하는 것으로 글로벌경쟁력에는 미치지

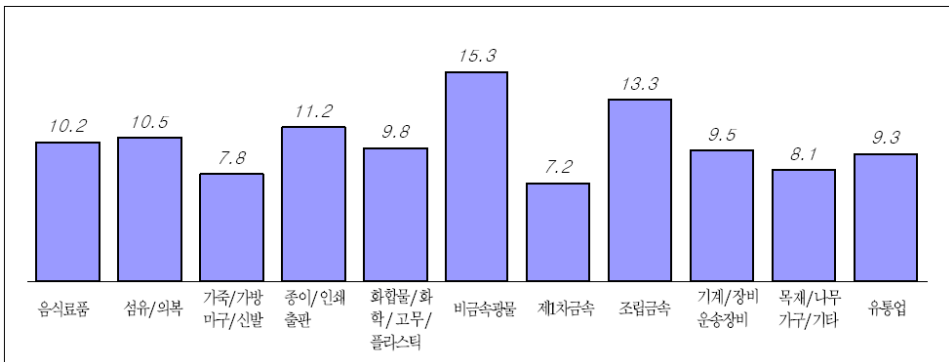
못하고 있음을 시사하고 있다.



자료 : 『2004 기업물류비 실태조사』, 대한상공회의소, 2004.

<그림 2-1> 한·미·일 기업물류비 추이 비교

업종별로 제조업은 '01년 대비 1.2%p 감소한 10.0%로, 유통업은 '01년 대비 0.3%p 감소한 9.3%로 나타났다. 이는 일본 제조업 평균(5.3%)보다는 1.9배, 일본 유통업 평균(4.3%)보다 2.2배 높은 수치이다. 상대적으로 물류비가 높은 세부업종은 비금속광물(15.3%), 조립금속(13.3%), 종이/인쇄/출판(11.2%) 등이며, 반면에 물류비가 낮은 업종은 제1차 금속(7.2%), 가죽/가방/마구/신발(7.8%) 등으로 나타났다<sup>16)</sup>.



<그림 2-2> 업종별 매출액 대비 물류비 비중

14) 일본로지스틱스시스템협회(JILS), 2003년도 물류코스트 조사 보고서, 2004.

15) Herbert W. Davis & Company, Logistics Cost and Service 2003, Annual Conference Proceedings(CLM), 2004.

16) 『2004 기업물류비 실태조사』, 대한상공회의소, 2004.



## 제2절 물류관련 법규 및 정책검토

### 1. 물류관련 법규 검토

#### 1) 물류관련법 체계

우리나라 물류관련 법령은 법규 중 물류관련 규정의 한계가 명확하지 않고 각 법령체계가 유사한 점이 많다. 물류관련법에는 화물유통촉진법, 유통단지개발촉진법, 화물자동차운수사업법, 철도소운송법, 항만운송사업법, 유통산업발전법, 농수산물유통 및 가격안정에 관한 법률 등이 있다.

물류관련법을 분야별로 구분하면 다음 <표 2-10>과 같이 분류할 수 있다.

<표 2-10> 물류관련법의 분야별 분류

구 분	관련법령
유통단지 기타 복합물류시설	- 유통단지개발촉진법, 유통산업발전법, 농수산물유통 및 가격안정에 관한 법률, 화물유통촉진법, 사회간접자본시설에 대한 민간자본유치촉진법
운송관련법규	- 해상운송 : 도로법, 화물자동차운수사업법, 육운진흥법 - 도로운송 : 철도법, 도시철도법, 철도소운송법, 공공철도건설촉진법 - 해운·항만 : 해운법, 해운산업육성법, 항만법, 항만운송사업법, 한국컨테이너부두공단법 -항공운송 : 항공법, 항공운송사업진흥법
보관관련법규	-화물유통촉진법, 농업창고업법(농산물)
포장관련법규	-산업디자인포장진흥법
물류정보화관련법규	-유통산업발전법, 화물유통촉진법
물류표준화관련법규	-유통산업발전법, 화물유통촉진법, 농수산물유통 및 가격안정에 관한 법률, 계량 및 측정에 관한 법률, 산업표준화법
물류자동화·공동화관련법규	-유통산업발전법
전문인력육성관련법규	-유통산업발전법, 화물유통촉진법

자료 : 육선종 외 3인 공저, 『물류관련법규』, 경록, pp.13~14.

## 2) 주요물류관련규정

물류산업에 대한 법적인 범위는 불분명할 뿐만 아니라 법규간 내용에도 유사한 점이 많다. 그렇기 때문에 물류산업에 대한 정비와 계획 수립시 계획시설의 용도, 개발의 방향 등을 명확히 하여 계획 시설의 주체와 법규 담당 관련부처와의 실무자간 업무협조와 역할분담을 잘 이끌어 내는 것이 중요하다.

화물유통촉진법, 유통단지촉진법, 화물자동차운수사업법 등은 건설교통부가 관할하고 있으며, 철도소운송법은 철도청이 관할한다. 또한 항만운송사업법은 해양수산부, 유통산업발전법은 산업자원부, 농산물유통 및 가격안정에 관한 법률은 농림부가 관할하고 있다. 주요물류관련 규정은 <표 2-11>과 같다

<표 2-11> 주요물류관련 규정

법률명	주요내용	관할	비고
화물유통촉진법	-화물유통기본계획 -물류 현황조사 -물류표준화 -복합운송추진법, 화물터미널, 창고업 -물류정보화 -물류기술의 진흥 -전문인력양성	건설교통부	물류일반에 관한 기본법적 성격
유통단지촉진법	-유통단지, 유통시설, 지원시설 -유통단지심의위원회 -유통단지개발종합계획 -유통단지개발·관리절차	건설교통부	
화물자동차운수사업법	-화물자동차운수사업 -화물자동차운송알선사업	건설교통부	자동차운수사업법에서 분리
철도소운송법	-철도소운송업의 영업에 관한 규정 -운송취급, 운송대리, 부수운송, 이용운송, 화차하역	철도청	
항만운송사업법	-항만운송사업 (하역·검수·검정·검량) -항만운송관련사업	해양수산부	
유통산업발전법 (구 도·소매업진흥법)	-집배송시설, 집배송센터, 집배송단지 -물류표준화·정보화·자동화·공동화	산업자원부	상류일반에 관한 기본법적 성격
농수산물유통 및 가격안정에 관한 법률	-농수산물유통센터 -농수산물집하장	농림부	농수산물유통에 관한 기본법적 성격

### 3) 물류시설의 정의와 구분

물류시설이란 화물유통촉진법 제2조제7호 의하면 화물의 운송, 보관 또는 하역 등 화물의 유통을 위한 도로, 항만, 철도, 공항, 화물터미널 및 창고 등으로 포괄적으로 정의하고 있다. 운송수단이 이용할 수 있는 도로, 철도, 항만, 공항 등 물류기반시설과 화물터미널, 집배송센터, 화물취급장, 유통단지, 복합화물터미널 등 같은 거점시설로 구분할 수 있다. 광의의 물류시설은 통행로를 포함하나 협의의 물류시설은 거점시설을 의미한다.

내륙화물기지와 유통단지는 시설이 집단화된 물류거점시설이며, 집배송센터, 화물터미널, 화물취급장 등은 물류단위시설이라고 볼 수 있다.

복합화물터미널은 『화물유통촉진법』 제2조제8호의2에 의하면 2가지 이상의 운송수단간의 연계수송을 할 수 있는 규모 및 시설을 갖춘 화물터미널로 정의되고 있다. 복합화물터미널의 단지내에는 국내화물을 주로 취급하는 화물취급장, 집배송센터 등의 단위물류시설과 수출입화물을 취급하는 내륙컨테이너기지에는 컨테이너 장치장(보세물품 취급)과 야드(컨테이너 적재) 등이 있다. 내륙화물기지는 복합화물터미널(IFT)과 내륙컨테이너기지(ICD)를 포함하는 개념이다.

유통단지는 『유통단지개발촉진법』 제2조제1호에 의하면 유통시설과 지원시설을 집단적으로 설치·육성하기 위하여 지정·개발하는 일단의 토지로 정의하고 있고 유통시설은 동법동조 제2호에 의하면 상품의 수송, 보관, 포장, 하역, 가공, 통관, 판매, 정보처리 등을 위한 시설로 정의한다. 복합화물터미널과 유통단지의 법적 개념은 복합화물터미널은 ‘운송수단’으로, 유통단지는 ‘유통시설’로 정의하고 있어 상호개념을 달리하고 있지만 입주시설과 기능이 유사하다(<그림 2-3> 참조).

		유통단지
복합화물터미널(도로 + 철도 운송)		
- 화물터미널	배송센터	유통가공시설
- 복합일관 대량수송체제	창고	
- ICD기능	정보센터	판매, 전시, 주거시설
- 연계수송		

<그림 2-3> 복합화물터미널(내륙화물기지)과 유통단지 비교

물류시설의 종류는 화물터미널, ICD, CFS, 창고, 화물취급장, 집배송센터, 공동집배송센터, 유통단지, 농수산물종합유통센터, 농수산물공판장, CY 등으로 구분하고 있다 (<표 2-12> 참조).

<표 2-12> 물류시설의 종류와 정의

시설명	정의
화물터미널	화물의 집화·하역·분류·포장 또는 통관 등에 필요한 기능을 갖춘 시설물 *복합화물터미널 : 두 종류 이상의 운송수단간의 연계수송을 할 수 있는 규모 및 시설을 갖춘 화물터미널
ICD	내륙컨테이너기지(Inland Container Depot)의 약칭. 항만 및 내륙운송수단의 연계가 편리한 산업지역에 위치한 컨테이너 집하·혼재를 위한 하차장을 말하며 컨테이너 장치·보관기능, 집하·분류기능 및 통관기능을 담당
CFS	Container Freight Station의 약칭. 컨테이너에 화물을 적재하거나 인출하고, 일반화물트럭에 상·하차하는 작업에 따른 환적 및 일시보관 창고
창고	물건의 멸실·훼손을 방지하기 위한 보관시설 또는 보관장소
화물취급장	당일 집배송이 이루어지는 택배화물을 취급하는 장소
집배송센터	유통사업자 또는 제조업자의 사용에 제공하기 위하여 집배송시설 및 관련 업무시설 또는 판매시설을 갖추어 조성한 시설물
공동 집배송단지	집배송센터(판매시설을 갖춘 집배송센터는 제외)를 집단적으로 설치하여 다수의 유통사업자 또는 제조업자가 시설물의 전부 또는 일부를 공동으로 사용할 수 있도록 조성한 단지
유통단지	유통시설(화물터미널, 집배송단지, 도소매단지, 농수산물도소매단지)과 지원시설(가공제조시설, 정보처리시설, 금융·보험·의료·교육·연구시설 및 편의시설)을 집단적으로 설치·육성하기 위하여 지정 개발하는 일단의 토지
농수산물 종합유통센터	농수산물의 수집·포장·가공·보관·수송·판매 및 그 정보처리 등 농수산물의 물류활동에 필요한 시설 및 이와 관련된 업무시설을 갖춘 사업장
농수산물 도매시장	농수산물을 도매하기 위하여 특별시장, 광역시장, 시장이 관할구역에 개설하는 시장
농수산물 공판장	농·임·축·수협과 중앙회 또는 공익법인이 농수산물을 판매하기 위하여 개설·운영하는 사업장
C Y	Container Yard의 약칭. 컨테이너를 보관·집하·배송 등을 하는 장소

주요 물류거점시설은 유통단지, 화물터미널, 공동지배송단지, 항만배후단지, 신항만 등으로 분류한다. 법적 정의와 세부시설, 관련법규, 계획주체 등은 <표 2-13>과 같다.

<표 2-13> 주요 물류거점시설 관련 법규

시설명	정의	세부시설	사업 시행자	관련법규		계획주체
				법규명	지원사항	
유통 단지	유통시설 및 지원시설을 집단적으로 설치·육성하기 위하여 지정·개발하는 일단의 토지	-화물터미널 -창고 -대규모점포 -공동집배송단지 -전문상가단지 -농수산물 도매시장 -각종지원시설	공공 민간	유통단지개발 촉진법	-각종 조세 및 부담 금 감면 -재정지원 및 용자 -기반시설 설치	건설교통부/ 광역지자체
화물 터미널	화물의 집화·하역·분류·포장·보관 또는 통관 등에 필요한 기능을 갖춘 시설물	-화물터미널 -창고 -복합운송주선업	공공 민간	화물유통 촉진법	-자금 용자 -부지확보 지원	건설교통부
공동 집배송 단지	유통제조업자가 공동으로 사용가능한 집배송시설 및 부대시설이 설치되어 있는 지역 및 시설물	-대규모점포 -공동집배송단지 -전문상가단지	공공 민간	유통산업 발전법	-재정지원 -전문상가단지 건립 지원 -부지확보 -도시계획시설의 설 치	산업자원부
항만 배후 단지	지원시설 및 항만친수시설을 집단적으로 설치·육성하기 위하여 지정·개발하는 지역	-항만지원시설 -항만친수시설 -화물보관 및 처리 시설	공공 민간	항만법	-재정지원 -용자 및 조세감면	해양수산부
신항만	수출입화물 등의 원활한 수송을 위하여 건설되는 항만	-항만시설 -항만관련시설 -기반시설	공공 민간	신항만건설 촉진법	-재정지원	해양수산부

자료 : 『울산광역시 도시물류기본계획』, 울산광역시, 2005. 11. p.16.

#### 4) 주요 물류관련 법규 내용

오는 2007년 1월부터 물류터미널(화물터미널) 건설 절차가 대폭 간소화된다. 또 현행 화물유통촉진법과 유통단지개발촉진법을 물류정책 기본법과 물류시설법으로 전면 개편하고 현행 20년 단위로 수립하고 있는 국가물류기본계획을 10년 단위로 단축시켜 물류 여건 변화에 능동적으로 대처하게 된다.

건설교통부는 물류정책의 시너지 효과를 높이기 위해 이 같은 내용을 골자로 한 물류정책기본법 및 물류시설법안을 마련, 2일자로 입법예고하고 올 하반기 관련법제·개정을 거쳐 오는 2007년 1월부터 시행할 예정이다.

법안에 따르면 일관성 있는 물류정책을 펼치기 위해 국무총리를 위원장으로 하고 건교부 등 물류 관련 부처 장관과 민간 물류전문가가 위원으로 참여하는 ‘국가물류정책위원회’를 설치해 부처별로 분산된 물류정책 기능을 조정할 수 있도록 했다.

또 화물터미널 건설 활성화를 위해 터미널 내에 화물의 가공 및 조립시설 등 부가가치 물류시설 설치를 허용하고 터미널 건설 때 공사시행인가를 받은 경우 도시계획시설 결정 및 건축허가를 모두 의제 처리해 건설 절차를 대폭 간소화했다. 지방자치단체가 물류단지 진입도로 건설에 필요한 재원을 확보할 수 있도록 시·도별로 물류단지개발 특별회계도 설치한다.

이와 함께 부처별로 분산된 물류시설에 대한 중복투자를 방지하기 위해 물류시설에 대한 5년 단위 종합계획을 수립하고 물류단지나 복합물류터미널 등 물류시설을 개발하는 경우 연계 교통 대책 수립을 의무화 했다.

이밖에 종합물류기업 인증제의 정착을 위해 종합물류기업인증센터를 설치하고 인증 업체에 인증 마크를 사용할 수 있도록 하는 등 제도를 보완한다<sup>17)</sup>.

<표 2-14> 화물유통촉진법[일부개정 : 2005. 1. 27. 법률 제 7384호]

구 분	내 용			
제정목적	물류체계를 합리화하고 화물의 유통과 관련된 사업의 건전한 발전을 도모함으로써 화물유통의 촉진과 물류비의 절감에 의하여 국민경제의 발전에 이바지함			
주요내용	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 화물터미널의 정의</li> <li>• 국가물류기본계획의 수립</li> <li>-수립권자, 수립기간</li> <li>-국가물류기본계획의 내용</li> <li>• 도시물류기본계획</li> <li>-수립권자, 수립기간</li> <li>-국가물류기본계획의 내용</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• 복합화물터미널사업</li> <li>-인가권자</li> <li>-복합화물터미널 사업의 등록기준</li> <li>-공사시행인가</li> <li>-인 · 허가외제</li> <li>-화물터미널의 지원</li> <li>• 화물터미널의 지원</li> </ul>	
화물터미널	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 화물의 집하·하역·분류·포장·보관 또는 통관 등에 필요한 기능을 갖춘 시설물</li> <li>• 화물터미널은 이용자와 기능에 따라 다음과 같이 구분됨</li> </ul>			
	화물터미널			
	이용자		기능	
	공용화물터미널	전용화물터미널	복합화물터미널	일반화물터미널
타인의 이용에 제공하기 위하여 설치한 화물터미널	화물자동차운송사업자가 자기의 사업에 이용하기 위하여 설치한 터미널	2가지 이상 운송수단간의 연계운송을 할 수 있는 규모 및 시설을 갖춘 터미널	복합화물터미널 이외의 화물터미널	

17) 파이낸셜뉴스, 2006. 6. 2일자.

<표 2-15> 유통단지개발촉진법[제정 : 2003. 5. 29, 법률 제 6893호]

구 분	내 용	
제정목적	유통시설용지를 원활히 공급하고 유통시설을 합리적으로 배치하여 유통구조의 개선과 유통산업의 발전을 촉진함으로써 산업경쟁력을 강화하고, 국토의 균형있는 발전과 국민경제의 건전한 발전에 이바지함	
주요내용	<ul style="list-style-type: none"> <li>유통시설의 정의</li> <li>유통단지 개발계획</li> <li>유통단지의 지정</li> <li>유통단지개발계획의 내용</li> <li>유통단지지정의 해제</li> <li>유통단지개발 사업 시행자의 지정</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>유통단지개발실시계획의 승인</li> <li>인·허가 등의 의제</li> <li>고공시설 및 토지 등의 귀속</li> <li>유통단지의 분양·임대 및 관리</li> <li>유통단지 등의 건축허가 및 사용승인</li> <li>기타 지원사항</li> </ul>
유통단지	화물의 집하·하역·분류·포장·보관 또는 통관 등에 필요한 기능을 갖춘 시설물	

<표 2-16> 유통산업발전법[제정 : 2004. 1. 20, 법률 제 7100호]

구 분	내 용	
제정목적	유통산업의 효율적인 진흥과 균형있는 발전을 꾀하고, 건전한 상거래질서를 바로 세움으로써 소비자의 보호하고 국민경제의 발전에 이바지함	
주요내용	<ul style="list-style-type: none"> <li>공동집배송센터의 정의</li> <li>유통산업발전계획</li> <li>기본계획의 수립·시행</li> <li>기본계획의 내용</li> <li>공동집배송센터의 지정</li> <li>공동집배송단지의 지정권자</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>공동집배송단지의 지정요건</li> <li>공동집배송단지의 지정절차</li> <li>인·허가 등의 의제</li> <li>공동집배송단지의 지원</li> <li>공동집배송단지개발촉진기구의 지정</li> </ul>
유통단지	시설명	정 의
	공동집배송단지	공동집배송단지는 집배송센터를 집단적으로 설치하여 다수의 유통업자 또는 제조업자가 그 시설물의 전부 또는 일부를 공동으로 사용할 수 있도록 조성한 단지
	집배송센터	유통사업자 또는 제조업자의 사용에 제공하기 위하여 집배송시설 및 관련업무시설 또는 판매시설을 갖추어 조성한 시설물
	집배송시설	상품의 주문처리·재고관리·수송·보관·하역·포장 및 가공활동과 그 활동을 유기적으로 조정 또는 지원하는 정보처리활동에 직접 사용되는 기계 또는 장치 등의 일련의 시설
공동집배송단지의 개별시설	시설명	시설내용
	재고관리시설	• 보관상품의 검색·확인 및 상품의 입출고 상황을 파악할 수 있는 시설
	보관 및 하역시설	• 건축법시행령 별표1 제18호 가목의 창고, 나목의 하역장 및 이에 유사한 시설 • 화물적치용 건조물 및 이에 유사한 시설 • 물류자동화 설비
	수·배송시설	• 상품의 입·출하시설 및 이에 유사한 시설 • 물류자동화 설비
	정보처리시설	• EOS시스템, EDI시스템 등 집배송센터 이용상품의 흐름을 자동적으로 파악할 수 있는 정보화시설
	주문처리시설	• 거래업체간 상품의 주문, 수·발주 활동을 정보화·자동화하는 시설
	분류·포장시설	• 건축법시행령 별표1 제17호의 규정에 의한 상품의 가공에 이용되는 시설 및 이에 유사한 시설과 포장·분류를 위한 시설 • 물류자동화 설비
	부대시설	• 관리사무소, 연수실, 주유소, 차량정비시설, 식당

<표 2-17> 항만법[제정 : 2003. 5. 29, 법률 제 6893호]

구 분	내 용
제정목적	항만의 지정·개발·관리 및 사용에 관한 사항을 규정함으로써 항만의 건설을 촉진하고, 그 관리·운영의 효율화를 도모하여 국민경제의 발전에 이바지함을 목적으로 함
주요내용	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 항만시설의 정의</li> <li>• 항만배후단지의 정의</li> <li>• 항만기본계획</li> <li>• 항만배후단지</li> </ul>
항만배후단지개발 종합계획	무역항의 항만구역 및 임항구역 안에서 지원시설과 항만친수시설을 집단적으로 설치·육성함으로써 항만의 부가가치 및 항만관련 산업활동을 증진하고 항만을 이용하는 자의 편의향상에 이바지하기 위하여 지정·개발하는 지역

<표 2-18> 신항만건설촉진법[제정 : 2003. 5. 29, 법률 제 6893호]

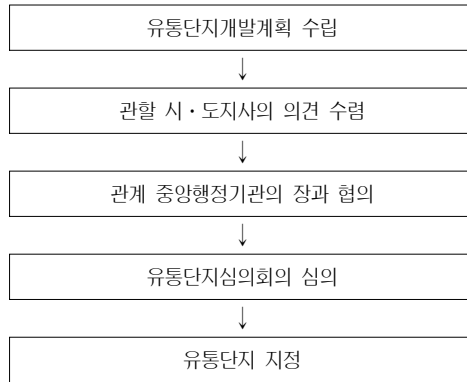
구 분	내 용
제정목적	신항만의 신속한 건설에 필요한 사항을 정함으로써 신항만건설사업을 효율적으로 추진하여 급증하는 항만수요에 대비하고 나아가 국민경제의 발전에 이바지함
주요내용	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 신항만건설기본계획의 수립</li> <li>• 신항만건설기준계획의 내용</li> <li>• 예정지역의 지정</li> <li>• 신항만건설사업의 시행자</li> </ul>
신항만건설사업	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 항만법 제2조 제6호의 규정에 의한 항만시설의 건설사업</li> <li>• 신항만을 이용하는 화물과 여객 등을 수송하기 위하여 신항만과 배후간선망을 연결하는 도로·철도 또는 운하의 건설사업</li> <li>• 화물유통시설, 정보통신시설, 항만이용객 및 항만관련업무종사자를 위한 편의시설, 해양친수공간 등 항만관련시설의 기반조성사업</li> <li>• 항만관련업무종사자와 이주민을 위한 주거시설의 기반조성사업</li> <li>• 신항만건설예정지역의 조성을 위한 공유수면의 매립사업</li> </ul>

### (1) 유통단지 개발과정

정부는 유통단지의 건설을 촉진하기 위하여 유통단지개발촉진법 (1995.12), 동법 시행령(1996. 6) 및 시행규칙(1996. 8)을 제정하였다. 유통단지는 화물터미널, 집배송단지, 도소매단지, 농수산물 물류센터 등의 유통시설과 정보·금융 등 지원시설을 하나의 단

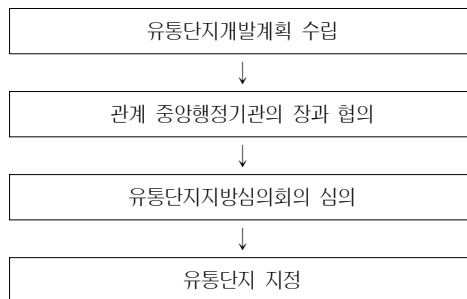


지에 집단화하여 개발하는 것이다.



<그림 2-4> 건설교통부 장관의 지정

유통단지는 원칙적으로 건설교통부 장관이 지정해야 하나 100만 m<sup>2</sup> 이하일 경우에는 시·도지사가 지정할 수 있다. 또한 유통단지의 지정 신청과 관련해서는 중앙행정기관장과 대통령령이 정하는 정부투자기관, 지방공기업법에 의한 지방공사, 특별법에 의한 법인, 민법 또는 상법상 법인 등은 유통단지의 지정이 필요하다고 인정할 때에는 대상지역을 정하여 건설교통부 장관 또는 시·도지사에게 유통단지의 지정을 요청할 수 있다.



<그림 2-5> 시·도지사의 지정

유통단지로 지정된 현황은 다음 <표 2-19>와 같다.

<표 2-19> 전국유통단지 개발계획

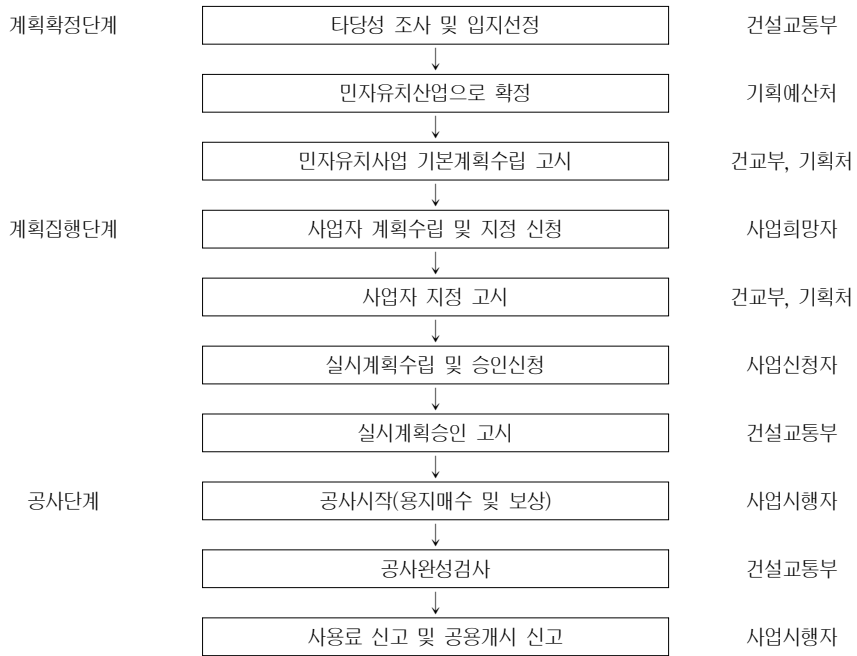
구 분	계 (만평)	1단계 (2006)	2단계 (2011)	3단계 (2016)	비고
총 계	1,694	367	529	798	
수 도 권	759	146	265	348	
부산권	84	23	26	35	
강원권	45	14	15	16	
충북권	82	16	21	45	
대전 · 충남권	153	37	43	73	
전북권	67	18	20	29	
광주 · 전남권	116	22	31	63	
대구 · 경북권	181	43	51	87	
울산 · 경남권	203	48	56	99	
제 주 권	5	0	2	3	

## (2) 내륙화물기지 사업추진절차

내륙화물기지는 『민자유치촉진법』에 의한 민자유치사업으로 추진 중에 있다. 정부의 지원은 내륙화물기지의 진입도로, 인입철도, 상수도 등 기간시설은 정부에서 건설하여 사업자가 이용할 수 있도록 제공한다. 부지매입비는 전액 정부에서 재정융자하며, 부지매입비를 제외한 총 민간투자비의 30%를 정부가 재정융자하고 있다. 융자조건은 5년 거치 후 15년 분할 상환하도록 되어 있다.

조세 등에 대한 지원사항을 살펴보면 토지조성 및 건물 등을 양도하여 발생하는 소득에 대하여는 특별부가세액의 50%를 감면하고 있으며, 사업시행자가 본 사업에 투자 시 투자액의 15%를 투자준비금으로 인정하여 법인세부과시 손금으로 처리하고 있다.

내륙화물기지 사업추진절차는 <그림 2-6>과 같다.



<그림 2-6> 국가관리 민자사업의 추진절차

## 2. 물류 정책 및 계획<sup>18)</sup>

### 1) 중앙정부의 물류정책 및 계획

세계 경제는 현재 급속한 글로벌화와 동시에 지역화도 매우 빠른 속도로 진행되고, 금융자산 뿐만 아니라 생산시설 등도 국경을 초월하여 경제여건이 유리한 곳으로 매우 유동적으로 움직이고 있고 NAFTA와 EU의 사례에서 볼 수 있듯이 지역적 통합 또한 거대 경제권을 중심으로 급속히 이루어지고 있다.

우리나라 물류정책은 1990년대 들어와서 독립적으로 수행되기 시작하였으며, 1990년대 이전에는 주로 개별적인 물류산업위주의 정책이 수행되어왔다. 2000년대 들어와서는 물류정책부문에 동북아 물류중심지화정책이 대두되었다.

1990년 이전 물류정책은 물류산업에 속하는 세부업종에는 철도운송산업, 화물자동차운송산업, 해운·항만산업과 같이 많은 장치가 필요한 산업이 있는가 하면, 화물자동차운송산업과 같이 비교적 간단한 장비로 서비스를 생산할 수 있는 사업도 있으나, 물류산업은 전통적으로 정부의 개입이 필요한 분야로 인식되고 있었다.

1990년대에서 물류정책은 독립적이고 종합적으로 수립되기 시작하였다. 1994년도에 화물유통기본계획(1994~2003)을 수립하여 물류정책의 범위를 확대하였다. 화물유통기본계획의 개요를 살펴보면 계획기간은 1994~2003년(10년간)이다. 계획목표는 신속, 저렴, 편리, 안전한 물류 서비스를 제공하는 것으로 수송, 보관, 하역 등 모든 물류부문에 걸친 일관물류체제를 구축하는 것이다. 전략목표는 고도산업사회에 대응하는 선진 물류체제구축, 기업경쟁력 제고를 위한 산업지원형 물류 서비스 제공, 국제물류 중심지로써 우리나라의 위상 및 역할을 강화하는 것이다.

화물유통기본계획의 주요 추진과제는 지역거점 물류시설의 확충, 지역간 화물수송망 구축, 수송구조의 합리적 개편, 물류시설의 운영 효율화, 창고 시설의 확충, 물류표준화 추진, 종합물류정보망 구축, 물류 관련제도 절차의 개선, 국제 물류중심지 역할 강화, 물류기술 혁신, 물류전문인력 양성 및 행정지원 강화 등이다.

기타 정책으로 1990년대에 내륙화물기지에 대한 구체적인 계획이 수립되어 수도권 및 부산권에 내륙화물기지가 건설되어 운영을 시작하였다. 화물자동차운송업에 대한

---

18) 신동선, 「물류부문의 정부기능 및 역할정립에 관한 연구」, 교통개발연구원, 2002. 6.

규제완화로 시장진입제도가 면허제가 등록제로 전환되었다. 물류정보화 촉진을 위하여 정부주도로 종합물류정보망이 구축되기 시작하였으며, 물류관리사제도가 도입되었다.

2000년대 들어와서 동북아물류중심지화 전략이 주요 물류정책의 대상으로 등장하게 된다. 동북아물류중심지화는 동북아비즈니스 중심지화로 확대되었다.

동북아 물류중심지화 정책이 등장한 배경은 동북아지역이 세계 3대 교역권의 하나로 비중이 확대되고 있으며, 중국의 위상이 제고되고 있다는 데에 있다. 세계 물동량 중 동북아 비중이 2000년 28.1%에서 2006년 30.1%로 증가할 것으로 전망되고 있다. 현재 세계 5대 항만이 모두 아시아에 위치하고 있다<sup>19)</sup>.

급증하고 있는 동북아 물동량 선점을 위한 주변국간 경쟁이 심화되고 있는 가운데 중국은 상해항을 세계 최대항만으로 건설 추진 중에 있다. 또한, 세계경제의 국제화 흐름에 따라 아시아 각국은 자국을 국제 비즈니스 중심지로 육성하려는 노력을 활발히 전개하고 있다. 이러한 대외여건의 변화속에서 경제대국 일본과 중국 사이에 위치한 한국은 동북아의 경제활동과 국제물류의 최적지로서 그 역할이 부상하고 있다. 그러나 중국의 발전 속도를 감안할 때 향후 5~10년 내 한국이 동북아 물류중심국가로서의 위상을 확보하지 못하는 경우 한국의 지정학적 여건은 오히려 우리 경제의 생존에 장애요인으로 작용할 가능성이 크다는 지적이 있다. 따라서 「동북아 금융·물류 중심국가 실현」을 2대 핵심목표(나머지 하나는 지방분권) 가운데 하나로 내세우고 있는 상태이다. 동북아 물류중심국가 실현 전략은 향후 한국 경제의 생존전략이자 번영을 위한 필수전략이 된다.

이러한 정부의 물류 관련 기본계획으로 동북아시아대위원회의 ‘동북아 물류중심 추진 로드맵(2003)’, 건교부의 ‘제4차 국토종합계획(2000)’, ‘국가물류기본계획(2001)’의 ‘국가물류시행계획(2006)’, ‘제2차 유통단지개발 종합계획(2002)’ 등이 있다. 동북아 물류중심 추진 로드맵은 동북아시아대위원회 구 동북아경제중심 추진위원회에서 국가차원의 물류중심화추진전략의 일환으로 기획되었다. 한편 국가물류기본계획은 건설교통부 주관으로 추진되고 있는 장기전략의 일환으로 물류의 미래상과 정책추진 방향을 제시하고 있으며 년 단위의 중기물류기본계획을 수립하여 구체적인 실행계획을 마련하고 있다.

동북아의 물류 중심국가가 되기 위한 전략이 우리의 현실적 경쟁여건과 성공 가능성, 그리고 파급효과 등을 고려할 때 상기의 계획은 가장 우선적으로 추진되어야 한다.

---

19) 5대항만 : 싱가포르, 홍콩, 부산, 카오슝, 상해, 재정경제부, 2000.

## (1) 동북아 물류중심 추진 로드맵

동북아 물류중심 추진 로드맵의 추진 배경은 기존의 낙후되고 불균형적인 물류체계의 개선을 통하여 동북아 물류중심 국가의 지위 선점과 획기적인 물류발전을 도모하기 위한 것이다.

<표 2-20> 동북아 물류중심 추진 로드맵

구 분	내 용
계획의 개요	<p>&lt;기본목표&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 세계수준의 공항과 항만 개발을 통하여 세계의 화물·정보·사람이 모이는 동북아의 관문을 건설</li> <li>• 동북아 물류 비즈니스센터의 건설 : 공항·항만 관세자유지역을 경제자유지역으로 확대하여 조립·가공·판매·전시·포장·보관의 부가가치물류를 활성화시키고 배후의 산업단지과 연관하여 보험·금융·연구 등의 산업집적화</li> </ul>
주요내용	<p>&lt;7대 추진과제&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 교통시설 투자배분 조정               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 세부적인 방안으로 철도와 연안해운의 수송분담률 제고</li> <li>- 거점항만을 조기에 확충하며 이를 위하여 교통세 존치기한을 연장하고 교통시설특별회계의 부문별 배분비율을 대폭 조정</li> <li>- 내륙 거점 물류시설을 확충하고 유사물류시설 기능의 통합조정</li> </ul> </li> <li>• 국제경쟁력을 가진 물류전문기업 육성               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 진입제와 다단계추진에 대한 대책을 강구</li> <li>- 대형화, 종합화, 거래투명화의 유도</li> <li>- 물류 영세업체에 대한 고객들의 신뢰성 제고와 개별처주의 화물확보 지원대책 강구</li> </ul> </li> <li>• 물류거래 투명화               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 신용카드 결제 유도, 확산을 통한 물류거래의 투명성을 제고</li> <li>- 물류정보망을 통한 사이버(Cyber) 거래 확산 대책을 마련</li> <li>- 제3자 물류기업 이용확산을 통한 거래투명화 유도</li> </ul> </li> <li>• 물류인력양성               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 물류전문대학원을 설립하고 고급 전문인력을 양성</li> <li>- 컨테이너 부두와 배후단지 운영에 대비하는 기능인력 양성</li> </ul> </li> <li>• 국제물류 지원제도 개선 및 물류기업유치               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 관세자유지역법과 자유무역지역법을 통합보완</li> <li>- 통관절차를 물류허용위주로 전면 개편</li> <li>- 세계적 물류, 제조기업의 동북아물류센터 유치</li> </ul> </li> <li>• 막힘없고 서류없는 물류정보시스템 구축               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 공항, 항만 물류정보화를 개선하고 화물운송시스템의 표준화 및 정보화 추진</li> <li>- 물류정보 연계, 통합 시스템 구축과 국가기간 물류DB 구축</li> </ul> </li> <li>• 동북아 철도망 구축               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 동북아 국가간 국제적 협조체제 구축</li> <li>- 남북철도 표준화 및 북한철도 현대화 사업을 추진</li> </ul> </li> </ul>

특히 세계수준의 공항과 항만 개발을 통하여 세계의 화물·정보·사람이 모이는 동북아의 관문을 건설하는 것을 주요 골자로 하고 있다. 종전의 단순 환적 위주의 물류거점에서 벗어나 부가가치 물류거점으로 이행하여 최종적으로 동북아 물류 비즈니스 센터의 건설을 목표로 하고 있는데 의의가 있다고 할 수 있다. 구체적으로 공항·항만 관세자유지역을 경제자유지역으로 확대하여 조립·가공·판매·전시·포장·보관의 부가가치물류를 활성화시키고 배후의 산업단지와 연관하여 보험·금융·연구 등의 산업 집적화를 시도하고자 한다.

‘동북아 물류중심 추진 로드맵’에서는 동북아 물류중심국가 건설을 위하여 다음과 같은 7가지 주요 과제를 선정하였다. 즉 교통시설 투자배분 조정, 국제경쟁력을 가진 물류전문기업 육성, 물류거래 투명화, 물류인력양성, 국제물류 지원제도 개선 및 물류기업유치, 막힘없고 서류없는 물류정보시스템 구축, 동북아 철도망 구축 등을 핵심과제로 채택하여 구체적인 사업들을 모색하고 있다.

## (2) 제4차 국토종합계획 수정 계획

수정계획(안)에서 원래의 제4차 국토종합계획과 달라진 주요내용을 보면, 우선은 국토의 균형발전 전략을 강조하였다. 계획의 기초를 원 계획의 「21세기 통합국토의 실현」에서 「약동하는 통합국토의 실현」으로 변경하여 세계로 약동하면서 다핵의 권역이 통합되는 국토비전을 제시하였고 이를 뒷받침하기 위하여, 국토의 공간구조를 원 계획의 동서간 3개의 선형축을 면의 개념인 7+1의 다핵형 공간구조로 개편하였다<sup>20)</sup>.

또한, 이러한 7+1의 경제권역이 지역의 자립형 경제발전의 기초가 될 수 있도록 하기 위하여 행정중심복합도시의 건설, 공공기관 지방이전, 기업도시, 지역혁신클러스터 등 국토의 균형발전을 위한 새로운 시책들을 구체적으로 제시하였다.

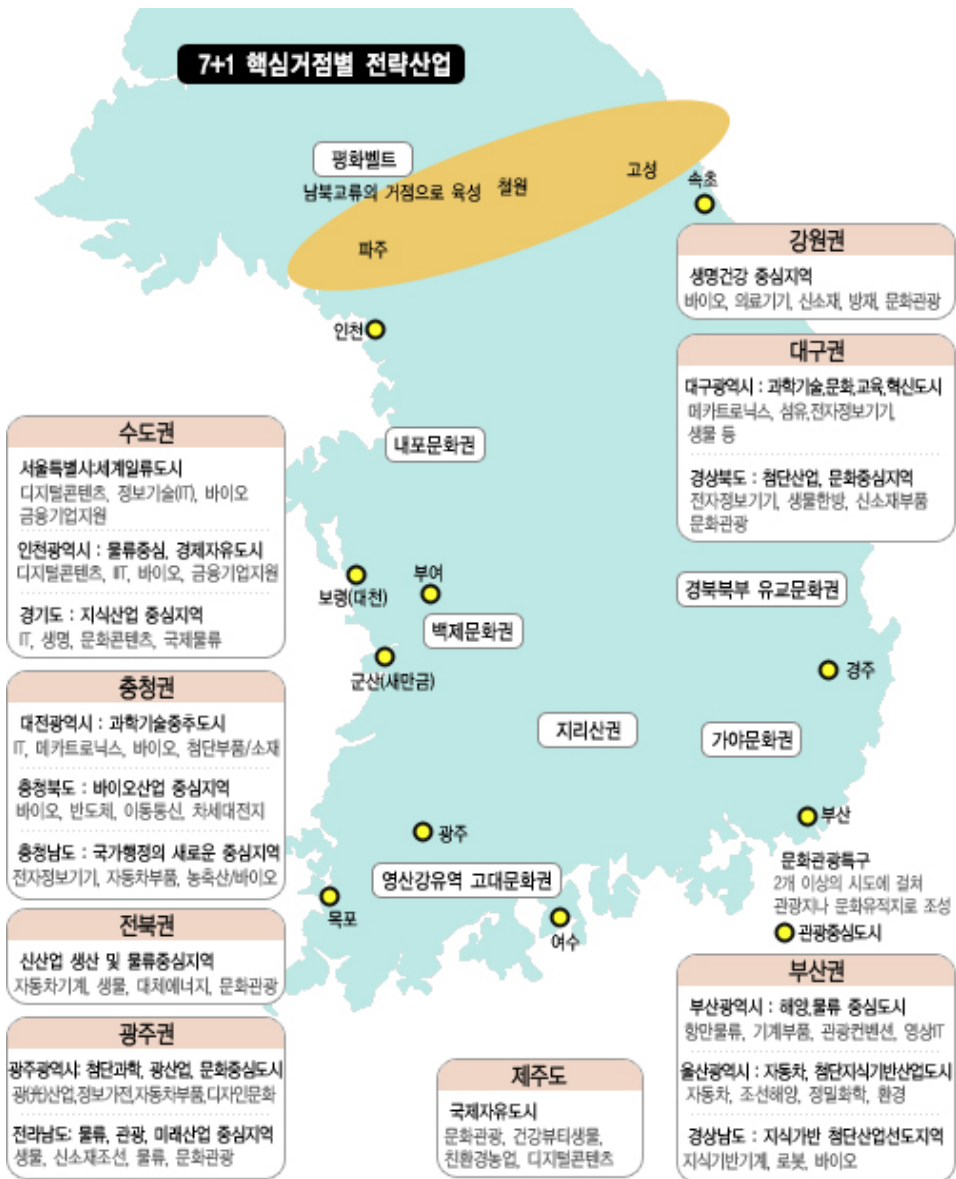
---

20) 7 : 수도권, 강원권, 충청권, 전북권, 광주권, 대구권, 부산권, 1 : 제주도.

<표 2-21> 제4차 국토종합계획 수정계획

구 분	내 용
계획의 개요	<p>&lt;기본목표&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 상생하는 균형국토 : 다핵분산형 국토구조 형성 등</li> <li>• 경쟁력있는 개방국토 : 국토의 개방거점 확충으로 동북아 물류, 금융, 교류중심지로 도약 등</li> <li>• 살기좋은 복지국토 : 삶의 질 개선 등</li> <li>• 지속가능한 녹색국토 : 환경친화적 개발과 전방위 재난관리 체제 구축 등</li> <li>• 번영하는 통일국토 : 남북간 협력체제 정립과 한반도 통합 인프라 구축 등</li> </ul>
주요내용	<p>&lt;6대 추진전략&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 자립형 지역발전 기반의 구축</li> <li>• 동북아 시대의 국토경영과 통일기반 조성</li> <li>• 네트워크형 인프라 구축</li> <li>• 아름답고 인간적인 도시·주거환경 조성</li> <li>• 지속가능한 국토 및 자원 관리</li> <li>• 분권형 국토계획 및 집행체계 구축</li> </ul>
물류관련내용	<p>&lt;초고속 교통인프라 및 통합물류체계 구축&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 네트워크형 국토건설을 위한 국가기간 SOC시설 확충             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 신행정수도 건설, 낙후지역개발 등을 고려한 국토 동서축 및 동해안축 등의 연계도로망 확충</li> </ul> </li> <li>• 고속철도 및 고속도로 수해지역 확대를 통한 지역개발 활성화             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 고속철도 정차역과 연계한 지방도시 역세권 개발</li> <li>- 고속철도 및 고속도로의 수해지역 확대를 위한 연계교통망 확충</li> </ul> </li> <li>• 대도시권 광역교통체계의 구축 및 운영개선             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 대도시권 교통혼잡 완화 및 물류비 감소를 위한 광역교통체계 개선</li> <li>- 환경친화적이고 인간중심의 도시교통체계 구축</li> </ul> </li> <li>• 국가 통합물류시스템의 정립             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 동북아 허브공항 및 부산신항, 광양항과 연계된 배후물류단지 개발</li> <li>- 기존 물류시설의 복합물류단지화, 물류정보화 및 물류단지의 통합운영체계의 구축</li> </ul> </li> </ul>
전라북도 관련내용	<p>전라북도 : 신산업 생산 및 물류 중심지역</p> <p>&lt;기본목표&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 환황해권 및 새로운 국토발전축의 중심지역</li> <li>• 지역전략산업의 육성을 통한 신산업 중심지역</li> <li>• 세계적인 멋·맛·소리 문화의 창조지역</li> </ul> <p>&lt;발전방향&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 새로운 국토축 형성에 부응하여 행정중심복합도시와 연계 강화</li> <li>• 지역간 광역교통·물류체계 구축 및 지역정보화 추진</li> <li>• 지역산업구조 고도화 및 지역혁신 네트워크 구축</li> <li>• 전통문화중심 및 영상문화산업수도화로 지역자원을 세계화</li> <li>• 청정 자연환경의 보전·관리와 정주환경 개선</li> <li>• 자치행정역량 강화와 인접 지자체간 협력사업의 우선 추진</li> </ul>





<그림 2-7> 제4차 국토종합계획 수정계획

### (3) 국가기간교통망계획(2000~2019)

우리나라의 도로, 철도, 공항, 항만 등 교통시설별로 상호연관성이 없이 단편적으로 확충함으로써 국가교통정책 목표를 달성하는 데는 한계가 있다.

또한, 전체 수송수요 및 종합적인 시설대안 등에 대한 고려가 미흡하고 지역별, 부문별로 소규모 분산투자로 인해 한정된 재원의 효율적인 활용에는 한계가 있다.

개별 교통시설 완공 후에는 상호 연계성과 보완성이 부족하여 국가교통체계의 효율성이 저하되므로, 교통시설확충과 병행하여 교통체계의 운영개선 등 효율적인 국가종합교통체계를 구축해야 할 필요성이 대두되었다. 교통시설확충 등 양적 교통정책과 교통수요관리, 첨단기술의 활용 등 질적 교통정책을 병행 추진해야만 점차 다양화, 복잡화, 연쇄화되고 있는 교통문제를 효율적으로 해결이 가능하게 된다.

더불어 다가오는 동북아 중심시대에 대비 우리교통의 먼 미래를 내다보는 체계적인 장기 종합교통계획이 필요하다. 개별 교통시설의 단순한 배치가 아닌 수요와 수단별 특성 등을 감안한 종합교통체계를 구축하고, 수송수요와 부족재원 등을 감안하여 계획물량과 투자우선순위를 설정하여 집중투자를 한다.

또한 우리나라의 지리적 이점을 살려서 동북아 중추기능을 담당할 수 있도록 교통체계를 국제적인 수준으로 정비할 필요성 등을 종합해 20년을 단위로 국가종합교통체계의 효율적인 구축방향을 제시하는 국가기간교통망계획을 수립하였다. 이는 간선도로, 간선철도, 공항, 항만 등 국가기간교통시설에 관한 장기적·종합적인 투자기본정책을 설정하는 계획이고, 교통관련 계획에 관한 상위계획이며 그 기본이 되는 계획이다.

계획의 주요내용으로는 종합적인 교통정책방향, 국가기간교통망구축 추진전략, 국가기간교통시설확충 및 종합수송체계, 재원확보의 기본방향과 투자의 개략적인 우선순위 등이 포함되었다.

국가기간교통망계획은 교통체계효율화법(1999.2제정) 제3조에 의거하여 수립이 되었는데, 최근 건교부는 SOC 투자의 효율성을 제고하기 위해 국가기간교통망계획의 부문별 계획간 조정기능 강화, 국가교통DB의 활용도, 연계교통체계 구축대책의 실효성, 신 교통기술 실용화 지원 등을 주요내용으로 하는 '교통체계효율화법 개정안'을 마련, 입법예고한다고 밝혔다. 이를 바탕으로 정부가 추진 중인 각종 SOC 투자효율화 시책들이 한층 탄력을 받을 것으로 전망된다.

건교부가 밝힌 ‘교통체계효율화법 개정안’의 주요내용을 살펴보면 다음과 같다<sup>21)</sup>.

먼저 20년 단위 최상위 교통계획인 ‘국가기간교통망계획(‘00~’19)’은 도로, 철도 등 교통시설간 연계성 부족 등의 문제를 해결하기 위해 부문별 교통계획<sup>22)</sup>을 연계·조정할 수 있도록 종합적인 교통정책 목표 및 투자방향을 포함토록 하고, 국토공간구조 및 교통여건변화를 반영할 수 있도록 5년 단위로 변경할 수 있도록 하였다.

민간투자사업 시행시 교통수요예측의 정확성을 제고하기 위해 민자사업자도 건교부장관(한국교통연구원)에게 국가교통DB자료를 요청할 수 있도록 하고, 이는 교통체계 효율화법에 의거 건교부가 한국교통연구원에 위탁하여 구축한 ‘국가교통DB’는 지역간 통행량 등 기초자료는 인터넷(www.ktdb.go.kr)을 통해 온라인으로 지원하나, 그동안 기종점 통행량(O/D) 등 오프라인 자료에 대한 접근권은 공공기관으로 한정되어 민자사업자는 교통수요 예측을 위해 필요한 자료를 원활하게 확보하기가 어렵다는 한계가 있었다는 점을 해결하기 위한 것이다. 또한, 대규모 개발사업과 기간교통시설과의 원활한 연계교통체계를 구축하도록 하기 위해 ‘연계교통체계 구축대책’의 주요내용 등 필요 사항은 대통령령에서 규정토록 보완하였다.

그동안 현행법은 항만, 공항 등 대규모 개발사업 시행시 관련 국가기간교통시설과의 ‘연계교통체계 구축대책’을 수립·시행토록 하면서도, 이 대책의 수립시기, 주요 포함항목, 추진절차 등을 규정하고 있지 않아 법적 실효성을 발휘하지 못하는 실정을 개선하기 위한 것이다.

막대한 교통시설투자의 효과를 배가하기 위해서는 첨단 교통기술개발을 통한 교통체계의 운영효율 제고도 병행되어야 하므로, 건교부는 국내 최초로 개발된 신 교통기술을 실용화하기 위한 각종지원을 할 수 있고, 이와 함께 ‘국가교통기술개발계획’에도 교통기술 실용화방안을 보다 강화하도록 하였다.

건교부는 교통체계효율화법 개정과 아울러 도로, 철도, 공항, 항만 등 교통시설투자의 효율성을 극대화하기 위한 다각적인 방안도 추진하고 있다고 밝혔다. 우선, 도로·철도 등 부문별 계획을 효율적인 교통체계 구축을 위해 연계·조정할 수 있도록 현행 ‘국가기간교통망계획(‘00~’19)’을 전면 보완할 계획이다. 이를 위해, 금년 4월 ‘국가기간교

---

21) 뉴스타운(<http://www.newstown.co.kr>), 2006. 5. 15일자 보도 인용.

22) 도로정비기본계획, 국가철도망구축계획 등.

통망계획 수정용역’을 발주<sup>23)</sup>하였으며, 내년 하반기 ‘국가기간교통망 수정계획’은 국가교통위원회 심의를 거쳐 확정될 예정으로, ‘국가기간교통망 수정계획’은 도로, 철도 등 수단간 효율적 연계교통망을 구축하기 위해 시행시기가 상호 연계되도록 하고, 중복투자 등 예산낭비를 방지하기 위해 투자우선순위를 정립하며, 실제 교통수요를 바탕으로 하여 현재의 부문별 노선계획을 재검토할 계획이다.

또한, 그동안 시설확충 위주의 “양적 교통투자”에서 교통수요자 및 운영을 고려한 “질적 교통투자”로 전환하기 위해 교통편의 증진 등 이용자 선호도를 최우선적으로 고려해, 행복도시(연기, 공주) 등 국가균형발전 전략에 의해 신규 발생하는 교통수요를 처리하는 시설에 우선순위를 부여할 계획이다.

또한, 교통시설 투자시 수요예측의 기본자료로 활용되고 있는 국가교통DB자료의 정확성을 보다 제고하기 위해 작년에 전국권 지역간 여객·화물 기종점 통행량 조사를 시행하였고, 금년에는 5대 광역권 여객 통행실태 조사를 5월부터 시행할 계획이다.

금년 말까지 전국단위 교통조사가 완료되면 '07년 자료의 현행화 작업을 거쳐 '08년부터는 보다 수준높은 국가교통DB 자료제공이 가능해질 전망이다.

아울러, 교통시설사업 타당성 평가시 핵심적 사항인 교통수요예측의 정확성을 제고하기 위해 시설별 표준수요예측 기법을 개발하고, 수요예측관련 지표를 보완할 계획이다.

교통체계효율화법에 의거 교통시설사업의 타당성 평가시 적용하고 있는 ‘공공교통시설개발사업에 관한 투자평가지침’(’02)에 대한 수정용역을 3월 발주(국토연구원)하였고, 동 지침은 내년 하반기 경에 개정되어 적용될 전망이다.

‘투자평가지침’ 수정용역을 통해 교통존 세분화, 개별SOC사업에 장래 교통축 개념의 분석방법 도입, 수단간 연계효과 및 중복여부를 판단하는 비교평가기법 개발 등 교통시설에 대한 다양한 평가기법을 개발할 계획이다.

마지막으로, 첨단 교통기술의 연구·개발을 체계적으로 지원하고 핵심기술에 역량을 집중하기 위해 ‘국가교통핵심기술개발사업 기본계획(’03~’07)’을 7월경 전면보완하고, 기 개발된 신 교통기술인 ‘철도기상재해 감시 장치’ 및 ‘소형항공기 블랙박스’ 등은 실용화 시범사업을 추진한다.

‘교통체계효율화법 개정안’은 입법예고 이후 여론수렴 절차 등을 거쳐 올 정기국회

---

23) 한국교통연구원, '06. 4~'07. 3.

에 제출, 2007년 하반기부터 시행할 예정이다.

<표 2-22> 국가기간교통망 계획(2000~2019)

구 분	내 용	
계획의 개요	국제 : 실리, 개방화, 경제권역화	국내 : 자율화, 분권화, 지방화
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 이념중시에서 실리중시경향으로 전환</li> <li>• 경제활동의 세계화 확산</li> <li>• 세계 경제블럭화 추세에 따른 동북아 지역의 경제협력의 가속화</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 남북교류의 확대와 남북통일의 가시화</li> <li>• 경제성장 및 산업구조의 고도화</li> <li>• 국토공간구조의 다극 분산화</li> <li>• 인구구조의 고령화</li> <li>• 자치단체의 역할강화 및 민간참여 기회의 증대</li> </ul>
	사회가치관 : 다양화, 양질화	과학·기술 : 고도화, 보편화
주요내용	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 개인여건에 맞는 다양한 서비스의 요구 증대</li> <li>• 생활패턴의 고급화·선진화</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 종합적인 교통정책 방향</li> <li>• 국가기간교통망구축 추진전략</li> <li>• 국가기간교통시설확충 및 종합수송체계</li> <li>• 재원확보의 기본방향과 투자의 개략적인 우선순위 등</li> </ul>	
관련내용	<div style="display: flex;"> <div style="flex: 1;"> <p>&lt;간선도로망계획&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 남북 1축 : 392km 중 일부 강화~인천~군산~목포</li> <li>• 남북 2축(지선) : 전주~남원~순천</li> <li>• 동서 7축 : 299km 군산~대구~영천~포항</li> <li>• 동서 8축 : 253km 고창(영광)~남원~고령~대구</li> </ul> <p>&lt;간선철도망계획&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 호남고속철도건설 검토·추진</li> <li>• 호남선 전구간 전철화</li> <li>• 익산~여수간 199.3km를 단계적으로 복선전철화 추진</li> <li>• 온양~장항간 72.0km 개량</li> <li>• 군산~장항간 11.0km 철도연결</li> <li>• 온양~군산간 137.6km를 단계적으로 복선전철화</li> <li>• 전주~김천간 전철망 검토</li> </ul> <p>&lt;공항시설계획&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 전주신공항 : 군산공항의 운항제한과 항공교통 소외지역에 대한 서비스제공을 위하여 전주공항을 건설</li> <li>• 전국 각지에 소형비행장을 개발</li> </ul> <p>&lt;항만시설계획&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 중소형컨테이너부두개발 : 군장항</li> <li>• 기존항만시설정비 : 군장항</li> <li>• 군장항,새만금항,목포항,광양항 등 항만물동량을 호남지역 및 인접지역으로 수송하기 위해 국도21호선(군산~전주),새만금~전주고속도로, 서남권산업철도(목포신외항~일로) 등 배후수송망을 확충</li> </ul> </div> <div style="flex: 2;"> <p>■ 국가기간교통망계획 (2000~2019)</p> </div> </div>	

#### (4) 국가물류시행계획(2006)

건설교통부는 산업자원부·해양수산부·농림부 등 물류 관련 정부기관들의 올해 물류분야 투자계획을 담은 2006년 국가물류시행계획을 확정하고, 올해 민간에 4,548억원을 지원키로 하였다. 정부는 특히 이번 계획을 통해 물류정보화, 표준화, 기술개발 등 물류기술 고도화 부문에 약 960억원을 투입한다는 계획이다.

본 계획은 20년 장기계획인 국가물류기본계획('01~'20)을 시행하기 위한 세부계획을 체계적으로 추진할 수 있도록 화물유통촉진법 제4조에 의거 연도별로 수립한 것이다.

건교부 뿐 아니라 해수부, 산자부, 농림부, 관세청 등 여러 물류관련부처가 시행하는 연도별 계획을 물류주무부처인 건교부가 통합하여 수립하고, 화물유통촉진법시행령 제9조에 의한 물류정책실무위원회의 심의를 거쳐 확정하였다.

수립된 시행계획의 내용을 살펴보면 다음과 같다<sup>24)</sup>.

정부는 국가와 민간분야의 물류정보가 물 흐르듯이 유통되고 체계적으로 관리될 수 있도록 국가물류통합정보센터를 구축키로 하고, 2006년 10월까지 정보화전략계획(ISP)을 수립할 예정이다. 국가 및 민간분야의 물류정보 현황을 토대로 국가물류통합정보센터 구축을 위한 중장기 추진전략을 마련하고, 물류정책 수립을 위한 지원방안 및 민간기업의 의사결정에 활용할 수 있는 맞춤형 서비스를 제공한다는 계획이다.

또한, 정부는 올해 국가 종합물류정보망 구축사업과 관련, 인천공항물류협업시스템(ACTIS)에 대한 정보화전략계획(ISP)을 지난해 실시한 데 이어 올해 ACTIS 시스템을 구축하고, 다른 업무시스템과 연계할 예정이다.

건교부 주도의 물류정보통합활용 서비스 구축사업도 4월부터 12월까지 진행된다. 건교부는 물류업무 수행에 필요한 입출항, 통관, 보세화물, 철도운송, 검역정보 등을 공공기관 또는 물류주체가 공동 활용할 수 있도록 정보를 수집해 제공할 방침이다. 현재 수집 가능한 최소한의 화물정보<sup>25)</sup>를 이용해 화물의 현재위치를 알고자 하는 사용자가 원하는 형태로 최대한 가공해 보여주는 서비스를 구현할 계획이다.

24) 디지털타임즈(www.dt.co.kr) 2006. 4. 6일자 인용.

25) 수출입 행정절차, 거점정보 등.

<표 2-23> 국가물류시행계획(2006.4)

구 분	내 용		
계획의 개요	<p>&lt;국가물류시행계획의 5대 과제&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 물류 간선네트워크의 구축</li> <li>• 물류기술의 고도화(물류정보화·표준화·기술개발 등)</li> <li>• 물류산업의 체질개선을 통한 국제경쟁력 강화</li> <li>• 친환경적 물류환경의 조성</li> <li>• 세계를 지향하는 국제물류네트워크의 구축</li> </ul>		
주요내용	물류 간선네트워크의 구축	복합물류기지 건설 및 물류 공동화 사업 지원, CY 신규조성 등 철도물류시설 확충 및 국제철도영업기반 구축	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 전국 5대권역 복합화물터미널 건설추진</li> <li>• 유통단지의 지속적 개발</li> <li>• 수산물 물류거점시설 확충</li> <li>• 공동집배송센터 등 건립 지원</li> <li>• 농·축산물 물류거점시설 확충</li> <li>• 대량·장거리 수송체계 구축을 위한 철도화물기지 확충</li> <li>• 연계 수송망 확충</li> <li>• 도시물류체계의 합리적 개선</li> </ul>
	물류기술의 고도화(물류정보화·표준화·기술개발 등)	물류정보통합활용 서비스 구축, 지능형 통합물류체계 확립, 물류 표준규격의 보급 촉진 및 첨단물류기술의 개발 및 보급 추진	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 종합물류정보망 구축 : '15년까지 계속</li> <li>• 농·수산물 종합유통정보망 구축사업 추진</li> <li>• 민간기업의 유통·물류정보화 지원</li> <li>• 물류시설·장비 표준화 추진</li> <li>• 첨단물류기술의 개발 및 보급</li> <li>• 미래형 물류기술의 개발·보급 추진</li> </ul>
	물류산업의 체질개선을 통한 국제경쟁력 강화	종합물류기업 육성 추진, 물류정책기본법 제정, 화물운전자 근로여건 및 수익향상 방안 강구, 철도화물 운임제도 전면 개편 추진	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 물류산업의 경쟁력 강화를 위한 제도 개선 추진</li> <li>• 하역 작업의 생산성 제고</li> </ul>
	친환경적 물류환경의 조성	화학물질사고대응정보시스템 시행 및 천연가스 주배관 확충	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 지하물류시스템(파이프라인) 확충 추진</li> <li>• 유해물질, 폐기물 등 위험물 수송관리 강화</li> </ul>
	세계를 지향하는 국제물류네트워크의 구축	공·항만 배후물류단지 투자 유치, 물류협력의 범위 확대, 철도·해운·항만 물류 등 물류전문인력 양성 및 물류전문대학원 개설 지원	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hub공항과 항만 등 국제적 물류기반시설의 확충</li> <li>• 남·북한 경제적 통일에 대비한 물류기반 조성</li> <li>• 기업활동이 자유롭게 개방적인 영업활동기반 제공</li> <li>• 세계속에서 경쟁할 수 있는 물류전문인력 확보</li> </ul>
관련내용	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 유통단지조성공사 진행: 8개소 86만평(서울, 평택, 여주, 울산, 전주, 천안, 음성, 강릉)</li> <li>• 중소유통 공동도매물류센터 건립: 4개소(대전광역시,경북영주·문경시,전남순천시,전북군산시)</li> <li>• 농산물산지유통센터 건립지원: 52개소, 180억원(국고보조)</li> <li>• 미곡종합처리장(RPC)건조·저장시설 지원: 110개소, 국고보조 249억원</li> <li>• 호남고속철도건설 기본설계 시행</li> </ul>		

해양수산부는 RFID<sup>26)</sup> 기반의 지능형 통합물류체계 구축작업을 진행한다. 컨테이너

26) 전파식별 [電波識別, radio frequency identification] 각종 물품에 소형 칩을 부착해 사물의

터미널 게이트 자동화, 컨테이너 추적 등 U-포트 도입을 위한 응용 소프트웨어 개발과, 게이트, ICD 및 철도CY 등과 GCTS<sup>27)</sup> 센터를 연계한 지능형 U-네트워크 구성 등이 추진된다.

이밖에 건교부는 올 하반기에 국가물류표준화 추진계획을 수정·보완, 육상·철도·항공 등 분야별 물류표준화와, 포장·수송·보관·운반하역 등 단계별 물류표준화 세부방안 및 부처별 역할분담체계를 새로 수립할 계획이다.

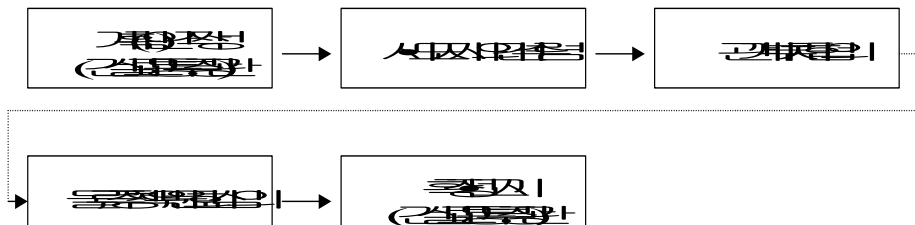
산자부는 미래형 물류기술 개발을 위해 RFID 기반 유티쿼터스 전자물류시스템 기술개발, RFID 기반 상품라이프사이클 물류정보통합관리 솔루션 기술개발 등을 진행한다.

### (5) 제2차 유통단지개발 종합계획(2002)

유통단지개발종합계획은 유통시설용지를 원활히 공급하고 유통시설을 합리적으로 배치하여 유통구조의 개선과 유통산업의 발전을 촉진함으로써 기업의 물류비를 절감하여 국가경쟁력을 강화하며, 국토의 균형 있는 발전과 국민경제의 발전에 이바지하기 위하여 국토건설종합계획과 연계하여 ‘유통단지개발촉진법 제4조 및 같은법 시행령 제10조’에 의거하여 수립하는 유통단지개발에 관한 5년 단위의 종합계획이다.

본 계획은 전국에 걸쳐 2002~2006년까지 5년간을 대상으로 한다.

본 계획은 유통시설용지의 수요·공급에 관한 사항, 유통단지의 지정·개발에 관한 사항, 유통단지의 지역별·규모별 배치에 관한 사항, 용수·에너지·교통·통신시설 등 기반 시설과 환경보전에 관한 사항 등의 내용이 포함된다.



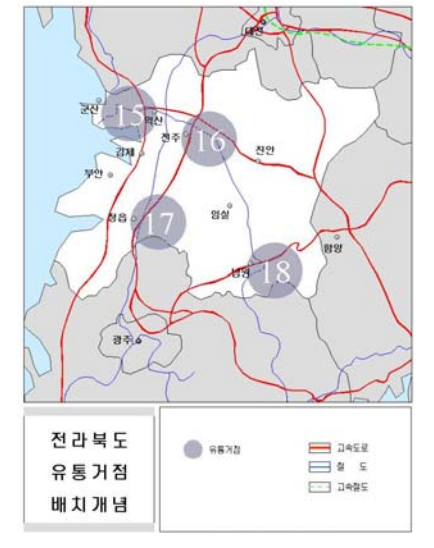
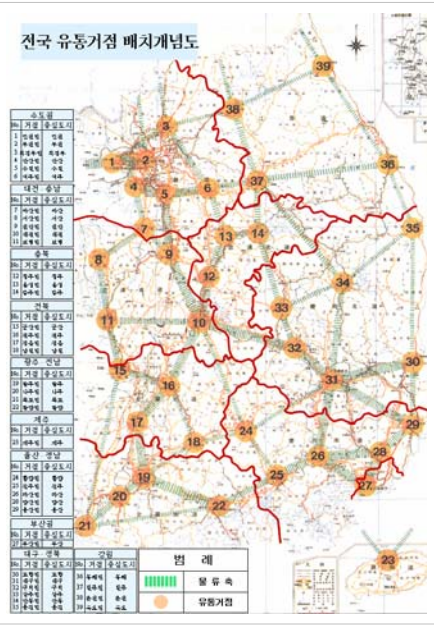
<그림 2-8> 유통단지개발 종합계획 수립절차

정보와 주변 환경정보를 무선주파수로 전송·처리하는 비접촉식 인식시스템.  
27) 터미널에서 발생하는 이벤트 정보 수집 시스템.



<표 2-24> 제2차 유통단지개발 종합계획(2002)

구 분	내 용																																																
계획의 기본방향	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 기본적으로 제1차 유통단지개발 전략을 지속적으로 추구하고, 여건변화를 고려한 전략 추가</li> <li>• 내륙-해안 연계형 유통체계의 구축</li> <li>• 간선교통시설과 유통단지가 결합된 신물류축 구성</li> <li>• 지역 여건에 적합한 다양한 형태의 유통단지 개발</li> <li>• 고속도로 주변부 개발(IC) 및 철도역 배후 개발</li> <li>• 고객지향적인 유통단지의 개발</li> <li>• 환경친화적 유통단지 구축</li> </ul>																																																
주요내용	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 장래 권역별 공급규모(만㎡(만평))</li> </ul> <table border="1" data-bbox="349 514 752 990"> <thead> <tr> <th>권역</th> <th>2006년</th> <th>2011년</th> <th>2016년</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>수도권</td> <td>483(146)</td> <td>876(265)</td> <td>1,150(348)</td> </tr> <tr> <td>부산권</td> <td>75(23)</td> <td>85(26)</td> <td>117(35)</td> </tr> <tr> <td>강원권</td> <td>45(14)</td> <td>48(15)</td> <td>53(16)</td> </tr> <tr> <td>충북권</td> <td>54(16)</td> <td>68(21)</td> <td>148(45)</td> </tr> <tr> <td>대전·충남권</td> <td>122(37)</td> <td>143(43)</td> <td>242(73)</td> </tr> <tr> <td>전북권</td> <td>60(18)</td> <td>65(20)</td> <td>96(29)</td> </tr> <tr> <td>광주·전남권</td> <td>72(22)</td> <td>103(31)</td> <td>210(63)</td> </tr> <tr> <td>대구·경북권</td> <td>142(43)</td> <td>170(51)</td> <td>287(87)</td> </tr> <tr> <td>울산·경남권</td> <td>160(48)</td> <td>185(56)</td> <td>326(99)</td> </tr> <tr> <td>제주권</td> <td>2(0)</td> <td>7(2)</td> <td>11(3)</td> </tr> <tr> <td>합계</td> <td>1,215(367)</td> <td>1,749(529)</td> <td>2,639(798)</td> </tr> </tbody> </table> <p data-bbox="336 990 752 1113">                     주 : 1) 상기 공급규모중 2006년까지는 지정 유통단지 면적이 포함되어 있으며, 2011년, 2016년 공급규모는 누계면적임. 단, 부산 강천항 유통단지는 경과사업으로 인정된 지역으로서 지정 면적에서 제외                      2) 제주권은 2006년까지는 기존시설에 의해 공급이 가능함에 따라 유통단지공급의 필요성이 없으며 2007년 이후에 신규공급됨                 </p>	권역	2006년	2011년	2016년	수도권	483(146)	876(265)	1,150(348)	부산권	75(23)	85(26)	117(35)	강원권	45(14)	48(15)	53(16)	충북권	54(16)	68(21)	148(45)	대전·충남권	122(37)	143(43)	242(73)	전북권	60(18)	65(20)	96(29)	광주·전남권	72(22)	103(31)	210(63)	대구·경북권	142(43)	170(51)	287(87)	울산·경남권	160(48)	185(56)	326(99)	제주권	2(0)	7(2)	11(3)	합계	1,215(367)	1,749(529)	2,639(798)
권역	2006년	2011년	2016년																																														
수도권	483(146)	876(265)	1,150(348)																																														
부산권	75(23)	85(26)	117(35)																																														
강원권	45(14)	48(15)	53(16)																																														
충북권	54(16)	68(21)	148(45)																																														
대전·충남권	122(37)	143(43)	242(73)																																														
전북권	60(18)	65(20)	96(29)																																														
광주·전남권	72(22)	103(31)	210(63)																																														
대구·경북권	142(43)	170(51)	287(87)																																														
울산·경남권	160(48)	185(56)	326(99)																																														
제주권	2(0)	7(2)	11(3)																																														
합계	1,215(367)	1,749(529)	2,639(798)																																														
전라북도 관련내용	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 군산권 : 군산항 및 산업단지를 지원하고, 전국 화물의 feeder항 지원기능을 갖는 거점 형성</li> <li>• 전주권 : 전주, 익산 등 대도시 및 인근 산업단지를 지원하고, 교통결절점인 익산에 집중되는 물류를 처리하는 거점 구축</li> <li>• 정읍권 : 인근지역의 해산물과 농산물을 집하하여 호남선축을 통해 지역간 교류를 이룰 수 있는 거점 구축</li> <li>• 남원권 : 인근지역의 농산물 및 임산물을 집하하여 전라선과 88고속도로를 통해 지역간 교류를 이룰 수 있는 거점 구축</li> </ul> <table border="1" data-bbox="336 1418 752 1683"> <thead> <tr> <th>지역</th> <th>군산권</th> <th>전주권</th> <th>정읍권</th> <th>남원권</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>공급규모</td> <td colspan="4">60만㎡(18만평)</td> </tr> <tr> <td>권장시설</td> <td>컨테이너기지 화물터미널 집배송단지 전문상가</td> <td>화물터미널 집배송단지 전문상가 쇼핑센터</td> <td>화물터미널 집배송단지 농수산물 유통시설</td> <td>화물터미널 집배송단지 농수산물 유통시설</td> </tr> </tbody> </table>	지역	군산권	전주권	정읍권	남원권	공급규모	60만㎡(18만평)				권장시설	컨테이너기지 화물터미널 집배송단지 전문상가	화물터미널 집배송단지 전문상가 쇼핑센터	화물터미널 집배송단지 농수산물 유통시설	화물터미널 집배송단지 농수산물 유통시설																																	
지역	군산권	전주권	정읍권	남원권																																													
공급규모	60만㎡(18만평)																																																
권장시설	컨테이너기지 화물터미널 집배송단지 전문상가	화물터미널 집배송단지 전문상가 쇼핑센터	화물터미널 집배송단지 농수산물 유통시설	화물터미널 집배송단지 농수산물 유통시설																																													



## (6) 화물유통체제개선 기본계획(1994-2003)

정부는 신속, 저렴, 편리, 안전한 화물유통서비스의 제공을 위한 수송, 보관, 하역 등 일관화물유통체제의 구축과 고도산업에 대응하는 선진화물유통체제 및 산업지원형 화물유통서비스 제공, 국제화물유통기지로서의 기능 및 역할 강화 등을 목표로 화물유통체제개선 기본계획을 10개년에 걸쳐 수행해 왔다.

주요 정책방향으로 물동량 증가에 대비한 화물유통기반시설의 대대적 확충과 기존 화물시설 최대활용을 위한 제도·운영개선을 설정하고, 전국 5개권역 복합화물터미널 건설사업을 추진하였다.

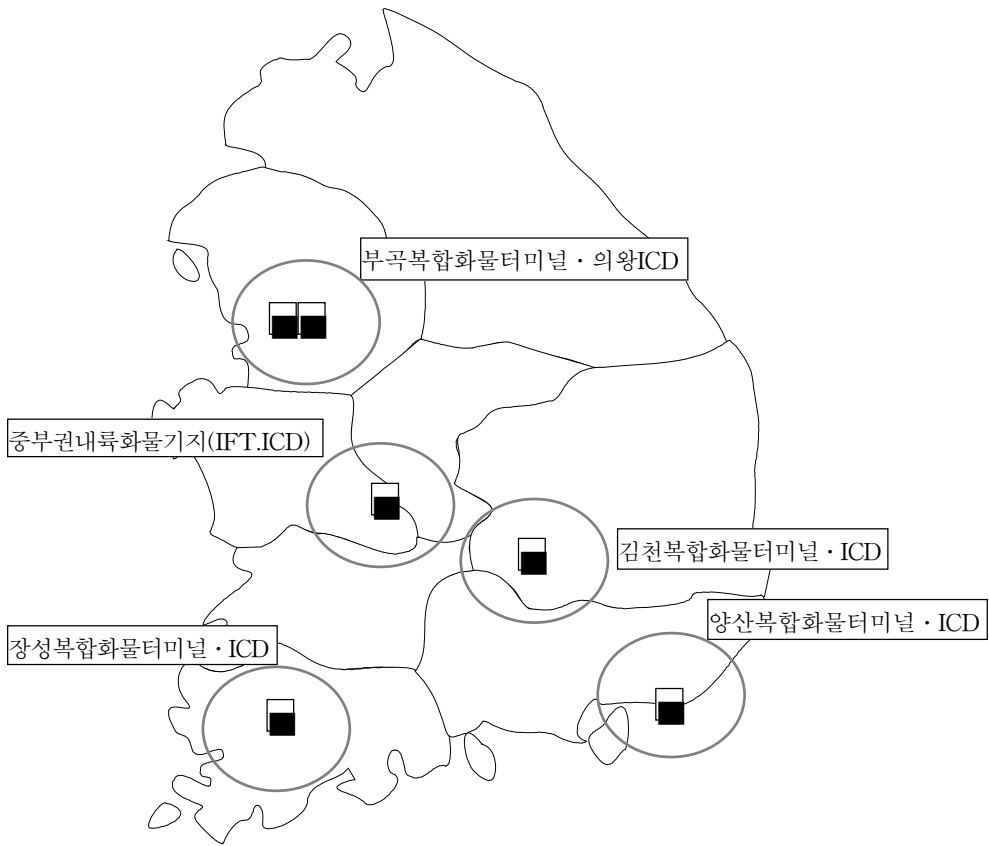
현재 수도권에 부곡복합화물터미널과 의왕ICD가 건설되어 영업 중에 있으며, 부산권에 양산복합화물터미널 및 ICD가 건설 중에 있다.

또한 중부권(청원), 호남권(장성), 영남권(김천)등 3개권역 4개지구에 복합화물터미널과 ICD가 민자유치사업으로 추진 중에 있어 5개권역의 사업완료시는 지역간의 거점수송체계 구축이 가능해진다.

화물유통체제개선 기본계획에 따라 10개년에 걸친 정부의 물류정책과 기업들의 물류관리 혁신노력으로 기업 물류비 비중이 낮아지는 가시적인 성과를 내기도 하였다.

<표 2-25> 화물유통 체제개선 기본계획의 주요 추진내용

구 분	주 요 내 용
거점수송시설의 확충	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 내륙거점화물기지의 지속적 확충</li> <li>• 공항화물처리 능력의 증대</li> <li>• 권역별 거점항의 개발확충 및 항만별 기능특화</li> </ul>
수송구조의 합리적 개편	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 경부선 수출입 컨테이너 수송애로의 최우선 해결</li> <li>• 철도수송 처리능력 증대를 위한 부산항내 시설개량</li> <li>• 컨테이너, 유류, 시멘트, 철재 등 대량화물 전용부두의 건설추진 등 연안해송 기반조성</li> </ul>
기존 화물유통시설의 최대활용	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 화물터미널 및 항만운영의 효율성 제고</li> <li>• 도시내 화물수송 여건 개선</li> <li>• 고속전철시대 대비 철도수송 증대기반 조성</li> </ul>
보관시설의 재정비	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 창고시설의 단계별 집단체화</li> <li>• 자동, 냉동/냉장창고 등 고부가가치 창고시설 건설유도</li> </ul>
종합물류정보망 구축	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 물류단지정보망 구축사업의 종합추진 및 구축화 유도</li> <li>• 단위 물류정보망의 우선 구축</li> <li>• 종합물류정보망 체계로 통합, 발전</li> <li>• 화물유통산업의 활성화를 위한 규제완화</li> </ul>
화물유통관련제도 및 절차의 개선	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 수출입 통제제도의 과감한 개선</li> <li>• 화물유통시설 투자촉진을 위한 지원기반 조성</li> <li>• 유라시아권 종합수송체계의 구축</li> </ul>
국제화물유통중심지 역할 강화	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 수도권 신공항의 화물유통기능 강화</li> <li>• 외항 해운산업구조의 합리적 개편</li> </ul>



<그림 2-9> 배치 개념도

### (7) 군산·장항권 광역개발계획(1998~2011)

군산·장항권 광역개발계획은 군산·장항지역을 대 중국 교두보 지역으로 육성하여 항만물류 메카로 육성한다는 목표로 환황해경제권을 겨냥한 국제적인 생산·교역전진기지 구축과 신산업지대의 조성을 통한 경쟁력있는 지역경제권 형성, 기술정보사회에 대비한 미래형 물적 기반조성, 역사유적과 해양휴양자원을 활용한 대규모 관광위락거점 조성, 생활권 계획상 군산, 서천, 익산, 김제, 보령, 부여, 논산 등 5개 생활권 구상 등을 개발방향으로 설정하였다.

<표 2-26> 군산·장항권 개발방향

광역권	개발방향
군산·장항권	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 군장산업단지개발 등 군산, 장항지역을 대 중국진출의 교두보 지역으로 육성</li> <li>• 내륙지역 : 임해산단 연관기업인 부품산업단지개발</li> <li>• 군산-전주연결의 고속도로, 서해안고속도로건설</li> </ul>
대구·포항권	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 대구 : 유통단지, 복합업무단지, 첨단산업단지 조성</li> <li>• 포항,영일만일대 : 신항만건설(환동해권주도의 거점도시권으로 개발)</li> <li>• 경주 : 신시가지 조성하여 산업·업무기능 배치→이들 지역을 연결하는 광역적이고 해양지향적인 개발추진</li> </ul>
광주·목포권	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 대구-포항간 고속도로 건설, 대구-김해간 고속도로 건설 등 해양지향적인 교통망을 확충</li> <li>• 광주 : 광주첨단과학산업기지를 중심으로 대학 및 정보·연구기능을 집중시키고 인근지역에 유통단지 확충</li> </ul>
광양만권	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 목포,대불지역:상해일대와의 입지적 잇점 활용할 수 있는 종합적인 개발추진</li> <li>• 광양만지역 : 철강,기계,석유화학육성(광양제철,울촌공단,여천공단 중심) · 광양 : 국제항만건설</li> <li>• 광양-남원-전주간 교통망 구축 : 수출입화물운송신속처리</li> <li>• 남해안지역 : 해양관광단지조성</li> </ul>
대전·청주권	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 대전 : 둔산행정타운 완결→서울의 중앙행정기능 분산</li> <li>• 유성지역 : 국제관광기지화</li> </ul>
부산·경남권	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 대전권-아산만권역간의고속도로 건설</li> <li>• 부산의 국제무역기지와 국제교류기능 제고</li> <li>• 수도권에 대응하기 위한 부산광역권의 기능제고</li> <li>• 인구집중시설의 교외이전과 시가지의 계획적 정비 추진, 주택공급확대 및 쾌적한 주거환경 형성을 위한 정주체계 개편</li> </ul>
아산만권	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 대규모 개발사업간의 연계개발(고속전철, 항만,공업단지 등)</li> <li>• 지역중심성 제고 : 생산기능·유통기능·주거기능 배치 →자족적인 경제권·생활권 발전유도</li> <li>• 사업주체별 역할분담 : 지역개발사업의 부문별 투자사업규모·우선순위 설정,민자유치사업 범위제시</li> </ul>



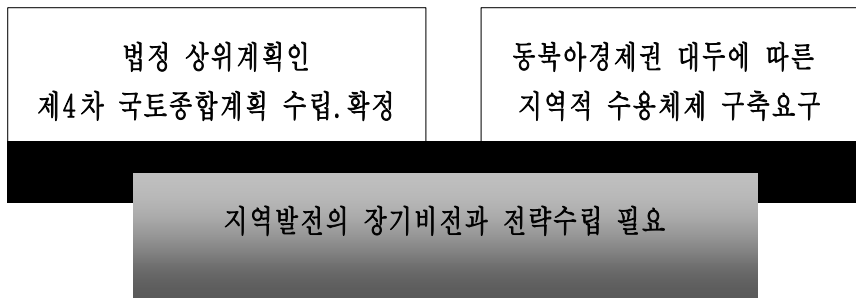
<그림 2-10> 군산·장항권 광역개발계획 개발구상도

## 2) 전라북도의 물류정책 및 계획

### (1) 제3차 전라북도종합계획

국토이용·보전에 관한 장기적·종합적 정책방향을 제시하는 제4차 국토종합계획(2000~2020)이 2000년 1월8일 확정·공고됨에 따라 법정하위계획으로서 지역 차원의 장기적인 발전방향 제시를 위하여 도 종합발전계획 수립이 요구되었다.

따라서 세계화·지방화 등 사회경제적 여건변화에 능동적으로 대처하기 위하여 환황해교류거점으로서 전략적인 위치를 차지하고 있는 전북지역으로서는 지역적 수용체제 구축 및 장기적인 대응방안 모색이 필요함을 인식하여 제3차 전라북도종합계획을 수립·반영하였다.



### **제3차 전라북도 종합발전계획 수립 장기적 지역발전 비전과 전략 제시**

<그림 2-11> 제3차 전라북도종합계획 수립 배경

기존의 제1·2차 도종합발전계획은 공통적으로 생활복지 차원의 계획목표는 상당 수준 달성하였으나 인구 및 지역경제관련 계획목표 달성에는 크게 미흡한 것으로 나타났다. 이와 같이 개발계획의 성과가 부족한 것은 국가적 사업과 투자에 의존한 대부분의 계획사업이 실행되지 못한데 기인한다. 그러나 보다 근본적인 원인은 계획수립시 실현가능성에 대한 고려없이 목표나 사업을 제시하였기 때문으로 판단된다. 도종합발전계획이 지역발전에 대한 장기적인 비전을 제시하는 역할을 수행토록 하기 위해서는

과도한 목표설정이나 비현실적인 대규모 개발사업의 제시보다는 현실성과 실천가능성을 고려한 적절한 계획안의 제시가 요구된다. 따라서 제3차 도종합발전계획에서는 새로운 개발사업의 제시뿐만 아니라 주요한 지역개발사업들을 선별하여 중점 추진·집행토록 하는데 치중하였다.

<표 2-27> 1·2차 도종합개발계획

구 분	제1차 도종합개발계획 (1982~1991)	제2차 도종합개발계획 (1992~2001)
기본목표	<ul style="list-style-type: none"> <li>·이출인구의 지역내 정착</li> <li>·부존자원의 합리적 개발</li> <li>·주민복지수준의 제고</li> <li>·자연환경의 보전</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>·기술에 의한 하이테크랜드 조성</li> <li>·서해안시대의 교류거점 건설</li> <li>·더불어 사는 지역사회 건설</li> <li>·자극의 문화풍토를 위한 르네상스 창조</li> </ul>
개발방향	<ul style="list-style-type: none"> <li>·고용기반확충과 소득증대</li> <li>·생활환경의 정비 확충</li> <li>·지역주민의 의식개혁</li> <li>·지방자치의 기반조성</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>·기술과 활력이 넘치는 지역산업 육성</li> <li>·쾌적한 정주공간의 형성</li> <li>·고루 혜택받는 복지시설 마련</li> <li>·미래를 위한 인재양성과 지역문화 고양</li> </ul>
공간구상	<ul style="list-style-type: none"> <li>·전주, 남원, 정주 등 3대 지방도시생활권과 13대 지방정주생활권으로 구분 개발</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>·3개대권과 5대중권으로 구분 개발</li> <li>·연담도시권, 서부평야권(김제·부안개발권, 정읍·고창개발권), 동남부산악권(무·진·장개발권, 임·순·남개발권)</li> </ul>
주요 제시사업	<ul style="list-style-type: none"> <li>·전주~군산간 복선전철화, 호남선·전라선·산업선, 군산항 확장정비, 전화 및 우편시설 확충, 금강하구언 건설, 지리산·덕유산·내장산·변산반도·고군산열도 등 개발, 옥안 및 부창지구 간척지개발사업 등</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>·호남선고속전철화, 전라선 개량 및 복선화, 군장신항 건설, 전북국제공항건설, 서해안고속도로, 대전~진주간 고속도로, 군산~함양간 고속도로, 용담다목적댐 건설, 새만금종합개발, 전주권개발 2단계사업, 군장국가공단, 군산국가공단 등</li> </ul>

자료 : 제3차 전라북도종합계획 참조.

제3차 전라북도종합계획은 개방·미래지향성(globalization and future-oriented), 혁신·경쟁성(innovative and competitiveness), 쾌적·지속가능성(amenity and sustainability), 문화·정주성(culture and livability), 자율·민주성(spontaneous and autonomy) 등을 기조로 하여, 지역발전의 통합성 증진을 위한 공간개발, 친환경적이고 개성있는 지역정주기반 형성, 미래사회를 선도하는 지식기반산업 육성, 세계와 지역을 통합하는 교통·정보인프라 구축, 지역발전의 지속가능성을 위한 환경보전 및 자원개발, 문화적 정체성을 갖춘 지역문화·관광개발, 삶의 질 확보를 위한 고품격의 생활·복지환경 조성의 7대 추진전략 과제를 목표로 수립되었다.

<표 2-28> 제3차 전라북도종합계획

구 분	내 용																							
계획의 기본방향	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 21세기 지식기반사회를 선도하는 국가거점지역으로 육성</li> <li>• 지역발전을 위한 계획의 목표                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 국제적 경쟁력을 갖춘 집적경제 기반구축</li> <li>- 개성있는 세계적인 지역문화 창출</li> <li>- 지역주민의 삶의 질 향상과 발전의 지속가능성 확보</li> </ul> </li> </ul>																							
주요내용	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 지역발전의 통합성 증진을 위한 공간개발</li> <li>• 친환경적이고 개성있는 지역정주기반 형성</li> <li>• 미래사회를 선도하는 지식기반산업 육성</li> <li>• 세계와 지역을 통합하는 교통·정보인프라 구축</li> <li>• 지역발전의 지속가능성을 위한 환경보전 및 자원개발</li> <li>• 문화적 정체성을 갖춘 지역문화·관광개발</li> <li>• 삶의 질 확보를 위한 고품격의 생활·복지환경 조성</li> </ul>																							
물류 관련내용	<table border="1"> <thead> <tr> <th>사업유형</th> <th>세부시책 및 개발사업</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>항 만</td> <td>• 군장신항, 새만금신항, 군산항 국제여객부두</td> </tr> <tr> <td>공 항</td> <td>• 전주권신공항, 군산공항 시설보완, 경비행장(3개소)</td> </tr> <tr> <td>철 도</td> <td>• 신설: 호남고속전철, 서남선 철도*, 새만금철도, 동서횡단철도*, 군장산업기지 인입철도, 군산~장항간 철도 • 전철화 및 개량: 전라선 복선전철화, 호남선 전철화 등</td> </tr> <tr> <td>물류기지</td> <td>• 국제물류센터(새만금지구), 종합물류센터(4개소, 58만평), 농축수산물 유통센터(8개소)</td> </tr> <tr> <td>고속도로</td> <td>• 서해안고속도로, 대전~통영간 고속도로, 새만금~김제~전주~남원~광양간 고속도로, 무주~대구간 고속도로, 군산~함양간 고속도로, 고창~남원~대구간 고속도로, 고창~장성간 고속도로(7개노선, 총 448.5km)</td> </tr> <tr> <td>국 도</td> <td>• 일반국도 확포장사업(12개구간, 124.2km) • 기간국도 확포장사업(7개구간, 76.3km) • 산업지원국도 확포장사업(4개구간, 50.4km) • 국도우회도로(6개구간, 36.6km) • 국도대체우회도로(4개구간, 27.4km)</td> </tr> <tr> <td>지 방 도 확·포장</td> <td>• 국가지원지방도(70.11km) • 지방도 확포장사업(34개구간 518.5km)</td> </tr> <tr> <td>도시철도</td> <td>• 광역도시전철, 노면전차(전주시), 군장산업기지 경전철</td> </tr> <tr> <td>연계도로 및 도시교통여건개선</td> <td>• 삼각연계고속화도로(전주~군산간고속화도로 및 부안~군산간 새만금방조제 이용, 부안~김제~공덕간 국도확장), 전주외곽순환도로(국도대체우회도로 사업포함), 군장산업단지 진입도로, 전주권공항연계도로, 동학혁명기념관 진입도로, 내장(C)진입도로, 서해안고속도로 진입도로 • 자전거도로(6개 지역, 905.7km)</td> </tr> <tr> <td>친환경 교통기반 구축</td> <td>• 첨단교통정보시스템(ITS) 구축, 천연가스 시내버스 도입, 역사이전 및 건설 등</td> </tr> </tbody> </table>		사업유형	세부시책 및 개발사업	항 만	• 군장신항, 새만금신항, 군산항 국제여객부두	공 항	• 전주권신공항, 군산공항 시설보완, 경비행장(3개소)	철 도	• 신설: 호남고속전철, 서남선 철도*, 새만금철도, 동서횡단철도*, 군장산업기지 인입철도, 군산~장항간 철도 • 전철화 및 개량: 전라선 복선전철화, 호남선 전철화 등	물류기지	• 국제물류센터(새만금지구), 종합물류센터(4개소, 58만평), 농축수산물 유통센터(8개소)	고속도로	• 서해안고속도로, 대전~통영간 고속도로, 새만금~김제~전주~남원~광양간 고속도로, 무주~대구간 고속도로, 군산~함양간 고속도로, 고창~남원~대구간 고속도로, 고창~장성간 고속도로(7개노선, 총 448.5km)	국 도	• 일반국도 확포장사업(12개구간, 124.2km) • 기간국도 확포장사업(7개구간, 76.3km) • 산업지원국도 확포장사업(4개구간, 50.4km) • 국도우회도로(6개구간, 36.6km) • 국도대체우회도로(4개구간, 27.4km)	지 방 도 확·포장	• 국가지원지방도(70.11km) • 지방도 확포장사업(34개구간 518.5km)	도시철도	• 광역도시전철, 노면전차(전주시), 군장산업기지 경전철	연계도로 및 도시교통여건개선	• 삼각연계고속화도로(전주~군산간고속화도로 및 부안~군산간 새만금방조제 이용, 부안~김제~공덕간 국도확장), 전주외곽순환도로(국도대체우회도로 사업포함), 군장산업단지 진입도로, 전주권공항연계도로, 동학혁명기념관 진입도로, 내장(C)진입도로, 서해안고속도로 진입도로 • 자전거도로(6개 지역, 905.7km)	친환경 교통기반 구축	• 첨단교통정보시스템(ITS) 구축, 천연가스 시내버스 도입, 역사이전 및 건설 등
사업유형	세부시책 및 개발사업																							
항 만	• 군장신항, 새만금신항, 군산항 국제여객부두																							
공 항	• 전주권신공항, 군산공항 시설보완, 경비행장(3개소)																							
철 도	• 신설: 호남고속전철, 서남선 철도*, 새만금철도, 동서횡단철도*, 군장산업기지 인입철도, 군산~장항간 철도 • 전철화 및 개량: 전라선 복선전철화, 호남선 전철화 등																							
물류기지	• 국제물류센터(새만금지구), 종합물류센터(4개소, 58만평), 농축수산물 유통센터(8개소)																							
고속도로	• 서해안고속도로, 대전~통영간 고속도로, 새만금~김제~전주~남원~광양간 고속도로, 무주~대구간 고속도로, 군산~함양간 고속도로, 고창~남원~대구간 고속도로, 고창~장성간 고속도로(7개노선, 총 448.5km)																							
국 도	• 일반국도 확포장사업(12개구간, 124.2km) • 기간국도 확포장사업(7개구간, 76.3km) • 산업지원국도 확포장사업(4개구간, 50.4km) • 국도우회도로(6개구간, 36.6km) • 국도대체우회도로(4개구간, 27.4km)																							
지 방 도 확·포장	• 국가지원지방도(70.11km) • 지방도 확포장사업(34개구간 518.5km)																							
도시철도	• 광역도시전철, 노면전차(전주시), 군장산업기지 경전철																							
연계도로 및 도시교통여건개선	• 삼각연계고속화도로(전주~군산간고속화도로 및 부안~군산간 새만금방조제 이용, 부안~김제~공덕간 국도확장), 전주외곽순환도로(국도대체우회도로 사업포함), 군장산업단지 진입도로, 전주권공항연계도로, 동학혁명기념관 진입도로, 내장(C)진입도로, 서해안고속도로 진입도로 • 자전거도로(6개 지역, 905.7km)																							
친환경 교통기반 구축	• 첨단교통정보시스템(ITS) 구축, 천연가스 시내버스 도입, 역사이전 및 건설 등																							

## (2) 기타 물류관련 계획

### 가. 물류단지 조성

전라북도의 기타 물류관련 계획은 지자체 자체적으로 수립된 것은 없고, 중앙정부의 정책을 바탕으로 세부실시계획을 수립하는 정도이다. 하지만 이마저도 입주업체 미흡 등 경제적 수익성 및 타당성이 결여된다는 이유로 기피하는 등 시행자 및 입지선정에 어려움을 겪고 있다.

전라북도는 전주IC 주변, 서해안 고속도로 주변, 익산시 일원, 대전~통영간 고속도로 주변, 익산~광양간, 군산~함양간 고속도로 주변, 88올림픽 고속도로 주변, 김제공항 주변, 새만금지구 등에 물류단지 조성을 구상하고 있다(<표 2-29> 참조).

<표 2-29> 전라북도 물류관련 시설 조성 구상

지역	위치	면적 (만평)	사업기간	사업비 (억원)	추진계획	비고
전주IC 주변	전주시 덕진구 장동일원 (월드컵경기장주변)	5.8	'03~'06	240	한국토지공사에서 건설중	
익산시 일원	교통요충지 선정추진	10.0	'03~'06	200	한국토지공사와 협의 추진중	
서해안 고속도로 주변	군산시소재 교통요충지 선정	10.0	'06년이후	280	서해안고속도로 주변지역개발 계획에 반영 의뢰	군산자유무역지구내 에 항만물류기지 건 설계획 검토 중(해수 부)
동부산악권	장수군 장계면 장계C부근	5.0	'06년이후	200	대전/통영간 고속도로주변 지 역개발계획에 반영 의뢰	장계C 부근에 2만평 규모의 농산물유통 센터 건설로 대체 추진(장수군)
익산/광양간, 군산/함양간고 속도로 주변	원주군 봉동읍 제내리 일원	50.0	'06년이후	3,000	민자사업으로 타당성검토 추진	금후계획
88올림픽 고속도로 주변	남원시 고죽동 남원C 주변	5.0	'06년이후	200	민자사업으로 타당성검토 추진	금후계획
김제공항 주변	김제 공덕면 일원	8.8	'06년이후	313	김제공항주변지역개발계획으로 추진	금후계획
새만금지구내	새만금지구	97.0	'06년이후	5,159	새만금내부개발계획으로 추진	금후계획

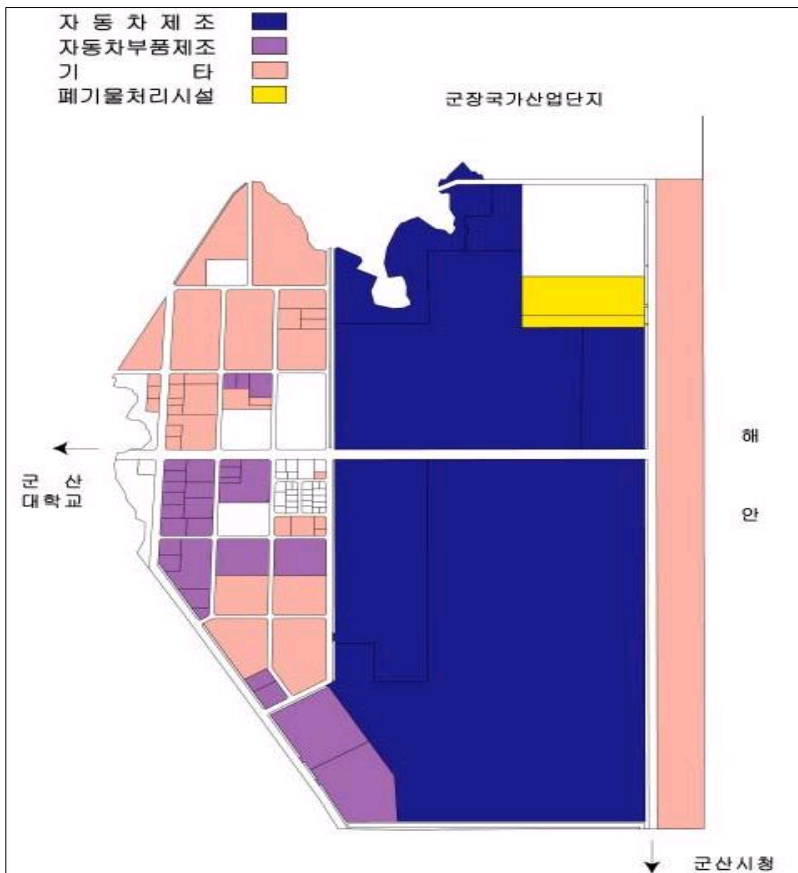
자료 : 전라북도 내부자료.

또한 내륙물동량을 집하하여 항만으로 연계한 내륙물류거점과 물류단지 등 물류관련 인프라 구축 계획이 실행되고 있다. 군장신산업지대 내 41만평에 원부자재 비축 및



유통단지를 조성할 예정이며, 배후거점지역에 60만평의 집하장, 물류관리시스템, 전시 판매장, 컨테이너야적장, 터미널을 개발할 예정이다.

군산·전주권 산업단지와 군장국가산업단지를 연계한 생산·물류의 지식기반 클러스터 조성과 자동차, 정밀기계, 정밀화학, 생물 등의 지역전략산업과 연계한 네트워크를 구축할 예정이다. 그리고 수출입 물류 생산 및 기업지원제도를 포함한 지식기반 클러스터를 육성할 계획이며, 경제자유구역을 지정하여 외국 투자인들의 주거, 문화 등 생활 인프라를 마련할 계획으로 군장국가산업단지 및 새만금 지역을 포함한 총 25만평을 조성하여 2016년까지 57만명을 수용할 계획이다. 이 지역에는 첨단산업단지, 국제업무 및 물류단지, 교육, 연구단지, 주거 및 관광단지, 전라북도 물류유통가공단지 등을 조성하고 경제자유구역법에 의한 외국인들에 대한 각종 경제행위의 규제철폐를 추진할 계획이다.

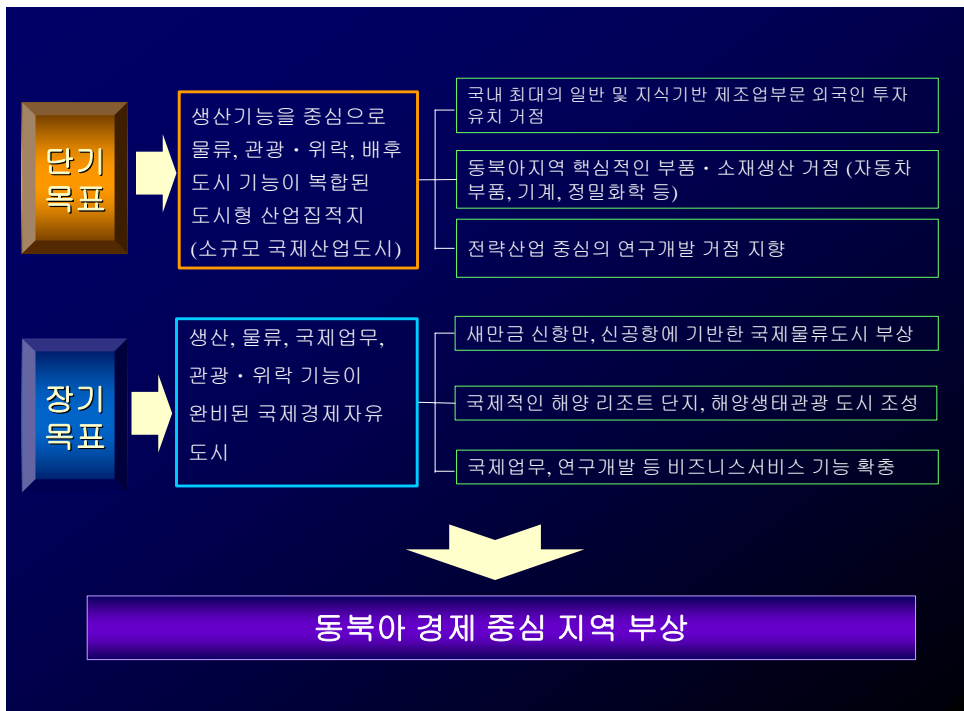


<그림 2-12> 군산국가산업단지 내 물류단지 예정도

<표 2-30> 경제자유구역 물류단지 조성계획

	1단계(2003~2010)	2단계(2011~2020)
산업기능	- 군장국가산업단지(생산용지) 412만평 - 군산자유무역지역(1단계) 38만평	- 군장국가산업단지 제2단계 665만평
물류기능	- 군산항 및 군장 신항만 90만평 (군산자유무역지역 예정지 52만평 포함)	- 물류단지(새만금 신항만) 79만평
관광위락 기능	- 옥산생활권내 25만평	- F1그랑프리 부지 167만평 - 해상시민공원예정지 60만평 - 고군산군도 국제해양관광단지 224만평(비응항 16만평 포함)
주거 및 배후도시기능	- 군장국가산단내 주택단지 32만평 - 옥산생활권 43만평	- 옥산생활권 62만평 - 옥산회현지구 일대 68만평 (저수지 40만평 포함)
총 면적	총 640만평	총 1,325만평

자료 : 한국산업개발연구원, 『군산경제자유구역 지정에 관한 연구』, 2003. 6.



<그림 2-13> 경제자유구역 개발방향

#### 나. 전라북도의 지원방안

전라북도 물류위원회 구성 및 물류업자들에게 인센티브 제공 등 다양한 지원 방안

을 수립하고 있으며 법인형태의 물류위원회를 구성하여 행정적, 제도적 지원을 하고 있다. 먼저 수송업, 컨설팅, 제조업, 유통업, 포워딩업, 물류서비스업체들에게 물류인센티브를 제공하는 조례안을 제정하였다. 이 조례는 전라북도에서 50%, 군산시에서 50%를 출자하여 물류인센티브 심사위원회에서 선정한 물류관련업체에 물류 인센티브를 지원한다. 또한 2007년부터 세계물류박람회를 2년마다 개최하여 이 지역을 세계적 물류의 메카로 육성할 계획을 수립하여 추진 중에 있다.

### 3. 문제점 및 시사점

#### 1) 중앙정부의 물류정책 및 계획

전라북도는 기업유치 및 산업단지 가동률 증가로 인해 산업물동량이 급증하고 있어 기존 물류시설을 확장하거나 신규시설을 건설해야 한다. 그러나 국가물류 계획에는 전라북도의 물동량 증가에 따른 물류단지 신설계획이 설립되어 있지 않다. 이로 인하여 일반화물이 감소하고, 컨테이너 물동량이 급증함에 따른 컨테이너 터미널 신설의 수요증대 요구에 발 빠르게 대처하지 못하고 있다. 또한 기존에 보관, 하역, 포장, 집하, 분산의 물류단지 기능에서 신산업물류 개념이 도입되어 생산, 조립, 가공, 전시, 판매 기능을 갖춘 시설과 기능으로 전환하는데 따른 대응방안이 미흡하다.

중국은 동부연안의 물동량 증가에 따라 물류단지 건설을 서두르고 있는데, 이 지역과 가장 가까운 전라북도는 이러한 물류환경변화에 대처하지 못하고 있는 실정이다. 따라서 중국과의 물류경쟁에서 뒤지지 않는 비교우위의 물류단지의 도입이 필요하다. 또한 정부는 농산물유통 기능의 변화, 교통체계변화에 따른 물류단지의 기능 및 배치 재조정 등의 대처계획이 미흡한 실정이다. 따라서 정부는 시대변화에 맞는 물류계획을 수립하여 능동적 대처 방안을 강구해야 한다.

#### 2) 전라북도의 물류정책 및 계획

전라북도는 현재 장동 물류·유통 단지를 제외하고는 별다른 물류산업에 대한 투자가 이루어지지 않고 있으며, 그나마 수립된 계획도 교통여건, 물동량 수요추정 등의 조성여건이 충분히 고려되지 못 하였다.

기초자치단체장이 구체적 계획안이 마련되지 않았는데도 불구하고, 정치적인 목적으로 개발계획을 일방적으로 발표함으로써 실질적인 실현 가능성의 고려가 미흡하다.

또한 「국가물류기본계획(2001~2020)」 및 「제2차 유통단지개발 종합계획(건설교통부 고시(제2002-102))」의 계획간에는 일치하지 않는 점이 있어 계획의 실현성이 낮고, 민자 유치 및 지방제정 조달의 어려움으로 물류 및 유통단지 개발계획이 지연되며, 물

류·유통단지와의 연계한 사업들의 지연으로 물동량 수요가 발생하지 않아 개발이 지연되고 있는 실정이다.

따라서 물동량증가 요인의 변화와 급변화하는 국내외 정세 및 정보화의 발달에 따른 물류·유통단지 개발계획의 수정이 필요하다.

현재 5대 광역권 내륙물류거점계획<sup>28)</sup>이 전북지역에는 포함되어 있지 않으며, 기존 계획<sup>29)</sup>에 의해 1단계 건설을 완료하고 영업 중에 있어 전북권 물동량이 전남으로 유출될 상황에 있다.

---

28) 5대 복합화물터미널계획.

29) 호남권복합화물터미널 전남장성.



# 제 3 장

## 물류인프라 현황 및 물류업체 실증조사





## 제 3 장 물류인프라 현황 및 물류업체 실증조사

### 제1절 물류인프라 현황

#### 1. 전라북도 내륙물류시설 현황

##### 1) 화물터미널 및 복합화물터미널

전국의 일반화물터미널은 모두 26개소에 359,361평을 보유하고 있다. 주로 물류집하가 용이한 서울, 경기, 대전, 중부권 위치하고 있다. 도내에는 일반화물터미널이 1개소로(익산화물터미널)가 있으나 명맥만 유지되고 있고 기능을 상실한지가 오래이다.

도내 기업들의 기반이 취약하기 때문에 일반화물터미널의 운영에도 어려움이 있을 뿐 아니라 대부분의 물류시설들이 수도권과 경부선을 축으로 형성되어 있어 물류기반 시설 측면에서 또한 낙후된 지역임을 알 수 있다.

복합화물터미널은 국가물류기본계획에 의해 설치되고 있으며 부산 1개소, 경기 3개소, 충북 1개소, 충남 1개소, 전남 1개소 경북 1개소 등 전국적으로 8개소가 분포하고 있으나 도내에는 전무한 상태이다.

ICD(내륙화물기지)는 부산 1개소, 경기 2개소, 충북 1개소, 충남 1개소, 전남 1개소, 경남 1개소 등 전국에 7개소가 분포하고 있다.

정부는 거점물류시설인 복합화물터미널과 상호 연계수송체계를 확립하기 위하여 일반화물터미널 건설을 촉진하고 있다. 일반화물터미널의 건설을 활성화하기 위해 매년 공사비의 일정 수준을 장기 저리로 융자지원하고 있다.

이러한 정부의 정책에도 불구하고 도내에는 일반화물터미널, 복합화물터미널, ICD 등의 물류시설이 하나도 없는 것으로 파악되고 있다<sup>30)</sup>.

---

30) 익산화물터미널은 화물터미널 기능을 상실하였으며 현재에는 주차장 기능만 수행.

<표 3-1> 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)

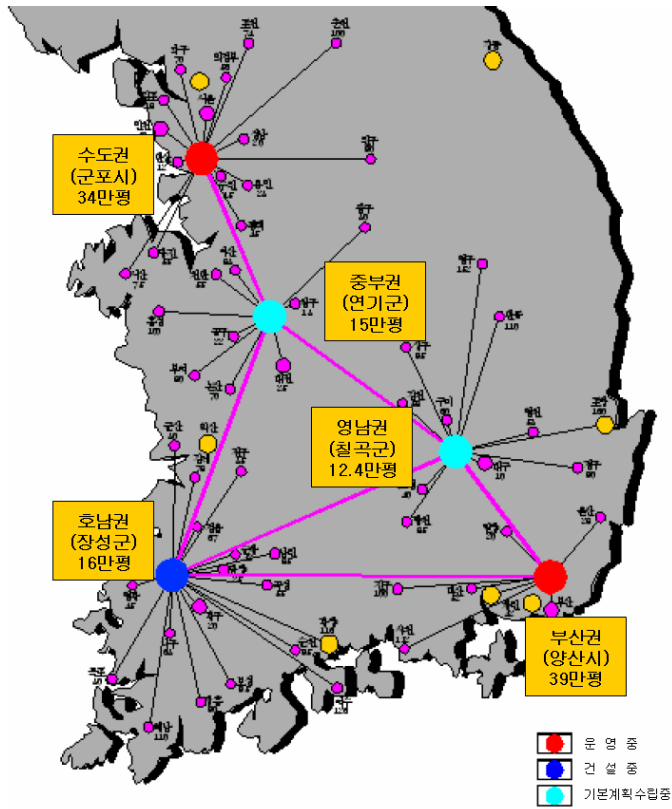
주 : 1) ( )안은 전국대비 비중임(%).

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>).



<그림 3-1> 내륙화물기지위치도

## 2) 물류운송서비스업

육상운송업은 전국적으로 총3,458개 업체가 영업 중이다. 이중 물동량 수요가 많은 수도권에(30.79%)<sup>31)</sup> 대부분 분포하고 있으며 도내에는 전국평균에도 못 미치는 134개 업체(3.88%)가 영업 중이다.

또한 수상운송업은 전국적으로 359개 업체로 항만규모가 큰 부산에 124개(34.54%)가 밀집해 있으며 서울(32.59%) 전남(9.47%)가 분포해 있는 것으로 나타나고 있다. 도내에는 2개업체(0.58%)로 아주 열악한 상황으로 나타나고 있다. 이는 군산항을 보유하고 있어 수상운송업 여건이 마련되어 있는 데에도 강원도와(0.56%)같은 수준을 보이고 있다.

31) <표 3-1> 에서 경기, 서울을 합한 비율.

항공운송업은 전국적으로 45개가 분포하고 있으나 도내에는 전무한 실정에 있다. 이는 군산공항이 있어도 여객수송 외에 항공물류 기능을 전혀 담당하지 못하고 있다는 것으로 분석된다.

운수관련서비스업은 전국적으로 3,152개 업체가 분포하고 있는 것으로 나타나고 있으며 서울(49.84%), 부산(18.97%)이 대부분을 차지하고 있다. 도내에는 35개소로 전국 대비 1.11%로 아주 열악한 상태이다

내륙철도운송 CY는 전국적으로 31개소가 분포하고 있으며 부산, 신탄진 등 ICD 기능을 하는 대규모 CY 이외에 나머지는 소규모로 지역물류를 집하·배송하는 역할을 담당하고 있다. 도내에 철도CY는 3곳으로 대야역, 동익산역, 동산역에서 민간업체들이 영업 중이다.

<표 3-2> 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,삼교,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)	흥곡사,율촌,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 : 1) ( )안은 전국대비 비중임(%).  
 2) 표준산업분류 활용.  
 3) 운송사업 중 여객운송은 제외.

자료 : 대한상공회의소, 『전국 기업체 총량』, 2006.

한국철도공사 본부 내부자료.

### 3) 유통단지

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

도내에는 유일하게 전주 장동 일대에 6만평 규모의 유통단지를 토지공사가 조성중에 있으나 유통단지 종합개발계획에 포함된 군산권, 정읍권, 남원권 등은 아직 착공조차 하지 못하고 있는 실정이다.

<표 3-3> 유통단지 지정 현황(2004. 7.현재)

사업명	위 치	사업자	면적 (만평)	사업비 (억 원)	사 업 기 간	주 요 설치시설	지정연월일 (지정권자)
합계	11개소		109	6,543			
대전종합 유통단지	대전시 유성구 대정동	대전도시개발공사	14	1,421	'99~'06	· 화물터미널 · 집배송단지 · 창고시설	'98.11.30 (대전시)
강릉종합 유통단지	강원도 강릉시 구정면	강릉향토개발(주)	5	381	'99~'05	· 화물터미널 · 집배송센터 · 창고시설	'99.11.6 (강원도)
천안종합 유통단지	충 남 천안시 백석동	한국토지공사	14	730	'00~'06	· 화물터미널 · 집배송시설 · 창고시설	'00.1.31 (충남도)
울산전장 유통단지	울산시 북 구 진장동	한국토지공사	14	1,042	'00~'04	· 집배송단지 · 농수산물물류센터	'00.8.17 (울산시)
음성종합 유통단지	충 북 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	충 북 제천시 봉양읍	(주)장평	5	134	'03~'06	· 화물터미널 · 농수산물물류센터	'03. 12. (충북도)
전주장동 유통단지	전주시 덕진구 장 동	한국토지공사	6	163	'03~'05	· 화물터미널 · 중고자동차 매매단지 등	'04. 3. (전북도)

#### 4) 농수산물 유통물류시설

전국의 농수산물유통센터는 12개소이며 면적은 247,700평으로 나타나고 있다. 농산물유통센터도 인구가 밀집되어 있는 서울 경기 등 수도권에 집중 분포되어있고 도내에는 1개소(8.33%)가 있는 것으로 파악되었다.

또한 농산물 도매시장은 전국적으로 32개소가 분포하고 있으며 도내에는 3개소(9.38%)가 영업 중에 있는 것으로 파악되었다. 그러나 전국평균으로 비교해 볼 때 낮은 비율을 차지하고 있어, 농도라고 하는 전라북도의 농산물정책을 제고해 볼 필요가 있다. 이러한 원인은 농산물 생산은 도내에서 하지만 보관시설 및 유통시설이 부족하여 타 지역으로 직거래 수송되는 것으로 파악되어 농민들의 고 물류비 부담에 따른 소득 하락을 가져오는 것으로 분석되고 있다.

<표 3-4> 농수산물 유통물류시설 현황

단위 : 평, %

구분	농수산물 유통물류시설 <sup>32)</sup>	
	농수산물 유통센터	농수산물 도매시장(공영)
서울	개소	2(16.67)
	면적	30,700(12.39)
부산	개소	0
	면적	0
대구	개소	1(8.33)
	면적	12,100(4.88)
인천	개소	0
	면적	0
광주	개소	0
	면적	0
대전	개소	1(8.33)
	면적	12,500(5.05)
경기	개소	3(25.00)
	면적	91,300(36.86)
강원	개소	0
	면적	0

32) 농수산물 유통센터와 도매시장 상적유통기능(가격형성, 대금결제, 금융기능 및 위험부담 등), 물적유통기능(집하, 분산, 저장, 보관, 하역, 운송 등), 유통정보기능(시장동향, 가격정보 등의

<표 3-4> 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) 창고업 현황<sup>33)</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.

도내 창고업은 총 3개소로 전국대비 0.83%를 차지하고 있는 실정이다. 이중 위험물 창고나 농산물창고 등이 전무한 것으로 나타나고 있다. 특히 농산물 보관창고가 없어 도내에서 생산되는 농산물이 타 지역으로 유출되는 현상을 초래하고 있는 실정이다.

수집 및 전달기능), 수급조절기능(물량반입, 반출, 저장, 보관 등을 통해 농수산물의 공급량을 조절하고 가격 변동을 통하여 수요량을 조절) 등의 기능을 한다.

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

<표 3-5> 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. 해상물류시설 현황

### 1) 항만 현황

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

<표 3-6> 우리나라 항만 현황

구분	종별	항수	관리청
지정항만	소계	52	
	무역항	28	지방해양수산청장
	연안항	24	항만건설 : 지방해양수산청장, 항만운영 : 시, 도지사
어항 (3종항 없음)	소계	412	
	1종항	105	광역시장, 시장, 군수
	2종항	307	광역시장, 시장, 군수

자료 : 해운항만물류정보센터 홈페이지(www.spidc.go.kr) 참조.

우리나라 주요무역항의 시설은 Two Port System의 국가정책에 의해 부산항과 광양항이 발달하였으며, 접안능력<sup>34)</sup>에서도 부산항, 인천항, 광양항의 규모가 상대적으로 크다. 군산항은 접안능력 31척으로 인근 평택, 대산, 목포항 대비 수치는 높으나, 실제로 접안하는 선박은 소규모의 경우가 많다.

<표 3-7> 우리나라 주요항만시설 현황

구분	안벽(m)	방파제(m)	잔교(m)	물양장(m)	접안능력(척)
부 산	24,159	4,279	3	9,604	149
광 양	15,329	0	0	1,494	71
인 천	11,456	2,233	22	2,059	78
평 택	2,560	240	8	330	18
대 산	140	0	17	212	19
군 산	4,909	5,385	12	1,239	31
장 항	330	0	1	968	3
목 포	4,581	0	21	3,330	25

자료 : 해양수산통계연보, 해양수산부, 2005.

34) 당해 부두에 접안할 수 있는 최대선박의 동시 계류 능력.

## 2) 항만별 장비보유 현황

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

군산항은 전체적으로 타 항에 비해 상대적으로 작은 규모의 장비보유 현황을 나타내고 있으나, GCT의 설립으로 부가가치가 높은 컨테이너 취급장비는 경쟁력을 갖추고 있다.

육상수송장비도 부산항이 압도적으로 많이 보유하고 있으며 군산항은 가장 낮은 보유대수를 나타나고 있다. 그러나 트럭은 121대로 부산항 23대보다 월등히 많이 보유하고 있다. 이는 군산항이 벌크화물 중심의 항만으로 수송에 필요한 장비가 많은 것으로 풀이된다.

오늘날 컨테이너 취급 장비는 항만경쟁력의 척도가 되고 있다. 컨테이너 취급장비를 어느 항만이 최신식 자동화를 갖추었느냐에 따라 신속한 하역활동으로 경비절감을 위해 해운선사들의 항로변경의 주원인이 되고 있다.

겐추리 크레인도 부산항이 45대로 가장 많고 인천항, 광양항, 군산항 순이다. 군산항의 경우 컨테이너 2선석에 크레인을 6대나 보유하고 있어 타 항만에 비해 매우 유리한 장비를 확보하고 있다(<표 3-8>참조).

<표 3-8> 항만별 장비보유 현황

지 역 장 비			부산	인천	광양/여수	군산	목포
기중기	육상이동식 (고정식) 크 레 인	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 3-8> 항만별 장비보유 현황(계속)

지 역 장 비		부산	인천	광양/여수	군산	목포	
컨테이너 취급 장비	겐트리 크레인	대	45	10	8	6	
		톤	1,795.7	432.5	343.6	690	
	트랜스 테이너	대	130	15	18		
		톤	5,086.7	490	730.8		
	스트레들 캐리어	대	4		1		
		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
	샤시	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) 항만별 인력보유 현황

2005년 항만별 인력보유 현황으로 회원사 13,213명, 항운노조 10,611명이며, 부산항이 회원사 5,009명, 항운노조 3,581명으로 가장 많고 인천항 광양항 순으로 나타나고 있다. 군산항의 경우 회원사 488명, 항운노조 589명으로 목포항 회원사 483명, 항운노조 378명 보다 많은 것으로 나타나고 있다.

항만에 종사하는 인력이 항만의 매출액, 부가가치를 양산한다고 볼 때 목포항보다 군산항이 지역경제과급과가 더 높은 것으로 분석된다.

<표 3-9> 항만별 인력보유 현황

단위 : 명

구분	총계	2004		총계	2005	
		회원사	항운노조		회원사	항운노조
총계	23,063	12,260	10,803	23,824	13,213	10,611
부산	8,753	5,062	3,691	8,540	5,009	3,531
인천	4,381	2,209	2,172	4,410	2,224	2,186
광양/여수	2,260	1,411	849	2,247	1,409	838
군산	1,050	448	602	1,077	488	589
목포	880	494	386	861	483	378
기타	5,739	2,636	3,103	6,689	3,600	3,089

주 : 2005. 12. 31 현재.

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

### 4) 항만하역능력 현황

하역능력은 항만의 투자와 연관된다. 항만건설은 해양수산부에서 5년마다 “전국항만물동량예측”에 따라 항만건설의 수요를 예측하여 다음년도에 “전국 무역항 항만정비 기본계획”을 수립하여 항만건설의 하역능력을 확정짓는다.

우리나라의 하역능력은 부산항이 세계 5위를 기록하고 있으며, 항만의 국제경쟁력 강화 차원에서 집중과 선택의 논리에 의해 부산항과 광양항에 집중투자하고 군산항 같은 중소항만은 항만 건설을 대폭 축소하고 있는 추세이다.

항만별 하역능력 현황에서 군산항은 2001년부터 2004년까지 소폭 감소하다가 군산

항컨테이너터미널(GCT)의 설립과 시설확충으로 하역능력이 2004년 이후 증가하고 있으며 전북지역의 신규 산업단지 등의 증가로 꾸준한 증가세가 이어질 것으로 예상된다.

<표 3-10> 항만별 하역능력 현황

단위 : 천톤

구분	2001	2002	2003	2004	2005
무역항계	461,652	478,049	501,319	514,383	588,622
부 산	102,375	106,363	117,315	121,842	130,753
인 천	61,515	62,075	62,557	65,223	78,129
평 택	9,811	9,558	11,062	14,745	16,869
대 산	4,987	5,419	5,402	5,402	5,040
군 산	11,717	12,645	11,460	10,536	13,596
장 향	1,486	1,486	1,486	1,486	1,626
목 포	7,011	7,011	9,043	7,205	12,144
광 양	89,424	90,769	99,038	103,593	119,660
기타무역항	113,326	182,723	183,956	184,351	210,805

자료 : 전계서.

#### 4) 군산항 부두 현황

제 1, 2, 3부두는 ㄷ자형으로 연결되어 있는 부두로서 대한통운(주), 세방(주)에 임대하여 운영되고 있다. 제 4부두는 자동차전용부두로 운영하고 있다. 제 5부두는 군장신항만 건설계획에 따라 2000년 10월에 준공된 부두로서 현대 및 기아자동차 수출, 청정화물 하역은 물론 군산항과 홍콩간의 정기컨테이너선이 운항하고 있다. 제 6부두는 2004년 5월에 준공된 신설부두로서 (주)선광, GCT(주)에 임대하여 운영되고 있으며 10만톤급 양곡싸이로와 겐트리크레인 4기가 설치되어 있다.

화물보관시설로 야적장 921천㎡, 창고 56,561㎡가 설치되어 있고, 2006년 6월 자동차 야적장 31,500㎡를 추가로 확보하였다.

<표 3-11> 군산항 부두 현황

부두명	길이(m)	아적장(천㎡)	창 고(㎡)	주요 취급화물
계	5,316	921(31.5 추가)	56,561	-
제1부두	525	140	12,697	양곡, 원목, 잡화
제2부두	551	56	-	"
제3부두	640	151	12,030	시멘트, 양곡, 원목, 액체화물
제4부두 (자동차부두)	300	85 (31.5 추가)	-	자동차
제5부두	1,680	263	37,809	자동차, 컨테이너, 펄프, 잡화
제6부두	930	180	10,284	양곡, 컨테이너
국제여객부두	180	5	-	컨테이너
연안여객부두	180	-	-	-
유류돌핀	5기	-	-	유류
장항항	330	41	1,740	시멘트 등 잡화

자료 : 군산지방해양수산청 홈페이지(<http://gunsan.momaf.go.kr>) 참조.

군산항은 2006년부터 2011에 이르기까지 제3공구부두와 군장항 잡화부두를 건설하여 항만시설을 확충할 계획이다. 규모는 5만톤급 2개 선석, 3만톤급 3개 선석이다.

<표 3-12> 군산항 건설계획

구분	제3공구부두 건설	군장항 잡화부두 건설
내용	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 공사기간 : 2006 ~ 2011</li> <li>○ 사업비 : 1,726억원</li> <li>○ 부두규모 : 5만톤급 2개 선석, 3만톤급 1개 선석</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 공사기간 : 2006 ~ 2009</li> <li>○ 사업비 : 1,322억원(민자)</li> <li>○ 부두규모 : 3만톤급 2개 선석</li> </ul>

자료 : 상계서.

### 3. 문제점 및 시사점

#### 1) 내륙물류시설의 문제점

전라북도는 호남고속도로, 서해안고속도로와 호남선, 전라선이 교차되는 교통의 요충지로서 내륙물류의 집하여건이 아주 양호함에도 불구하고, 늘어나는 화물을 처리할 물류 기반시설에 대한 투자를 소홀히 한 관계로 물류수용에 비해 화물처리능력이 크게 부족하며 물류시설이 매우 낙후되어 있는 것으로 파악되고 있다.

현재 도내에는 일반화물터미널이 없어<sup>35)</sup> 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 도내에는 농산물이 많이 생산되어 전북에서 집하하여 유통할 수 있는 여건이 좋은데도 농산물 유통물류시설은 아주 저조하여(전국대비 9.38%) 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.

도내 육상운송업도 전국대비 3.88%, 수상운송업 0.56%, 항공운송업 전무, 운수관련 서비스업은 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, 도내 운송업자들은 거의 경쟁력이 없는 것으로 분석되고 있다. 도내에는 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 필

---

35) 익산화물터미널은 기능상실.

요하다. 지리적 이점과 교통중심지의 이점을 살려 물류시설을 확충하는 국비와 민자투자를 이끌어 내야 한다.

## 2) 해상물류의 문제점

현재 우리나라의 항만정책의 골격은 Two Port System으로서 부산, 광양을 제외한 지방의 중소 항만들에 대해서는 인프라 확충에 대한 투자가 잘 이루어지지 않고 있다. 이로 인해 중소 항만들의 경쟁력은 더욱 약화되고 있다.

작년에 전수조사한(전발연, 2005) 전라북도의 컨테이너 화물은 20FT 43,209TEU, 40FT 267,968TEU 총 LCL 2,850TEU 등 총 314,027TEU로 집계되었으며, 전라북도에서 발생하는 컨테이너 물동량의 각 시군별 발생 비중을 살펴보면 군산시 44.68%, 전주시 38.87%, 김제시 6.03%, 익산시 5.67% 순으로 높은 비중을 차지하였다.

또한 전라북도의 수출입 컨테이너화물의 항만별 비중은 광양항 49.84%, 부산항 34.57%, 군산항 12.36%의 순서로서 광양항과 부산항으로 물동량 유출이 많이 되고 있음을 알 수 있다. 군산항이 활성화 되지 못하고 있는 요인은 전북권 및 충남권의 물동량이 군산항을 기피하는 현상인 것으로 보인다.

군산항 활성화의 관건은 군산항을 이용할 수 있는 전라북도의 수출입화물이 군산항을 이용하도록 하는데 있다. 그러기 위해서는 군산항의 항만시설확충, 항로개설, 항만이용편리개선, 각종 물류인센티브 제공, 포트세일 등이 지속적으로 이루어져야 한다. 또한 전라북도 수출입화물이 많이 발생하는 기업들이 군산항을 이용하도록 대대적인 도내물동량 군산항 유치 운동을 전개해야한다. 이렇게 하여 물동량이 증가하게 되면 항만의 경쟁력이 향상되게 되면 타 지역 물동량을 유치하는 방안이 마련되어야 할 것이다. 특히 군산항 인근지역인 충남권의 물동량을 흡수하는 방안이 강구되어야 할 것이다.

이밖에도 도내에 내륙운송과 해상운송이 연계되는 도로, 철로 등의 물류운송체계구축이 마련되어야 한다. 또한 내륙철도물류를 집하할 수 있는 ICD의 건설과, CFS 등 물류시설을 설치하여 중소기업들의 물류집하 기능을 강화해야 할 것이다.



## 제2절 물류업체 실증조사

### 1. 조사개요

전라북도는 그 동안 타 시·도에 비해 산업발달이 미비하여 산업인프라 현황이나 물류산업 또한 열악한 형편이다.

또한 정부가 동북아 물류거점을 국가의 미래 비전으로 제시하고, 물류에 대한 기업들의 인식이 높아지는 가운데 전라북도가 처해있는 물류산업 실태조사는 전무한 상황이다.

이에 따라 본 연구에서는 전북지역 일반제조업 및 물류 관련업체들을 대상으로 물류산업 전반에 걸친 실태 및 애로사항 등을 조사하여 전라북도의 물류관련 계획 수립 시 기초자료로서 활용하고자 본 설문을 실시하였다.

구체적인 조사방법은 다음과 같다.

○ 조사기간 : 2006. 6. 22 ~ 7. 11

- 교육 2006. 6. 22 ~ 23, 예비조사 6. 26 ~ 27, 본조사 6. 28 ~ 7. 11

○ 조사인원 : 100명 동원

○ 조사대상

- 전라북도 제조업체 현황 리스트 3,500여 개소(모집단), 전라북도 화물운송조합 및 주선협회 회원사 리스트, 전라북도 항만물류업체 및 주선업체 리스트

- 전라북도 일반제조 및 수출입 업체(약 370개소), 전라북도에서 활동하고 있는 물류운송 및 주선업체(육상화물운송 및 주선 약 200개소, 해상운송 및 주선업체 약 100여 개소)

- 기타 물류관련 서비스업체

○ 조사방법

- 개별 직접방문조사, E-mail, Fax 활용

<표 3-13> 조사대상 선정

자료	조건	비고	업체 수
전라북도 제조업체 3,500개소	수출입실적과 활동여부 고려	전화 및 이전 설문자료 참조	약 370개소
한국무역협회 수출입실적업체	수출입실적 순위 고려	무역협회 자료 참조	
전라북도화물운송협회리스트	회사보유차량대수 순위 고려	화물운송 · 주선협회자료 참조	약 200개소
전라북도화물운송주선협회리스트	직접화물운송 여부 고려		
도내 항만물류업체 내부자료	도내 물류유입이 가능한 업체 선별	물류업체 실무자와 협의	약 100개소

- 조사결과 : 수거된 설문지 200여 매에서 분석가능 설문지 170여 매 분석
- 신뢰도 : 95%, 오차범위 ±2.5임
- 분석방법 : 본 연구 목적을 위해 빈도분석(Frequency), 교차분석(Crosstabs) 수행
  
- 주요 조사 내용
  - 도내 기업들의 물류관련 시설 현황조사
  - 도내 기업체의 물류운용 현황실태 조사
  - 도내 기업들이 물류활동에서 발생하는 애로사항 조사
  
- 조사자료의 활용
  - 「전라북도 물류산업 육성을 위한 기초조사」의 실증자료로 활용
  - 전라북도내 제조업체의 물류 현황 실태 파악
  - 물류비절감으로 인한 도내 제조업체 경쟁력 확보
  - 도내 물류 현황 D/B 구축 기초자료 활용
  - 전라북도 물류산업정책 수립시 기초자료로 활용

## 2. 조사내용

설문의 내용은 물류관리 일반사항, 화물유통, 포장, 운송, 수출입화물, 보관, 물류정보화, 물류표준화, 제3자 물류 및 물류공동화, 물류센터 등으로 크게 구분하여 구성되었으며, 회수된 총 설문 중 분석가능 설문지 170매(일반기업체 100매, 화물운송 및 주선업 70매)를 표본으로 설정하였다.

### 1) 일반기업체

일반기업체에 대한 설문은 총 100매를 표본으로 설정하여 분석하였다.

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 빈도 분석하였다.

#### (1) 물류관리 일반사항

##### ■ 업종 및 종사자

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

<표 3-14> 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. 이는 도내 기업체들이 대부분 중소기업으로 영세한 수준의 소규모 업체들이 중심을 이루고 있음을 알 수 있다.

<표 3-15> 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

■ 전년도 대비 물류비가 증가한 기능

도내 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%, 해상운송비가 6.0%로 그 뒤를 이었다. 반면에 물류비가 증가하지 않은 업체의 경우도 8.4%로 나타났다.

<표 3-16> 물류비가 증가한 기능

구분	내륙운송비	해상운송비	보관비(창고)	물류일반관리비	증가하지 않음	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

■ 반입주종물품 및 운송수단

설문에 응답한 각 업체에 반입되는 주종물품의 현황을 살펴보면, 원자재가 47.8%로 가장 높게 나타났고, 완제품 10.9%, 금속제품 9.8%, 미가공제품 8.7%, 부품(중간투입재) 7.6% 등으로 높게 나타났다. 실제로 원자재의 비율을 보면 알 수 있듯 군산항으로 반입되는 일반벌크화물이 컨테이너화물의 비중을 압도한다.

<표 3-17> 반입주종물품

구분	빈도	비중(%)
금속제품	9	9.8
미가공제품	8	8.7
원자재	44	47.8
부품(중간투입재)	7	7.6
완제품	10	10.9
화학제품	5	5.4
가공식품	1	1.1
목재	1	1.1
기타	7	7.6
합계	92	100.0

반입주종물품의 운송수단으로는 트럭이 78.8%로 압도적으로 높게 나타났으며, 그 뒤로 선박 11.8%, 철도 3.4%, 항공기 3.4%가 높게 나타났다. 특히 항공기 이용은 도내에 항공물류시설이 군산항을 제외하고 거의 전무하기 때문에 더욱 열악한 실정이다.

<표 3-18> 반입되는 주종물품의 운송수단(복수응답)

구분	철도	트럭	선박	항공기	기타	합계
빈도	4	94	14	4	3	119
비중(%)	3.4	78.8	11.8	3.4	2.6	100.0

### ■ 반출주종물품 및 운송수단

각 업체에 반출되는 주종물품의 현황을 살펴보면, 완제품이 47.0%로 가장 높게 나타났고, 금속제품 13.3%, 기타 12.2%, 화학제품 8.2% 등으로 높게 나타났다.

반출주종물품의 운송수단으로는 트럭이 87.0%로 압도적으로 높았으며, 그 뒤로 선박 7.8%, 나머지 철도와 항공은 거의 미미한 수준으로 나타났다.

<표 3-19> 반출주종물품

구분	빈도	비중(%)
금속제품	13	13.3
미가공제품	2	2.0
원자재	5	5.1
부품(중간투입재)	7	7.1
완제품	46	47.0
화학제품	8	8.2
석유류	1	1.0
가공식품	3	3.1
목재	1	1.0
기타	12	12.2
합계	98	100.0

<표 3-20> 반출되는 주종물품의 운송수단(복수응답)

구분	철도	트럭	선박	항공기	기타	합계
빈도	2	100	9	1	3	115
비중(%)	1.7	87.0	7.8	0.9	2.6	100.0

## (2) 화물유통부문

### ■ 애로사항

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. 다시 말하면 사내에서는 창고시설 부족으로 인한 보관문제가 발생하고, 사외에서는 운송 및 물류정보 등의 서비스 측면의 내륙운송 및 정보교류가 잘 이루어지지 않는 어려움을 겪고 있다는 것으로 해석할 수 있다.

<표 3-21> 화물유통부문의 애로사항(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 3-22> 화물유통부문의 애로사항(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

### ■ 사외에서의 불합리한 물류요금 체계

사외에서 지출되는 물류요금 중 체계가 가장 불합리하여 시급히 개선을 요하는 사

항으로는 내륙운송료가 52.5%로 가장 높게 나타났다. 이는 화물의 반입·출 시 운송수단으로 트럭의 비중이 약 80% 이상으로 높고, 유가 상승으로 인한 내륙운송료의 인상 등이 원인으로 작용한 것으로 보인다.

내륙운송료에 대한 애로사항은 트럭의 비중이 높은 운송체계를 갖는 업체일수록 더욱 크게 나타나고, 도내의 업체처럼 항공이나 항만 등의 대체 운송수단의 인프라가 부족한 곳일수록 트럭의 비중은 더욱 커지므로 기업들에게 경제적인 어려움으로 작용한다.

<표 3-23> 사외에서의 불합리한 물류요금 체계

구분	빈도	비중(%)
보관료	7	11.5
내륙운송료	32	52.5
항만하역료(창고입출고료 포함)	6	9.8
화물입출항로	4	6.6
해상운임	6	9.8
통관관련 수수료	1	1.6
기타	5	8.2
합계	61	100.0

### ■ 수출화물 선적시 지연요인

도내 수출입을 하는 기업체의 경우, 수출화물 선적시 지연되는 요인으로는 기타 42.6%, 통관의 지연 19.1%, 운송업체의 장비부족 19.1% 등으로 소프트웨어적인 부문에서 높게 나타났으며, 보관시설의 부족 8.5%, 부두시설의 부족 6.4%, 교통체증 4.3% 등의 하드웨어적인 기반시설에 대한 사항은 상대적으로 낮게 나타났다.

<표 3-24> 수출화물 선적시 지연요인

구분	빈도	비중(%)
보관시설의 부족	4	8.5
통관의 지연	9	19.1
부두시설의 부족	3	6.4
교통체증	2	4.3
운송업체의 장비부족	9	19.1
기타	20	42.6
합계	47	100.0

### (3) 포장부문

#### ■ 포장규격 및 비규격포장의 사용 이유

포장규격에 있어 회사내부의 포장규격을 사용하는 경우가 51.1%로 가장 높게 나타났으며 일정한 규격이 없는 경우가 33.0%로 규격화된 포장이 없는 것으로 다소 높게 나타났다. 포장규격이 일정하지 않은 가장 중요한 이유로는 제품의 종류가 다양해서 동일 포장규격을 할 수 없는 경우 37.3%, 주문생산하기 때문에 25.4% 등의 순으로 나타났다.

<표 3-25> 사용 포장규격

구분	빈도	비중(%)
KS포장규격	9	10.2
회사내부 포장규격	45	51.1
KS+회사 규격병용	5	5.7
일정한 규격 없음	29	33.0
합계	88	100.0

<표 3-26> 비규격포장의 사용 이유

구분	빈도	비중(%)
주문생산하기 때문	17	25.4
포장을 안하기 때문	7	10.4
필요성 못 느낌	4	6.0
제품의 비규격화	8	11.9
제품의 종류 다양해서	25	37.3
기타	6	9.0
합계	67	100.0

#### ■ 포장작업의 기계화, 자동화 정도

포장작업의 기계화, 자동화 정도는 품목에 따라서 부분적으로 수작업을 병행하는 경우가 41.2%, 포장작업 모두를 수작업으로 하는 경우가 38.8%로 높게 나타났으며, 모든 작업이 기계화, 자동화 된 경우는 7.5%에 불과해 상당수 업체의 영세성을 미루어 짐작할 수 있다.



<표 3-27> 포장작업의 기계화, 자동화 정도

구분	빈도	비중(%)
모든작업	6	7.5
품목에 따른 부분적 수작업	33	41.2
납품처에 따른 부분적 수작업	6	7.5
모든 포장 수작업	31	38.8
기타	4	5.0
합계	80	100.0

### ■ 포장합리화 저해 요인

생산품의 포장합리화를 저해하고 있는 가장 큰 요인으로는 포장의 표준화·규격화 미흡 27.8%, 자동화 부진 22.2%, 포장비용의 과다 22.2% 등의 순으로 높게 나타났다.

자동화 부진에 따른 포장합리화가 저해되고 있는 실정을 알고 있지만 영세한 규모의 기업은 자금의 한계성이 있기 때문에 자동화설비를 도입하지 못하고 있는 경우가 많다.

<표 3-28> 포장합리화 저해 요인

구분	빈도	비중(%)
표준화,규격화 미흡	20	27.8
자동화 부진	16	22.2
방법의 낙후	3	4.2
전문인력 부족	2	2.8
비용의 과다	16	22.2
기타	15	20.8
합계	72	100.0

### ■ 포장불량으로 인한 클레임 경험과 원인

포장불량으로 인한 클레임을 경험한 적이 있는 경우는 31.6%이고, 그 원인으로는 보관 48.0%, 기타 28.0%, 내륙운송 16.0% 등으로 높게 응답하였다. 보관이나 내륙운송 중에서의 물품의 파손 등은 포장 이후의 활동영역에서 발생하는 문제로서 생산자 이외의 물류서비스에 관여하는 제3자의 물품취급상 부주의가 높은 원인으로 작용하는 것이라고 해석할 수 있다.

<표 3-29> 포장불량으로 인한 클레임 경험

구분	빈도	비중(%)
예	25	31.6
아니오	54	68.4
합계	79	100.0

<표 3-30> 클레임의 원인

구분	빈도	비중(%)
보관	12	48.0
내륙운송	4	16.0
(항만,창고)하역	1	4.0
해상(항공)운송	1	4.0
기타	7	28.0
합계	25	100.0

#### (4) 운송부문

##### ■ 운송의 용이성

철도와 트럭을 사용하는 업체의 경우 운송수단으로서의 용이성을 묻는 질문에 철도 14.8% 트럭 97.9%로 철도보다는 트럭의 활용도가 더 높은 것으로 나타났다. 트럭은 시간과 장소에 구애받지 않고 특별한 설비나 장치를 필요로 하지 않으며, 업체 자체가 운용하기 편리한 수단이기 때문에 활용도가 더 높게 나타났다.

<표 3-31> 철도의 용이성

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

<표 3-32> 트럭의 용이성

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

## ■ 운송수단별 이용과 만족도

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

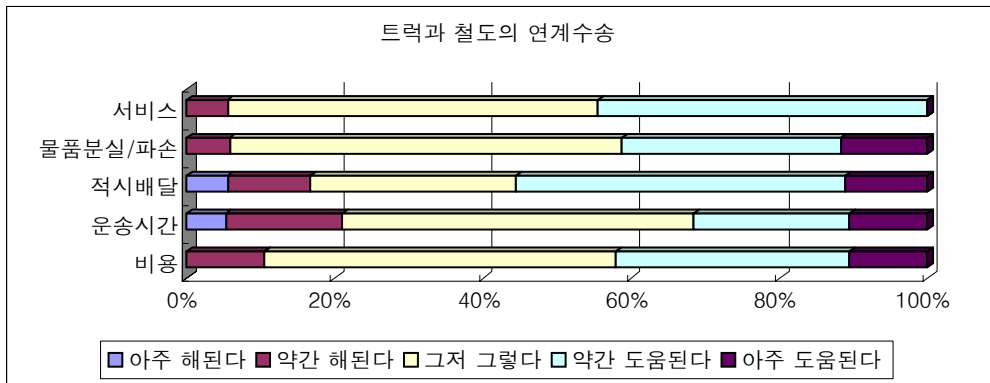
일반적으로 수출입을 하는 업체의 경우 물품의 중량, 일정, 목적지, 운임비, 접근성 등을 고려해 운송수단을 선택하게 된다. 따라서 트럭과 철도, 연안해송의 비중이 높게 나타난 도내 업체의 물류 특성을 잘 이해하고, 부족한 항공운송인프라를 보완하는 한편 활용도가 높은 트럭, 철도, 연안해송 등은 관련 인프라의 확충을 통해 이용도를 더욱 높여야 할 것이다.

<표 3-33> 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

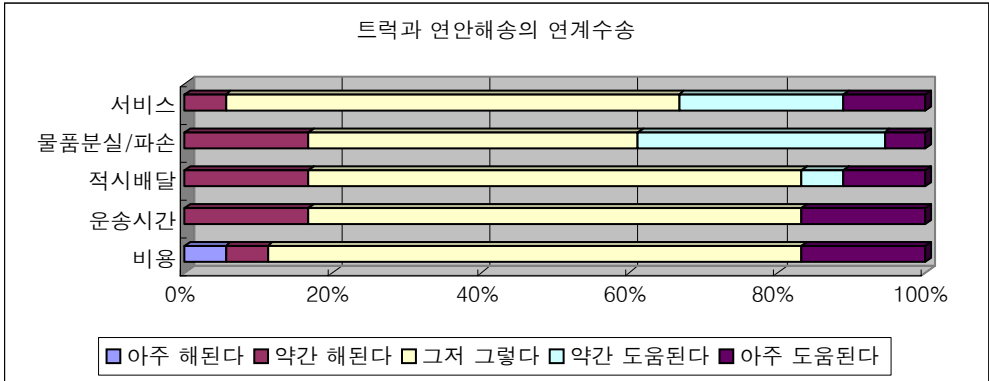
주 : 각 수단은 중복이용을 포함한 것임.

각 운송수단별 특징에서 트럭과 철도의 연계수송의 경우 서비스, 물품분실/파손, 비용 등 여러 항목에서 만족도가 높게 나타났으며, 운송시간의 불만족도가 상대적으로 다소 높게 나타났다.



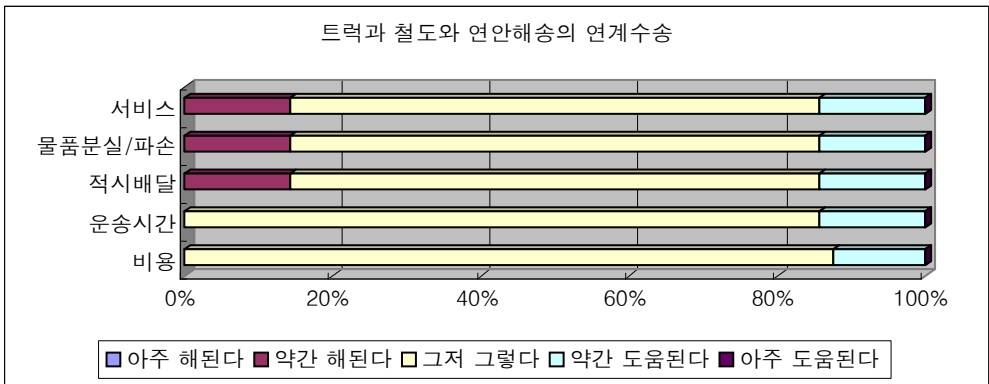
<그림 3-2> 트럭과 철도의 연계수송 만족도

트럭과 연안해송의 연계수송의 경우 물품분실/파손, 서비스 부문의 만족도가 높고, 운송시간, 적시배달 부문에서 불만족도가 상대적으로 높게 나타났다.



<그림 3-3> 트럭과 연안해송의 연계수송 만족도

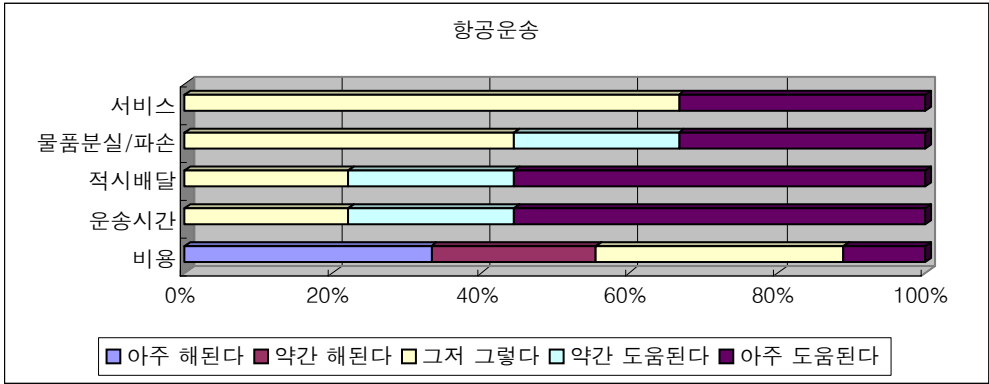
트럭과 철도와 연안해송의 연계수송의 경우 운송시간과 비용 부문이 별다른 불만족이 없어 상대적으로 만족도가 높게 나타났다.



<그림 3-4> 트럭과 철도와 연안해송의 연계수송 만족도

항공운송의 경우 비용부문을 제외한 부문에서 만족도가 높게 나타났으며, 특히 적시배달과 운송시간에서 상대적으로 높은 만족도를 보였다. 항공운송은 신속한 운송과 적시배달로 인한 편리함은 있지만 상대적으로 비용이 높은 것이 단점으로 작용하였고 보여진다. 더욱이 도내는 항공운송에 대한 접근성이 떨어지기 때문에 내륙운송으로

한번 더 연결되는 추가비용이 발생하여 업체들에게 애로사항으로 작용하고 있다.



<그림 3-5> 항공운송의 만족도

### ■ 운송수단 결정요인

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.

수송능력과 이용가능성(편리성, 수송지역)을 높이기 위해서는 운송수단별 관련 인프라시설의 확충이 필요하고, 물류정보 등의 서비스제공을 위한 물류진산화 비율을 높여야 한다.

<표 3-34> 운송수단 결정요인

구분	비용	수송시간	거리	수송능력	신뢰성 (안전, 도착시간엄수)	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.

### ■ 제품운송수단 중 계약제를 이용하는 부문

제품운송수단 중 계약제를 이용하고 있는 부문은 트럭이 51.1%로 가장 높았고, 계

약제를 사용하지 않고 수시로 필요할 때마다 부르는 경우가 47.8%로 그 뒤를 이었다.

<표 3-35> 제품운송수단 중 계약제를 이용하는 부문

구분	빈도	비중(%)
철도	1	1.1
트럭	46	51.1
비계약제(필요시에만 이용)	43	47.8
합계	90	100.0

### ■ 배송소요 시간

물류거점(하치장, 배송센터 등)에서 고객에게 상품이 배송되는 시간의 분포는 12시간 이내 59.8%, 24시간 이내 31.5%, 48시간 이내 6.5%, 72시간 초과 2.2%의 순으로 높게 나타났다.

<표 3-36> 배송소요 시간

구분	빈도	비중(%)
12시간 이내	55	59.8
24시간 이내	29	31.5
48시간 이내	6	6.5
72시간 초과	2	2.2
합계	92	100.0

### ■ 공동 집·배송 여부

동일업종 또는 타업종의 회사와의 공동 집·배송을 시행하고 있는 경우는 8.6%이고, 반면 고려하고 있지 않은 경우는 81.7%로 상대적으로 매우 높게 나타나고 있다.

<표 3-37> 공동 집·배송 여부

구분	빈도	비중(%)
현재 시행중	8	8.6
시행 고려중	9	9.7
고려하고 있지 않음	76	81.7
합계	93	100.0

공동 집·배송을 하지 않는 이유로는 배송시기를 회사 임의로 결정할 수 없기 때문 27.0%, 공동 집·배송이 오히려 복잡할 것 같기 때문 19.2%, 일정지역에 유사한 영업 및 배송을 행하고 있는 기업이 없기 때문 15.4% 등으로 높게 나타났다.

이는 생산은 도내에서 담당하지만 물류 및 전반적인 계획의 결정은 수도권에 위치한 본사에서 처리하기 때문이거나, 물류전문기업 제3자에게 물류부문을 위탁하는 경우가 많기 때문에 회사에서 임의로 결정할 수가 없다. 또한 공동 집·배송에 대한 인식이 오히려 회사에 도움이 안될 것이라는 부정적인 생각이 지배적이기 때문이다.

<표 3-38> 공동 집·배송을 하지 않는 이유

구분	빈도	비중(%)
회사기밀이 경쟁업체에 알려지기 때문	5	6.4
배송시기를 회사임의로 결정할 수 없기 때문	21	27.0
회사특유의 서비스를 고객에게 제공할 수 없기 때문	10	12.8
공동 집·배송이 오히려 복잡할 것 같기 때문	15	19.2
단독 집·배송보다 효율이 떨어지고 비용이 더 소요되기 때문	6	7.7
일정지역에 유사한 영업 및 배송을 행하고 있는 기업이 없기 때문	12	15.4
공동 집·배송을 하고자 하는 기업간에 배송조건에 차이가 있기 때문	9	11.5
합계	78	100.0

### ■ 장기물류전략 수립여부

설문에 응한 업체들 중 과반수가 훨씬 넘는 73.9%의 업체가 장기적인 물류전략을 수립해 놓지 않고, 26.1%의 업체만이 전략을 수립해 놓고 있는 것으로 나타났다. 이를 통해 물류계획의 필요성이나 중요성에 대한 업체의 전반적인 인식이 아직은 부족함을 미루어 짐작할 수 있다.

<표 3-39> 장기물류전략 수립여부

구분	빈도	비중(%)
예	24	26.1
아니오	68	73.9
합계	92	100.0

## (5) 수출입화물부문

### ■ 해상운송의 애로사항

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. 전반적으로 업체들이 비용과 일정 측면에서 애로사항을 많이 느끼는 것으로 나타났다.

<표 3-40> 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

### ■ 해상운송 관련 개선사항

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 3-41> 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



## ■ 내륙운송상의 문제로 인한 선적 차질 경험 유무

내륙운송상의 문제로 인한 선적에 차질이 있었던 경우가 26.2%로 나타났다.

<표 3-42> 내륙운송상의 문제로 인한 선적차질 경험 유무

구분	빈도	유효 퍼센트
예	11	26.2
아니오	31	73.8
합계	42	100.0

## ■ 과적단속 관련 애로사항

과적단속과 관련한 가장 큰 애로사항으로는 화물의 분할운송으로 인한 운임, 창고료 등 비용추가 문제가 48.4%로 가장 높게 나타났으며, 운송업체 운행거부로 선적 및 납기에 차질발생 22.6%, 운송업체 웃돈 요구 9.7% 등 운송업체의 서비스에 대해 불만족인 경우가 그 뒤를 이었다.

<표 3-43> 과적단속 관련 애로사항

구분	빈도	비중(%)
운송업체 운행거부로 선적 및 납기 차질	7	22.6
운송업체 웃돈 요구	3	9.7
분할운송으로 인한 운임, 창고료 등 비용추가	15	48.4
컨테이너 화물적입 불충분으로 인한 운행시 화물손상	1	3.2
기타	5	16.1
합계	31	100.0

## ■ 불합리한 운송료 체계 개선 요망사항

현행 각종 운송료 체계 중 불합리하여 가장 시급히 개선을 요하는 사항으로 기타 트럭운임 29.4%, 항공화물운임 및 부대수수료 23.5%, 컨테이너 육상운송료 20.6% 등의 순으로 높게 나타났으며, 해상운임 11.8%, 철도운임 2.9% 등은 내륙운송과 항공운송에 비해 상대적으로 낮은 비율을 보였다.

<표 3-44> 불합리한 운송료 체계 개선 요망사항

구분	빈도	비중(%)
컨테이너 육상운송료	7	20.6
기타 트럭운임	10	29.4
해상운임	4	11.8
철도운임	1	2.9
간이보세운송요금	2	5.9
항공화물운임 및 부대수수료	8	23.5
기타	2	5.9
합계	34	100.0

■ 컨테이너 내륙운송상의 애로사항 및 개선 요망사항

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

<표 3-45> 컨테이너 내륙운송상의 애로사항

구분	빈도	비중(%)
차량(트랙터, 샤키)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 선사인정 CY 혹은 CD의 설치로 운송료 부담완화의 비용문제가 29.4%로 가장 높게 나타났으며, 내륙운송 수단 다양화 20.6%, 화물차 전용차선제 도입 14.7%, 고속도로 통행료 야간면제 또는 할인 14.7% 등의 고속도로 운행관련 문제개선을 요망했다.

<표 3-46> 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

### ■ 원활한 통관 저해원인 및 보완사항

수출입 화물의 원활한 통관을 저해하는 원인으로 통관 및 보세운송절차의 복잡이 38.2%로 가장 높게 나타났고, 통관정보의 부족 11.8%, 통관비용의 과다 11.8% 등으로 높은 수치를 나타냈다.

이러한 결과로 통관의 원활화를 기하기 위한 보완사항으로는 복잡한 통관절차 및 서류의 단순화 및 간소화가 50.0%로 가장 높게 나타났다.

### ■ 해상적하보험 이용상 불편사항 및 개선사항

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

<표 3-47> 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/할증율 적용의 현실화 23.5% 등의 순으로 높은 비중을

나타냈다.

<표 3-48> 해상적하보험 관련 개선사항

구분	빈도	비중(%)
보험료율의 인하	12	35.3
할인/할증율 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 3-49> 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%을 나타내고 있다

<표 3-50> 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

## ■ 군산항 이용 관련 애로사항

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. 전반적으로 군산항에 입항하는 선사 부족과 항만관련 시설의 인프라 측면에서 애로사항이 많은 것으로 나타났다.

<표 3-51> 군산항 이용 관련 애로사항

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

## ■ 군산항 물류인센티브 제공 인지

전라북도와 군산시는 군산항의 강점을 최대한 활용, 뉴아시안게이트로 육성하기 위해 지난해 자치단체로는 전국 최초로 컨테이너화물과 선사에 대한 인센티브 지원조례를 제정하였다. 그러나 이러한 조례 제정에 따른 인센티브 지원 사실을 알고 있는 업체는 겨우 17.8%로 알지 못하는 업체 82.2%에 비해 현저히 낮아 보다 실질적인 홍보가 절실한 실정이다.

<표 3-52> 군산항 물류인센티브 제공 인지

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

(6) 보관부문

■ 사내보관 업무 및 사외보관료 요율 개선사항

수출화물의 사내보관 업무상 불편하여 개선을 요하는 사항으로 창고시설의 부족이 41.1%로 가장 높게 나타났다. 이러한 창고시설의 부족으로 업체들은 외부의 창고시설을 이용하게 되고 비용 부담을 느끼게 된다.

<표 3-53> 사내보관 업무상 개선사항

구분	빈도	비중(%)
창고자동화설비 도입	4	11.8
창고시설의 부족	14	41.1
합리적 재고관리 시스템 개발	4	11.8
창고시설 확보를 위한 금융, 세제 등	2	5.9
정부의 지원	5	14.7
기타	5	14.7
합계	34	100.0

이러한 결과는 사외보관료 요율체계상 개선사항에서 영업용 보세장치장 보관료가 37.4%로 가장 높게 나타난 것과 관련지을 수 있다.

<표 3-54> 사외보관료 요율체계상 개선사항

구분	빈도	비중(%)
영업용 보세장치장 보관료	9	37.4
CY 장치료	2	8.3
CFS charge	1	4.2
국유부두 보관료	1	4.2
내국창고 보관료	3	12.5
없음	4	16.7
기타	4	16.7
합계	24	100.0

또한 이러한 영업용 보세장치장을 사용함에 있어 보관료가 비싸다고 생각하는 업체는 62.5%로 불편사항의 1순위로 꼽았다. 결국 보관시설의 부족으로 인한 물류비의 증가를 가져오고 업체의 부담은 커지는 것이다.

<표 3-55> 영업용 보세장치장(창고) 이용시 불편사항

구분	빈도	비중(%)
보관료 비쌈	15	62.5
창고임고 절차 복잡	2	8.3
보관진행사항에 대한 정보	1	4.2
창고시설 부족	2	8.3
기타	4	16.7
합계	24	100.0

## (7) 물류정보화부문

### ■ 물류정보화 현황

물류업무의 전산화 및 정보화 여부를 묻는 질문에 과반수가 넘는 57.7%의 업체가 전혀 되어 있지 않다고 대답했다. 모든 업무가 전산화·정보화되어 있는 업체는 겨우 12.8%에 머물고 있다.

<표 3-56> 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 무려 61.1%로 높게 나타났고, 필요성을 느껴도 예산이 부족하여 실시하지 못하는 경우가 22.2%로 나타났다.

<표 3-57> 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

부분적 전산화·정보화되어 있는 적용 분야로는 구매/판매에 40.0%, 재고관리에 27.5% 등의 비중을 나타냈다.

<표 3-58> 부분 전산화·정보화 적용(중복응답)

구분	빈도	비중(%)
구매/판매	16	40.0
재고관리	11	27.5
시설관리	1	2.5
반품관리	4	10.0
조달	2	5.0
성과측정	1	2.5
물류관리비	3	7.5
기타	2	5.0
합계	40	100.0

향후 전산화·정보화 구축에 대해 부분적으로라도 실시하겠다는 업체는 61.5%로 나타났으며, 앞으로도 전혀 의사가 없는 업체도 38.5%로 상당히 높게 나타났다.

<표 3-59> 향후 전산화·정보화 의사

구분	빈도	유효 퍼센트
전산화,정보화 의사 없음	15	38.5
부분적 전산화,정보화 추진예정	16	41.0
모든 업무를 전산화,정보화 예정	8	20.5
합계	39	100.0

### ■ 국가종합물류정보망 서비스 참여

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 3-60> 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

### (8) 물류표준화부문

#### ■ 물류표준화 현황

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 한 번도 시행한 바가 없는 것으로 나타났다.

<표 3-61> 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

#### ■ 포장규격 이용 현황

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

<표 3-62> 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

KS규격 중 하나인 파렛트를 사용하지 않는 이유로는 업체에서 생산하는 화물의 종류가 다양하여 표준화가 어려운 경우가 60.4%로 가장 높게 나타났다. 동종업계 및 거래처에서 사용하고 있지 않아 표준파렛트의 호환성이 없는 경우가 20.9%로 그 뒤를 이었다.

<표 3-63> KS표준규격 파렛트를 사용하지 않는 이유

구분	빈도	비중(%)
화물의 종류 다양하여 표준화 어려움	26	60.4
동종업계, 거래처 비사용으로 호환성 없음	9	20.9
운임 등 소요해택이 전혀 없음	3	7.0
작업체계(인력장비) 부족	3	7.0
기타	2	4.7
합계	43	100.0

포장규격의 설계시 가장 고려되는 사항으로는 제품형태 75.5%, 컨테이너치수 10.2%, 파렛트치수 6.1% 등의 순서로 높게 나타났다.

<표 3-64> 포장규격 설계시 중점적 고려사항

구분	빈도	비중(%)
제품형태	37	75.5
파렛트치수	3	6.1
컨테이너치수	5	10.2
수송기기치수	1	2.0
포장강도	2	4.1
기타	1	2.0
합계	49	100.0

(9) 제3자 물류 및 물류공동화부문

■ 아웃소싱 또는 제3자 물류서비스 이용

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

<표 3-65> 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

현재 이용 중이거나 조만간 이용 예정인 업체의 경우 대상업무로 수배송을 68.9%로 가장 높게 꼽았으며, 특수포장 또는 유통가공 15.6%, 보관 6.7% 등의 순으로 그 뒤를 이었다.

<표 3-66> 현재 이용하거나 조만간 이용할 예정인 대상업무(중복응답)

구분	빈도	비중(%)
수배송	31	68.9
보관	3	6.7
특수포장 또는 유통가공	7	15.6
정보서비스/주문처리	2	4.4
기타	2	4.4
합계	45	100.0

■ 물류공동화 현황

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 3-67> 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%, 관련업계에서 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 3-68> 물류공동화가 시행되지 않는 이유(중복응답)

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
관련업계에서 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

## (10) 물류센터부문

### ■ 물류비용 절감

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 3-69> 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.

또한 물류비용의 절감을 위하여 어느 분야가 중요한지에 대한 질문에 운송의 대량화 22.4%, 전문화 19.7%, 내륙물류기지 건설 13.2% 등으로 높게 나타났다.

<표 3-70> 물류비용 절감의 중요 분야

구분	빈도	비중(%)
운송의 대량화	17	22.4
수송의 계획화	9	11.8
물류공동화(3자물류)	8	10.5
전문화	15	19.7
규격화	5	6.6
정보화	7	9.2
내륙물류기지 건설	10	13.2
기타	5	6.6
합계	76	100.0

## ■ 물류센터

도내에 물류센터가 필요한지의 여부를 묻는 질문에 61.2%의 업체가 필요하다고 응답 하였다.

<표 3-71> 물류센터의 필요 여부

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

물류센터의 필요 기능으로는 물류의 수송연계 기능이 40.8%로 가장 높게 나타났다. 더불어 보관(창고)기능도 20.5%로 높은 비중을 차지하였다.

<표 3-72> 물류센터의 필요 기능

구분	빈도	비중(%)
단순집배송	5	11.4
보관(창고)기능	9	20.5
포장기능	1	2.3
주문처리	2	4.5
물류의 수송연계기능	18	40.8
위의 모든기능	8	18.2
기타	1	2.3
합계	44	100.0

이러한 물류센터 설치로 인해 기대되는 효과로는 운송비 절감이 26.3%, 운송기간 단축이 21.3%를 차지해 주로 운송관련 부문에서의 기대효과가 상대적으로 높게 나타났다. 그 뒤로 고객서비스 제고 19.1%, 창고비 절감 16.7%, 판매시장의 확대 13.2% 등의 순서로 높게 나타났다.

<표 3-73> 물류센터의 기대 효과

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 3-74> 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

## 2) 화물운송·주선업체

일반기업체에 대한 설문은 총 38매를 표본으로 설정하였다.

처음 약 100매를 수거하였으나, 전라북도 물류산업의 실태를 나타내듯 물류기반이 취약하여 업체의 실태파악이 어려운 점이 있어 2차선별을 통해 최종 38매를 표본으로 분석하였다.

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 빈도분석하였다.

### (1) 일반 현황

#### ■ 주선업체 조직형태

화물운송주선업체의 조직형태는 독립회사법인의 비중이 75.0%로 가장 높았다.

<표 3-75> 주선업체 조직형태

구분	빈도	비중(%)
개인사업자	3	12.5
독립회사법인	18	75.0
운수업체내 주선사업부 또는 자회사	3	12.5
합계	24	100.0

주선업 외의 사업을 희망하는 경우 기타 54.2%, 화물운송사업 29.2%, 보세운송업 8.3%, 창고업 8.3%로 나타났다. 하지만 실제 업체의 규모가 일정규모 이상 되면 화물운송업과 주선업을 겸해서 하고 있는 경우가 많았다.

<표 3-76> 주선업 외의 희망 사업형태(중복응답)

구분	빈도	비중(%)
화물운송사업	7	29.2
보세운송업	2	8.3
창고업	2	8.3
기타	13	54.2
합계	24	100.0

### ■ 주선업체 주차장 확보 방식

주선업체들의 대부분은 자체 차고지 또는 전용화물터미널(95.7%)을 사용하고 있는 것으로 조사되었다.

<표 3-77> 주차장 확보 방식

구분	빈도	유효 퍼센트
화물터미널 이용	1	4.3
자체 차고지 또는 전용화물터미널	22	95.7
합계	23	100.0

### ■ 물량 확보

업체들의 주선물량확보 방식은 불특정다수 화주의 수시주문 형태가 51.5%로 가장 높게 나타났다.

<표 3-78> 주선물량확보(중복응답)

구분	빈도	비중(%)
일정한거래선(하주)과의 계약에 의해	7	21.2
일정거래선으로부터 수시주문	9	27.3
불특정다수 화주의 수시주문	17	51.5
합계	33	100.0



화물운송업체의 운송화물량 확보 방식으로는 공동사업장을 통한 경우가 41.5%로 가장 높게 나타났다.

<표 3-79> 운송화물량 확보(중복응답)

구분	빈도	비중(%)
주선업체로부터	4	13.8
운송회사로부터	3	10.3
제조업체나 유통업체와 계약을 통하여	5	17.2
개인적으로	5	17.2
공동사업장을 통하여	12	41.5
합계	29	100.0

## (2) 제3자 물류 및 물류공동화부문

### ■ 아웃소싱 또는 제3자 물류서비스 이용

아웃소싱 또는 제3자 물류서비스 이용 현황으로 현재 이용 중이거나 조만간 이용 예정인 업체가 59.4%이며, 현재 이용하지 않고 장래에도 이용계획이 없는 업체가 40.6%로 나타났다. 현재 이용 중이거나 조만간 이용 예정인 업체의 경우 대상업무로 수배송을 94.7%로 가장 높게 꼽았다.

<표 3-80> 아웃소싱 또는 제3자 물류서비스 이용

구분	빈도	비중(%)
현재 이용중	17	53.1
조만간 이용 예정	2	6.3
과거에 이용하였으나 현재는 이용 없음	1	3.1
장래에도 이용계획 없음	12	37.5
합계	32	100.0

<표 3-81> 현재 이용하거나 조만간 이용할 예정인 대상업무(중복응답)

구분	빈도	비중(%)
수배송	18	94.7
정보서비스/주문처리	1	5.3
합계	45	100.0

## ■ 물류공동화 현황

물류공동화의 시행 여부를 묻는 질문에 현재 시행 중이거나 고려하고 있는 업체는 27.9%로 나타났으며, 시행을 전혀 고려하고 있지 않는 업체는 82.1%로 상당히 높게 나타났다.

<표 3-82> 물류공동화 시행

구분	빈도	비중(%)
시행중	1	3.6
시행 고려	4	14.3
시행 고려 안함	23	82.1
합계	28	100.0

물류공동화가 시행되지 않고 있는 주된 이유로는 공동화가 오히려 복잡함 39.5%, 배송시기의 임의조정이 어려움 16.3%, 물류비용이 절감되지 않음 16.3%, 관련업계에서 시행하지 않음 14.3%, 기업간 조건의 차이 11.6%, 회사기밀 때문 2.3%의 순서로 높게 나타났다.

<표 3-83> 물류공동화가 시행되지 않는 이유(중복응답)

구분	빈도	비중(%)
회사기밀 때문	1	2.3
배송시기의 임의조정이 어려움	7	16.3
공동화가 오히려 복잡함	17	39.5
관련업계에서 시행하지 않음	6	14.0
기업간 조건의 차이	5	11.6
물류비용이 절감되지 않음	7	16.3
합계	43	100.0

## (3) 물류표준화부문

### ■ 물류표준화 현황

현재 물류표준화를 적용하고 있는 업체들 중 적용분야의 비중을 살펴보면, 파렛트 19.0%, 운반·하역장비 11.9%, 포장치수 9.5%, 수송장비 9.5% 등의 순으로 높은 비중을 차지하였다.

반면 40.5%의 업체들은 물류표준화를 한 번도 시행한 바가 없는 것으로 나타났다.

<표 3-84> 물류표준화 현황(중복응답)

구분	빈도	비중(%)
시행한 바 없음	17	40.5
포장치수	4	9.5
파렛트	8	19.0
운반, 하역장비	5	11.9
수송장비	4	9.5
보관시설	2	4.8
바코드, 전표	2	4.8
합계	42	100.0

#### ■ 포장규격 이용 현황

화물주선 및 운송업체에서 적용할 수 있는 포장의 표준화는 화물의 종류가 다양하여 매우 어려운 현실이며, 응답업체 중 현재 적용하고 있는 포장규격으로는 회사내부 규격 사용이 71.4%로 가장 높게 나타났으며, KS포장규격을 사용하고 있는 경우는 없는 것으로 조사되었다.

<표 3-85> 현재 적용하고 있는 포장규격

구분	빈도	비중(%)
회사내부규격	5	71.4
업계공통규격	1	14.3
기타	1	14.3
합계	7	100.0

#### (4) 물류정보화부문

##### ■ 물류정보화 현황

물류업무의 전산화 및 정보화 여부를 묻는 질문에 과반수가 넘는 60.6%의 업체가 전혀 되어있지 않다고 대답했다. 모든 업무가 전산화·정보화되어 있는 업체는 겨우 9.1%에 머물고 있다.

<표 3-86> 물류업무의 전산화·정보화 여부

구분	빈도	비중(%)
전혀되어 있지 않음	20	60.6
부분적 전산화,정보화	10	30.3
모든 업무가 전산화,정보화	3	9.1
합계	33	100.0

모든 업무의 비전산화·정보화의 이유로는 필요성이 없다고 답한 경우가 무려 57.1%로 높게 나타났고, 정보인력·인프라 및 예산 부족이 각각 14.3%로 나타났다.

<표 3-87> 비전산화·정보화 이유(중복응답)

구분	빈도	비중(%)
정보인력 부족	3	14.3
정보인프라 부족	3	14.3
예산 부족	3	14.3
필요성 없음	12	57.1
합계	21	100.0

부분적 전산화·정보화되어 있는 적용 분야로는 수배송이 33.3%의 비중으로 가장 높았다.

<표 3-88> 부분 전산화·정보화 분야(중복응답)

구분	빈도	비중(%)
수배송	6	33.3
구매/판매	4	22.2
재고관리	1	5.6
반품관리	2	11.1
성과측정	1	5.6
물류관리비	3	16.7
기타	1	5.5
합계	18	100.0

향후 전산화·정보화 구축에 대해 부분적으로라도 실시하겠다는 업체는 41.7%로 나타났으며, 앞으로도 전혀 의사가 없는 업체도 58.3%로 상당히 높게 나타났다. 이는 전산화와 정보화가 필요없다고 답한 업체의 비중이 높은 것과 연관된다.

<표 3-89> 향후 전산화·정보화 의사

구분	빈도	비중(%)
전산화,정보화 의사 없음	14	58.3
부분적 전산화,정보화 추진예정	6	25.0
모든 업무를 전산화,정보화 예정	4	16.7
합계	24	100.0

### ■ 국가종합물류정보망 서비스 참여

현재 정부에서 추진하고 있는 국가종합물류정보망 서비스에 대한 업체들의 서비스 참여 정도는 2.8% 정도이며, 86.1%에 해당하는 대부분의 업체에서는 들어본 적도 없거나, 알고는 있지만 이용하지 않는 것으로 조사되었다.

<표 3-90> 국가종합물류정보망 서비스 참여

구분	빈도	비중(%)
현재 이용하고 있음	1	2.8
알고있지만 이용하지 않음	7	19.4
들어본 적 없음	24	66.7
다른 물류정보망 이용	4	11.1
합계	36	100.0

## (5) 물류센터부문

### ■ 물류센터 입주의사

현재 조성중인 전라북도에 전주시 장동일대의 물류센터가 완성된다면 입주할 의사가 있는지 묻는 질문에 93.9%의 업체들이 입주의사가 없다고 답하였다.

<표 3-91> 물류센터 입주의사

구분	빈도	비중(%)
있음	2	6.1
없음	31	93.9
합계	33	100.0

입주의사가 없는 이유로는 이전에 따른 비용부담(40.4%)과 회사의 입장에서 입지가 좋지 않기 때문(20.0%)으로 나타났으며, 입주의 필요성을 못 느끼는 경우도 25.0%로 나타났다.

<표 3-92> 물류센터 입주의사가 없는 이유(중복응답)

구분	빈도	비중(%)
이용거리 과다	6	15.0
이전에 따른 비용부담이 너무 큼	16	40.0
회사의 입장에서 볼 때 입지가 좋지 않음	8	20.0
현재 시설에 만족하므로 이전의 필요성 못 느낌	10	25.0
합계	40	100.0

## (6) 기타 애로사항

애로사항으로는 자금 등 지원제도 등에서 느끼는 애로가 71.4%로 가장 높게 나타났으며, 그 뒤로 화물 수배송 관련 규제(14.3%), 기타(11.4%) 등의 애로사항이 높게 나타났다.

<표 3-93> 주요 애로사항

구분	빈도	비중(%)
물류부지 및 건축관련 규제	1	2.9
화물 수배송 관련 규제	5	14.3
자금 등 지원제도	25	71.4
기타	4	11.4
합계	35	100.0

정부지원 여부에 대해서는 지원제도를 모르는 경우가 77.7%로 높게 나타나 정부의 지원이 기업체에게 직접적으로 적용되지 못하고 있는 것으로 나타났다.

<표 3-94> 정부지원 여부

구분	빈도	비중(%)
지원제도를 알고 있으며 지원받은 경험 있음	2	5.6
지원제도를 알고 있으나 지원받은 경험 없음	6	16.7
지원제도를 모르고 있음	28	77.7
합계	36	100.0

정부의 지원 중 가장 시급하게 지원해야 할 분야로는 관련세 인하가 65.9%, 자금지원이 17.1%로 높게 나타나, 전반적으로 업체들이 비용에 대한 경제적으로 지원받기를 희망하였다.

<표 3-95> 가장 시급한 지원 분야(중복응답)

구분	빈도	비중(%)
자금지원	7	17.1
부지확보	1	2.4
정보망 확충	4	9.8
표준화 추진	1	2.4
공동화 시행	1	2.4
관련세 인하	27	65.9
합계	41	100.0

또한 앞으로 전라북도가 추진해야 할 정책의 분야로도 관련세 인하(61.5%), 자금지원(13.6%) 등의 비중이 높게 나타났다.

<표 3-96> 향후 전라북도가 추진해야 할 정책 분야(중복응답)

구분	빈도	비중(%)
자금지원	6	13.6
부지확보	2	4.5
정보망 확충	5	11.4
표준화 추진	2	4.5
공동화 시행	2	4.5
관련세 인하	27	61.5
합계	44	100.0

### 3. 분석종합 및 시사점

#### 1) 일반기업체

물류관리 일반 현황에서 종사자 현황은 50인 미만이 76.0%로 영세한 수준의 업체 규모를 나타내고, 전년도 대비 증가한 물류비 기능으로는 트럭, 철도를 이용한 내륙운송비의 증가(63.9%)가 두드러지게 나타났다. 이러한 원인은 도로 적체현상으로 보이며 도내 교통대책이 수반되어야 할 것이다.

반출·입물품 중 반입은 원자재(47.8%), 반출은 완제품(47.0%)이 가장 높은 비중을 차지하고 있으며, 반출·입시의 운송수단으로는 트럭이 평균 82.9%로 압도적으로 높은 비중을 차지하였다. 이렇게 편중된 운송수단의 이용이 물류비의 증가요인으로 작용하고 있다. 따라서 철도 등 대체 운송수단의 도입방안을 강구해야 한다.

화물유통부문에서 애로사항으로는 사내의 경우 보관(44.1%)이, 사외의 경우 내륙운송(46.8%)이 두드러지게 높은 비중을 차지하였다. 수출화물의 사내보관 업무에서도 창고시설이 많이 부족(41.1%)하고, 이러한 창고시설의 부족으로 외부 창고시설을 이용하게 되다보니 물류비용의 상승을 초래하였다. 영업용 보세장치장의 보관료가 비싸다고 느끼는 업체들은 62.5%나 되었다. 이러한 현상은 전국창고업 현황조사 분석에서 나타난 것과 일맥상통한다. 즉 도내의 공동창고의 부족으로 인하여 기업들이 물류비상승원인이 되고 있는 것이다. 공동창고건설 물류공동화 대책들이 마련되어야 한다.

사외에서의 가장 불합리한 물류요금 체계로 내륙운송료(52.5%)가 가장 높은 비중을 차지하였는데 이는 유가상승 등으로 인해 내륙운송료가 인상되어 트럭에 의한 반출·입 비중이 높은 업체들에게는 커다란 애로사항으로 작용하고 있는 것으로 나타났다. 또한 트럭으로 운송을 할 경우 과적단속 등의 문제로 화물을 분할운송 할 수밖에 없어 운임비는 더욱 상승하게 된다.

운송부문에서 업체의 전반적인 운송수단으로는 트럭이 가장 용이(97.9%)한 것으로 나타났으며, 철도는 그다지 용이하지 않은 것(85.2%)으로 나타났다. 이는 철로와의 연계성이 부족하기 때문으로 분석되며 신 물류운송망 체계의 구축이 필요하다.

도내 업체가 상황에 따라 이용하는 운송수단별 특징에서 트럭과 철도의 연계수송의 경우 서비스, 물품분식/파손, 비용 등 여러 항목에서 만족도가 높게 나타났으며, 운



송시간의 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 부문에서도 근거리 운송에는 트럭을 이용하고 원거리 운송에는 철도를 이용하는 신 물류체계 구축 방안이 마련되어야 한다.

도내 기업체가 이러한 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 결정할 수도 있는 것으로 분석된다. 따라서 제3자물류에 대한 육성방안 및 이에 대한 기업들에게 홍보하여 제3자 물류를 이용하도록 하는 방안이 강구되어야 한다.

동일업종 또는 타 업종의 회사와의 공동집·배송을 시행하고 있는 업체는 8.6%에 그치고 반면 고려하고 있지 않은 경우는 81.7%로 상대적으로 매우 높게 나타나고 있다. 이러한 이유로는 배송시기를 회사 임의로 결정할 수 없기 때문이라고 답한 경우(27.0%)가 가장 높은 비중을 차지하였다. 도내에 물동공동화 대책마련이 시급하다.

설문에 응한 업체들 중 과반수가 훨씬 넘는 73.9%의 업체가 장기적인 물류전략을 수립해 놓지 않고 있으며, 26.1%의 업체만이 전략을 수립해 놓고 있는 것으로 나타났다. 이를 통해 물류계획의 필요성이나 중요성에 대한 업체의 전반적인 인식이 아직은 부족함을 미루어 짐작할 수 있다. 이에 대한 대책마련도 강구되어야 한다.

수출입화물부문에서 해상운송의 애로사항 및 개선사항으로는 높은 해상운임(32.5%)과 적기선적(25.0%) 등의 비용과 시간적인 측면의 애로사항을 호소하였고, 운임/선적정보의 신속한 제공(43.6%) 등의 서비스부문의 개선을 요구하였다. 군산항의 항로개설이 수반되어야 한다.

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%) 등을 개선해 줄 것을 요구하였다. 군산지방해양수산청의 개선대책을 요구해야 한다.

전라북도의 주요 항만인 군산항에 대해서는 업체들에게 홍보가 제대로 되어있지

못하고 있는 실정이다. 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%로 과반수가 넘고, 비전산화·정보화의 이유로 필요성이 없다고 답한 업체가 61.1%로서 전반적인 물류정보화의 인식이 부족한 실정이다. 도내의 차별화된 물류육성방안을 마련하기 위해서는 최신물류정보화 도입방안이 검토되어야 한다.

국가종합물류정보망 서비스도 홍보 및 인식부족으로 대부분의 업체(91.0%)에서는 들어본 적도 없거나 알고는 있지만 이용하지 않아 물류산업 발전을 저해하는 요소로 작용하고 있다. 국가 종합물류망과의 연계체제구축이 필요하며, 행정적으로 기업들의 인식제고가 이루어져야 한다.

물류표준화부문의 현황으로 물류표준화를 적용하고 있는 업체들은 파렛트(20.7%), 포장치수(17.2%) 등에 활용하고 있는 것으로 나타났으며, 일부 업체들은 물류표준화를 한 번도 시행한 적이 없는 것(29.3%)으로 나타났다.

포장부문에서는 아직도 일정한 포장규격을 사용하지 못하는 업체들의 비중이 (33.0%)로 회사내부 포장규격을 따르는 경우(51.1%)에 이어 높은 비중을 나타냈다. 이러한 제품의 포장비규격은 포장작업의 기계화와 자동화에도 영향을 주어 모든 작업이 기계화·자동화 되는 업체의 비중은 7.5%에 그치고 있다. 포장합리화의 저해요인으로는 포장의 표준화·규격화 미흡(27.8%), 자동화 부진(22.2%), 포장비용의 과다(22.2%) 등을 이유로 들었다.

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 35.3%에 그치고 있고, 장래에도 아예 이용계획이 없는 경우도 50.0%로서 높은 비중을 나타냈다. 기업들에게 홍보하여 물류비가 가장 적게 드는 제3자 물류서비스를 이용하도록 해야 한다.

물류비용 절감과 서비스개선을 위한 물류센터 건립에 관한 사항에서 업체들은 물

류센터를 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 물류 수요조사를 실시하여 물류단지 건설방안을 모색해볼 필요가 있다.

설문분석 통해 전라북도의 전반적인 물류산업 실태를 점검한 결과, 전체적으로 수송분담구조의 불균형, 보관창고의 부족, 전산화·정보화·표준화 미비, 물류아웃소싱의 저조 등 물류시스템의 낙후로 인한 물류비용의 증가가 문제점으로 분석되었다.

특히 도로화물운송은 단위수송비, 단위연료비, 단위인건비 등에서 큰 장점이 없는데도 불구하고<sup>36)</sup> 운송실적에서 큰 비중을 차지하는 원인으로 철도와 수상운송 등에서 발생하는 대기시간과 지체비용 등을 들 수 있다.

또한 철도와 수상운송 시스템의 낙후를 들 수 있다. 철도의 총 영업연장은 3,536km로서 OECD 선진국에 비해 상당히 열악한 상태로 전체 OECD 평균 총 영업연장 18,033km의 1/6에 머물고 있는 실정이다. 국토면적당 총 영업연장에서도 33.55(km/1,000 km<sup>2</sup>)로 OECD 평균(51.20)에 미치지 못하고 있다.

도로화물 운송 편중으로 인해 도로혼잡을 야기하며 또 다른 사회·경제적 비용의 증가를 초래한다.

따라서 앞으로 물류산업 육성을 위한 개선사항은 도로화물운송의 비중을 철도 및 연안해송으로 분산시키고, 물류전산화·정보화·표준화를 통해 물류시스템을 제고시키며, 물류아웃소싱 및 물류공동화를 통한 물류부문의 효율성을 높여야 할 것이다.

## 2) 화물운송·주선업체

화물운송·주선업체의 물류실태를 살펴보면 일반기업체보다 더욱 열악한 실정을 알 수 있다. 도내 주선업체의 조직형태는 독립회사법인의 형태가 75.0%로 가장 많았는데, 상당수의 업체들은 주선업과 운송업을 겸하고 있는 경우가 많아 주선업과 운송업의 경계가 애매하였다. 이는 업체의 규모가 영세하여 전문화가 이루어지지 않는다는

---

36) 이재민·서상범, 『국가경쟁력 강화를 위한 국가물류비 감소대책(2단계)』, 교통개발연구원, 2004. p.26.

현실을 그대로 보여주고 있다.

주선업체의 대부분은 자체 차고지 또는 전용화물터미널(95.7%)을 주차장으로 확보하고 있으며 화물의 확보에 있어 불특정다수 화주의 수시주문에 의한 경우(51.5%)가 가장 많았다. 운송업체의 경우 영세한 차주들이 공동사업장에 지입을 하고, 공동사업장을 통해 화물을 확보하는 경우(41.5%)가 가장 높게 나타났다.

아웃소싱 및 제3자 물류서비스 이용에 대해 현재 이용 중인 경우는 53.1%로 일반기업체의 35.3%보다 높았으며, 적용분야는 수배송에 집중(94.7%)되어 있다. 장래에도 아예 이용계획이 없는 경우도 37.5%로 높은 비중을 나타냈다.

또한 물류공동화를 시행중이거나 고려하고 있는 업체는 27.9%이며, 시행을 전혀 고려하고 있지 않는 업체는 82.1%로 나타났다.

업체들의 물류표준화 정도는 매우 열악하며 한 번도 시행한 바 없는 경우도 40.5%나 되었다. 포장 부문에서는 화물주선 및 운송업체에서 적용할 수 있는 표준화가 운반 화물의 종류가 다양하기 때문에 KS규격을 사용하고 있는 경우는 없으며, 대부분 회사 내부의 규격을 사용하고 있는 것으로 조사되었다.

물류정보화부문에서는 업체들의 참여도 및 필요성을 인식하고 있는 정도가 낮았는데, 필요성이 없다고 답한 경우가 무려 57.1%로 높게 나타났다. 이는 물류정보화에 대한 인력, 인프라 및 예산 등의 현실적인 문제뿐만 아니라 향후 구축의 필요성을 느끼지 못하고 있기 때문이다.

이러한 상황에서 국가종합물류정보망의 역할 또한 미미했는데, 응답업체 중 86.1%가 들어본 적도 없거나, 알고는 있지만 이용하지 않는 것으로 조사되어, 향후 관계기관의 적극적인 홍보가 요구된다.

현재 조성 중인 전라북도 전주시 장동일대의 물류센터에 대한 입주의사는 대부분인 93.9%의 업체들이 입주의사가 없는 것으로 조사되었으며 그 이유로 이전에 따른 비용부담(40.4%)과 회사의 입장에서 입지가 좋지 않기 때문(20.0%)이 높게 나타났다.

업체의 주요 애로사항으로는 자금 등 지원제도 등에서 느끼는 애로가 71.4%로 가장 높게 나타났는데, 앞으로 전라북도가 추진해야 할 정책의 분야로 관련세 인하(61.5%), 자금지원(13.6%) 등의 현실적인 경제적 지원책이 필요하다고 답하였다.

설문조사를 통해 도내 화물주선·운송업체의 전반적인 물류실태를 점검한 결과, 전체적으로 영세한 규모로 인한 각종 물류기반의 취약성과, 물류업계 전반적인 추세인

대형화, 공동화, 전산화, 정보화, 표준화 등의 추세와는 현실적으로 거리감이 있었다.

도내 화물주선업, 운송업체의 지원방안 및 활성화 방안을 행정적으로 마련하여 물류업에 종사하는 도내업체들이 성장하여 고용창출 및 인구유입에 이바지할 수 있도록 해야 할 것이다.

전라북도가 군산항, 새만금을 통해 환황해권 대 중국 물류거점을 구축하기 위해서는 이러한 현실적인 실태를 고려하여 물류관련 계획 및 정책을 수립하여야 할 것이다.



# 제 4 장

## 전라북도 물류산업 육성방안





## 제 4 장 전라북도 물류산업 육성방안

### 제1절 물류산업 육성방향

#### 1. 정책목표의 설정

전라북도 물류산업의 여건 및 법적 검토와 제조업체 및 물류업체들의 실증조사를 분석한 결과 도내 물류산업 기반시설은 매우 열악한 것으로 나타나고 있다. 그러나 물류산업 육성을 위해서 대내외적인 요소와 국가상위계획 등을 고려할 필요가 있다. 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 있다는 것을 꼽을 수 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, 앞으로 개통되는 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 두도록 한다.

정책목표의 지향점은 우리나라 중부권 및 수도권의 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.

실증조사에서 나타난 바와 같이 전라북도의 일반제조업, 화물운송주선업 등 도내물류업체들의 경쟁력은 전국에 비해 매우 낮은 것으로 분석되었다. 또한 공동창고, 물류표준화, 물류 정보화 등의 물류 기반시설은 아주 낙후하여 전국평균에 이르거나 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 위해서 운송, 보관 하역, 포장, 정보의 기능에서 생산, 가공, 포장, 유통, 전시, 판매 등의 기능을 담당하는 종합물류단지를 조성하는 방안이 검토되어야 한다. 또한 도내에는 농산물을 다량으로 생산하고 있지만, 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 물류환경에 민첩하게 대응하기 위해서는 타 지역과 차별화된 물류산업정책이 수립되어야 할 것이다.

이러한 여건을 고려하여 전라북도는 “차별화된 물류산업 육성” 정책이 수반되어야 할 것이며, 이를 정책목표로 설정한다.

정책목표의 지향점은 차별화된 내륙물류기반여건을 조성하여 전라북도의 물류산업을 경쟁력을 최단기간에 앞당길 수 있도록 하는데 있다.

이러한 정책목표의 기초 하에 전라북도가 서해중부권 대중국 물류Gate의 해상물류거점기반이 조성되고, 차별화된 내륙 물류기반을 조성하여 물류산업을 앞당길 수 있는 계기를 마련해야 한다.

## 2. 정책의 추진전략

### 1) 서해중부권 대중국물류 Gate구축의 추진전략

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

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

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

둘째, 해상물류의 지정학적 잠재력을 반영하여 고려해야 한다. 즉 서해중부권 대중국 물류Gate를 구축하여 북중국 동부연안의 해상물동량을 집하하고, 우리나라의 서해중부권 물동량을 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. 또한 환황해권의 해상물류의 거점지가 반드시 필요하다.

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 확보하는 방안이 이러한 항만 기반시설의 확보가 매우 중요하다.

## 2) 차별화된 물류산업 육성 추진전략

물류산업을 육성하기 위해서는 물류기반여건이 확보되어 있어야 하며, 이에 따른 기반조성이 구비되어 있어야 한다. 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 관장하고 있다. 이점을 고려하여 중앙의 재원을 확보하는 방안을 모색하여야 할 것이다.

한편 이렇게 내륙물류거점지를 확보하고도 물류기반시설 갖추어져 있지 않으면 물류산업을 육성하는 데에 많은 어려움이 따른다.

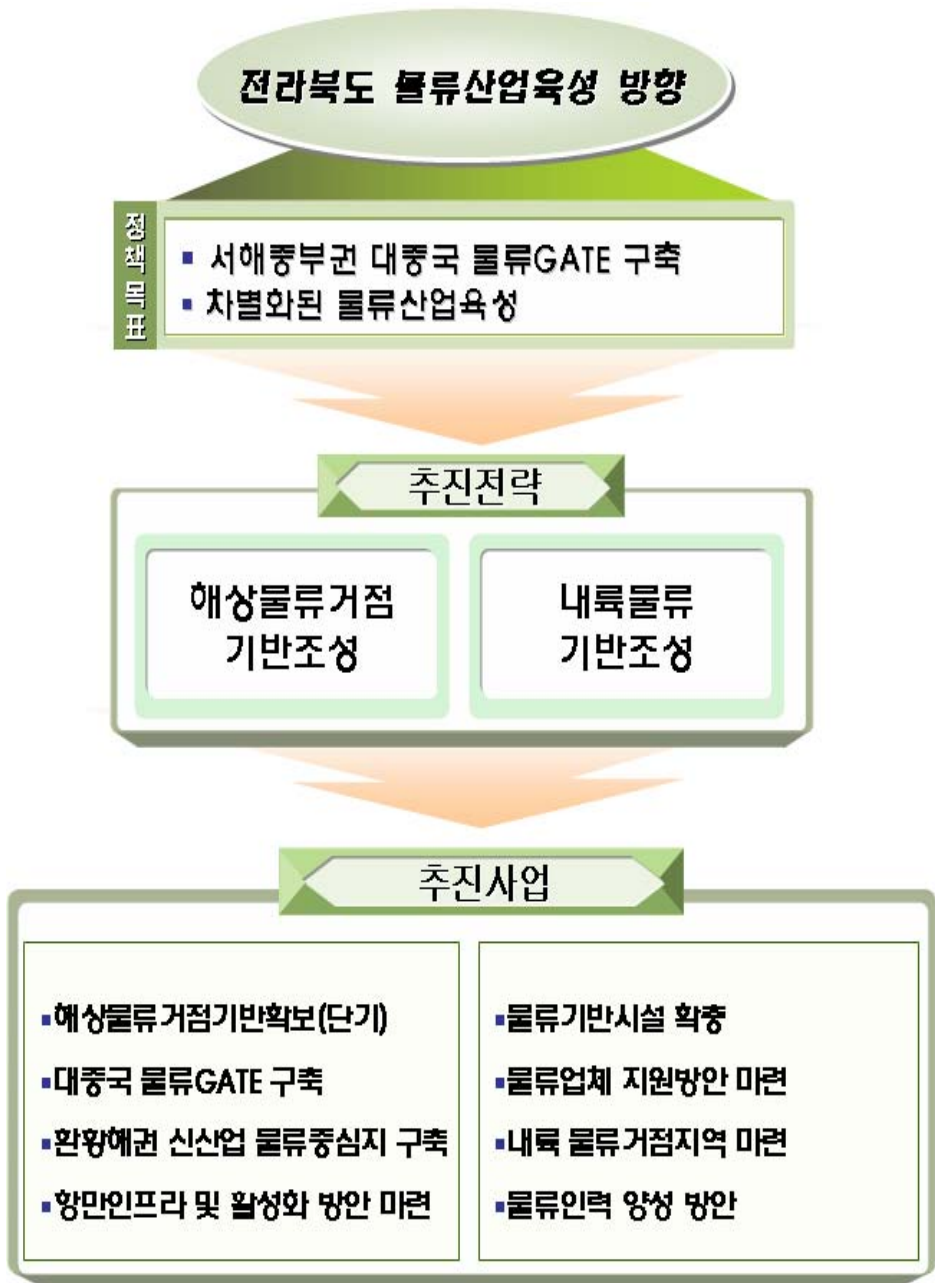
실증조사에서 나타난 바에 의하면 도내 물류기반시설은 아주 열악한 것으로 분석되고 있다. 따라서 전라북도가 내륙물류거점지를 구축하여 차별화된 물류산업정책을 추진하기 위해서는 다음과 같은 물류기반여건을 마련해야 한다.

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 요충지이면서 도내 물동량이 타지로 유출되는 현상을 막을 수 있는 정책은 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 물류육성산업발전 한층 더 탄력을 받을 것이다



<그림 4-1> 전라북도 물류산업육성 추진전략

## 제2절 물류산업 육성 추진방안

### 1. 해상 물류거점 기반조성

#### 1) 해상물류거점 기반확보

항만물류산업은 21세기 고부가가치 산업으로 항만을 갖고 있는 세계의 각 나라는 물론이고 국내에서도 항만물류육성정책에 박차를 가하고 있다.

군산항의 해상물류거점 기반확보를 위해서는 단기·중기적 대책이 수립되어야 할 것이다. 먼저 실증조사에서 나타난 개선사항을 단기적으로 해결하고 중·장기적으로 제도적 및 시설구축방안을 개선하는 대책이 마련되어야 할 것이다.

실증조사에서 도내 수출입 업체들은 첫째, 높은 해상운임과 둘째, 적기선적의 어려움에 따른 비용과 시간적인 측면의 애로사항을 호소하였고, 운임, 선적정보의 신속한 제공 등의 순으로 개선을 요구하고 있다.

군산항의 해상운임이 높은 이유는 수심이 낮아 해운선사들이 기항을 꺼려하여 항로가 다변화되어 있지 못해 물동량 집하의 어려움이 있기 때문이다. 따라서 가장 시급한 것이 대형선박의 기항이 용이하도록 군산항의 안정적인 수심을 유지하는 것이다. 준설을 통해 수심이 확보되면 대형 선박들이 자유롭게 기항할 수 있는 여건이 조성되고 물동량이 증가하면 항로는 다변화 될 것이다. 이러한 항만활성화 기반여건을 조성하기 위해서는 준설예산의 안정적 확보방안이 모색되어야 하며 근본적인 문제를 해결하기 위해서는 장항하구둑에 토사유입을 차단하는 펜스를 설치하는 방안과 준설선<sup>37)</sup>을 도입하여 수시로 준설하여 항로를 유지하는 방안이 강구되어야 할 것이다. 또한 군산항 이용 가능한 선사, 화주, 포워더 등을 상대로 정기적인 포트세일을 통해 군산항 인센티브제공과 각종 항만 편의 이용방안을 설명하여 항만물동량 확보에 주력해야 할 것이다.

군산항을 이용하는 화주들의 애로사항은 통관절차 등이 복잡하고, 보험료가 너무

---

37) 박형창, “군산항 물류기종점(O/D)분석에 관한 연구”, 2005,의 군산항 활성화 방안에 제시된 내용임.

비싸 통관절차 및 서류 등을 단순화 시켜줄 것과 보험료율을 인하해 줄 것을 요구하고 있다. 통관절차에 대해서는 군산지방해양수산청과의 협의에 의해 단순하고 간편한 개선대책을 마련하여 화주들에게 홍보해야 할 것이다. 또한 해상 보험료문제는 운송업자간의 협의에 의해 이루어지는 것이 대부분이나 항만물동량이 대량으로 집하하면 같은 방향으로 운송되는 화물이 늘어나 해상보험료를 낮출 수 있는 요소가 될 것이다. 따라서 항만물동량 집하가 관건이다.

군산항에 대한 홍보 화주나, 선사, 포워드 업체들에게 홍보가 제대로 되어있지 못하고 있는 것으로 파악되고 있다. 지난해 자치단체로는 전국 최초로 컨테이너화물과 선사에 대한 인센티브 지원조례를 제정하였으나 업체들이 이러한 사실을 모르고 있어 (82.2%) 실질적인 홍보가 절실히 필요하다. 팜플렛홍보, 인터넷홍보, 포트세일, 군산항 포럼개최 등의 정기적인 홍보활동이 이루어져야 한다. 이러한 홍보방안은 전라북도, 군산시, 군산지방해양수산청이 협의체를 구성하여 정기적으로 추진하는 방안이 바람직하다.

이렇게 단기적으로 해결해야 할 문제를 추진하고 중·장기적으로 해상물류거점 방안을 모색하여야 한다. 해상물류교두보를 확보하기 위해서는 군산항의 대중국과의 지정학적 이점을 살리고, 서해중부권 해상물류 거점지역으로 육성하기 위해서는 다음과 같은 정책방향이 설정되어야 하며 사업들이 추진되어야 할 것이다.

## (2) 대 중국 물류 Gate를 구축 방안 마련

먼저 군산항을 중국을 대상으로 한 해상물류 교두보로 만드는 정책이 이루어져야 한다.

이러한 정책의 일환으로 대 중국 물류Gate 구축을 위한 법제도 정비의 실천방안으로서 우선적으로 관련법과 제도의 정비계획 수립과 집행을 담당할 “대 중국 물류Gate화 추진기획단”의 설립이 필요하다.

### 가. 설립의 필요성

법·제도 정비계획의 실행과정을 지속적으로 점검 평가하여 법·제도 정비의 지속

성 및 일관성을 유지시킴과 아울러 대 중국 물류Gate화 전략의 수립·집행에 있어서 지속성과 일관성을 유지하도록 하기 위해 필요하다.

#### 나. “대 중국 물류Gate화 추진기획단”의 기능

기획단의 기능으로는 법 제도 정비의 우선순위 설정 및 개정작업 추진, 물류중심지화를 위한 종합 마스터플랜의 작성 및 집행, 정부 각 부처의 물류중심지화 관련 정책에 대한 조정, 대 중국 물류 정책 수립, 총괄 및 조정, 대 중국 물류Gate를 관장할 행정기구의 설립작업, 공영개발사업 추진 등을 들 수 있을 것이다.

#### 다. “대 중국 물류Gate화 추진기획단” 설립방안

도지사 직속으로 하여 추진력을 증강할 필요가 있으며, 대 중국 물류Gate화를 위한 기본적인 바탕이 마련될 때까지 한시적인 기구로 설립하도록 한다.

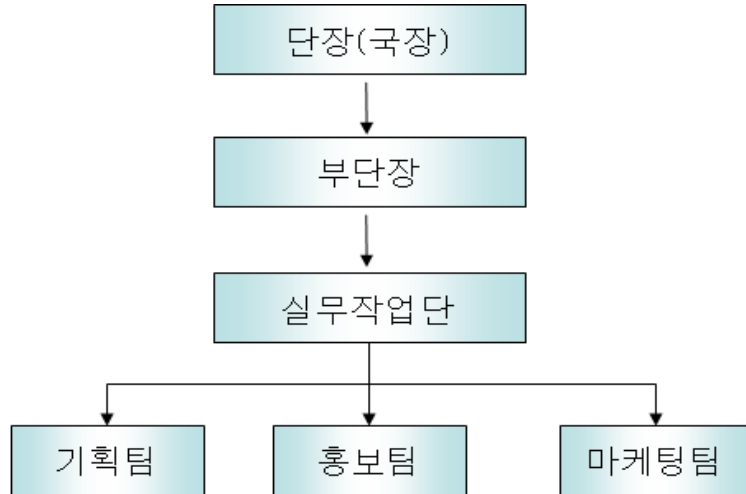
#### 라. “대 중국 물류Gate화 추진기획단”의 조직 구성안

기획단의 단장은 관련부처에 대한 조정권한을 가질 수 있을 정도로 국장급 이상의 위상과 권한이 보장될 필요가 있고, 부단장은 전문가를 공모하여 도지사가 임명하는 것이 바람직할 것이다. 그리고 도 및 시군이 참여하여 의사결정을 위한 운영위원회를 설치하여 의견을 조정하고 의사결정을 할 필요가 있다.

기획단내에 실무작업단을 설치하여 상기한 기획단의 기능을 수행하되 대 중국 물류Gate 기획팀, 홍보팀, 마케팅팀 등 3개 분야의 팀을 설치하는 것이 바람직하다. 이 중에서 기획팀은 법·제도정비의 우선순위 설정 및 개정작업, 종합 마스터플랜을 작성 및 집행하고, 홍보팀은 중앙정부의 대 중국 물류Gate화 관련 홍보업무를 담당하고, 마케팅팀에서는 대 중국 물동량 집하업무를 수행할 필요가 있다.

각 기관의 의견 상충이 있을 경우 실무 작업단에서 조정안을 작성하고 기획단의 단장이 도지사의 재가를 받아 직권으로 조정하도록 하여 의견 상충에 따른 비효율의 발생을 차단할 필요가 있다.





<그림 4-2> 대 중국 물류Gate화 추진기획단 조직 구성안

### (3) 환황해권 신산업 물류 중심지 체계구축방안 마련

첫째, 신 국제물류단지를 조성해야 한다.

대 중국시장의 원자재 및 자원을 도입하여 가공 생산하고 유통, 판매하는 신개념의 국제물류단지를 조성해야 한다. 장기적으로 인근 새만금 배후 부지를 활용하여 대규모 국제물류단지를 조성하는 방안이 강구되어야 할 것이다.

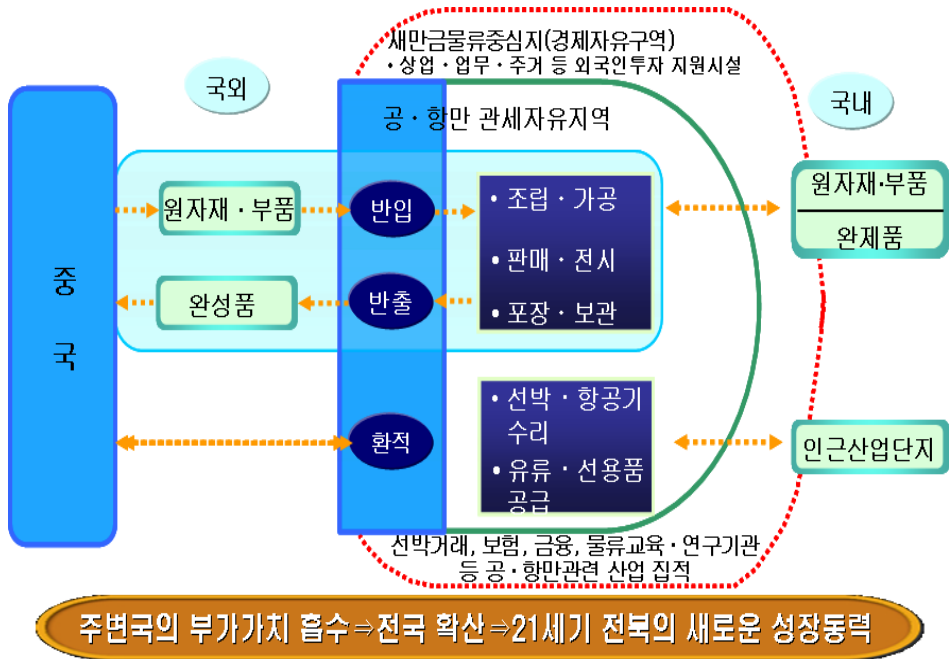
전북지역의 물류산업육성을 위한 최대 장점은 국내외적인 지정학적 위치를 꼽을 수 있다. 대외적으로는 환황해권 중심부에 위치하여 해상물류 집적에 용이하고, 국내적으로는 서해중부권에 위치하여 중부권 물동량을 집하·분산하는데 아주 우수한 물류단지의 입지여건을 갖고 있다. 특히 대 중국 물류Gate의 지정학적 여건이 양호하여 국제물류중심지로서 기반을 갖추어 나간다면 국제적 경쟁력이 있을 것으로 보인다.

오늘날 국제물류단지 조성은 조립, 가공, 판매, 전시, 포장, 보관 등의 기능을 수행하는 신 물류단지의 조성이 필요하다. 또한 전북지역은 물류산업이 타 지역보다 상대적으로 뒤져있어, 경쟁력 있는 물류산업 육성을 위해서는 타 지역과 차별화된 비교우위의 물류기반시설을 구축해야 한다.

차별화된 물류단지의 조성은 중국에서 저렴한 임금과 값싼 원자재를 수입하여 국내에서 가공, 조립, 전시, 판매, 포장, 보관의 기능을 갖춘 신 물류단지의 조성이 필요

하다(<그림 4-3>참조).

전북지역은 현재 군산항에서 대 중국과의 항로가 개설되어 있고, 군산항 주변에 배후 부지를 충분히 보유하고 있어 해상물류거점지역으로서 개발여건이 매우 양호하다. 단기적으로는 군산항 배후 부지에 항만인프라 확보와 신 산업물류단지를 개발하여 활성화해야한다. 장기적으로는 새만금 배후 물류단지를 조성하여 동북아 및 환황해권 대규모 물류단지를 조성하여 해상물류의 거점지로 육성·발전시켜야 할 것이다.



<그림 4-3> 신 물류단지 조성 개념도

#### (4) 항만인프라 및 활성화 방안 마련

첫째, 최첨단 국제물류정보화 거점지를 구축해야 할 것이다.

군산항과 같은 중소 항만이 국제물류거점지역으로 발전하려면 차별화된 전략이 필요하다. 국제적으로 최첨단 물류네트워크를 구축하여 물류정보화의 선두항만으로 선점할 수 있는 방안과 전략이 강구되어야 할 것이다.

둘째, 군산항 홍보관 건립이 필요하다.

군산항 홍보관을 건립하여 군산항을 널리 알리고 물류집하에 따른 홍보체계를 마련해야 할 것이다.

셋째, 물류컨벤션센터 건립이 이루어져야 한다.

대 중국 및 환황해권의 대표적인 물류 전시컨벤션 산업육성을 통한 지역경제 발전을 도모하고 물류 전시컨벤션산업 유치에 따른 주변지역 및 타 산업에의 파급효과가 극대화되도록 유도해야 한다. 또한 국내외 기업의 자본유치를 통한 지역경제 활성화에 이바지 하도록 해야 한다.

넷째, 대 중국 관련 물류 유통단지를 개발해야 한다.

중국 수출입에 관련된 다품종, 다빈도, 적기수송 등 다양한 소비자의 수요에 대응하고, 개별·소규모의 유통 및 물류체계를 집약·거점화된 물류유통단지를 통하여 처리하며, 대 중국 수출입관련 복합운송업자, 물류업체, 기업체 등에게 편의성을 제공함으로써, 기업 유치효과 및 관련 산업의 집약화 효과를 기대할 수 있다.

다섯째, 대 중국 관련 물류 D/B 구축사업을 시행해야 한다.

군산항은 중국과의 인접성 및 토지의 가용성, 저렴성 측면에서 대 중국 물류·유통 관련 메카로 부상하고 있다. 따라서 대 중국관련 수출입 정보, 물류정보, 유통정보 및 거래정보 등을 총 망라한 대 중국 D/B를 구축하여 교역 시스템을 구축하여야 한다. 이러한 D/B구축의 효과가 가시화 될 때 전라북도의 중·장기 물류비전 전략에도 도움을 줄 수 있으며, 국가적인 측면에서도 대 중국Gate 형성에 따른 막대한 효과를 향유할 수 있다.

여섯째, 국제 물류인력 양성사업을 추진해야 한다.

전라북도가 추진하고 있는 물류산업 육성시책과 세계물류박람회(2007년), 물류산업단지, 중국시장 개척, 군산항 활성화 등에 따른 인력 수요 규모가 대폭 증가할 것으로 예상되므로, 전라북도 및 지역사회에 필요한 중국관련 물류통상분야 전문인의 인재공급 양성이 필요하다.

일곱째, 컨테이너 내륙 운영통관기지 건립을 서둘러야 한다.

내륙컨테이너 운영기지를 설립하면 물류창고가 없는 전북지역의 영세 중소기업들의 물류보관비를 절약할 수 있고, 물류회사들의 투자유치, 소규모 중소기업 등의 LCL 화물을 집하할 수 있을 것이다. 이렇게 되면 물동량의 안정적 수급이 가능하여 군산항에 정기항로 개설에 크게 기여 할 것이며, 군산항 컨테이너 전용부두와 연계하여 전북

지역 및 충남지역의 내륙컨테이너 화물유입이 용이하게 되어 군산항 활성화에 크게 기여 할 것이다. 특히 내륙운송비 절감에 따른 물류비 절감혜택이 기업들에게 돌아가 전북지역의 기업유치에 많은 도움이 되며, 물동량 증가에 따른 군산항 활성화는 물론 물류산업 기반조성에 크게 이바지 할 것으로 보인다.

## 2. 내륙물류 기반조성

### 1) 일반기업의 물류기반시설 확충방안

전라북도의 물류산업육성을 위해서는 내륙물류기반 조성방안도 단기, 중기, 장기의 계획을 수립하여 추진해야 할 것이다. 내륙물류기반조성을 단기적으로 추진해야 할 방안은 먼저 실증조사에서 나타난 문제점에 대한 개선방안이 추진되어야 한다.

실증조사에서 파악된 단기적으로 해결해야 할 주요 핵심내용은 첫째, 영세한 물류 운송시설을 어떻게 다변화하여 물류비 절감 방안을 마련하느냐에 있다. 물류산업에 종사하는 업체 규모가 아주 영세하고, 내륙운송비의 증가가 두드러지게 나타나는 현상이 파악되고 있다. 물류이동의 주요품목은 원자재와 완제품이 가장 높은 비중을 차지하고 있으며, 반출·입시의 운송수단으로는 트럭이 압도적으로 높은 비중을 차지하고 있다. 운송부문에 있어 업체들의 전반적인 운송수단으로는 트럭으로 나타났으며, 도내 기업체가 이러한 운송수단을 결정할 때 수송능력, 이용가능성 등을 고려하여 결정하는 것으로 나타났다.

이러한 점을 분석할 때 전라북도 기업들은 대부분 트럭을 이용하며 철도나 기타 운송수단을 이용하지 않고 있다는 것을 나타낸다. 따라서 도로의 연계성이 운송의 원활화를 가져올 수 있어 운송 물류비를 절감할 수 있을 것이다. 따라서 이를 체계적으로 분석하여 방안을 강구하는 것이 필요하다.

우리나라 수단별 물동량은 도로화물의 경우 2010년까지는 4% 후반, 5% 초반 수준에서 2011~2020년까지 3% 후반, 4% 초반대로 증가율이 감소하고, 2021년 이후 3.3%대에서 안정세를 취할 것으로 전망된다.

철도화물의 경우 2015년까지는 2%대의 증가율을 유지할 것이며, 경부고속철도 완전개통의 효과로 2016년 이후 증가율이 크게 상승할 것으로 전망된다.

항공화물의 경우 2011년도에 506톤 2011년도에 607천톤으로 지속적인 성장세를 유지할 것으로 예상된다.

<표 4-1> 수단별 물동량 예측

단위 : 천톤

구분	2004	2011	2016	2021
도로화물	1,505,140	2,122,362	2,578,789	3,138,901
철도	44,717	52,903	59,445	74,345
항공	409	506	607	705
연안해운	115,636	-	-	-
전체	1,665,901	2,175,771	2,638,841	3,213,951

주 : 2004년 연안해운 물동량 자료는 해상교통조사분석 결과를 인용하였음.

자료 : 『전국 지역간 화물 기종점통행량 자료의 현행화』, 한국교통연구원, 2006, 4.

전라북도의 도로수송량은 2011도에 81,491천톤, 2016년에 98,497천톤, 2021년에 119,384천톤이 발생하는 것으로 예측되고 있다. 또한 전라북도의 철도수송량은 2011도에 81,838천톤, 2016년에 99,350천톤, 2021년에 121,017천톤이 발생할 것으로 예측되고 있다.

<표 4-2> 전라북도 도로·철도 전체 화물 수송량 현황 및 예측

단위 : 천톤/년

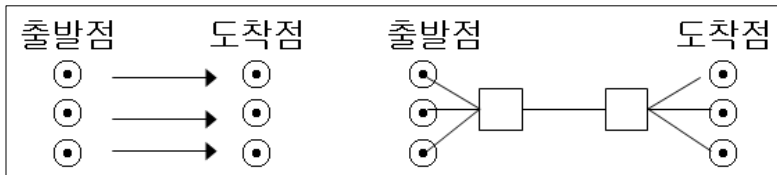
구분		2004	2011	2016	2021	
전북	도로	발생	57,453	80,125	96,822	117,108
		도착	1,015	1,366	1,675	2,276
		소계	58,468	81,491	98,497	119,384
	철도	발생	56,980	80,104	97,269	118,242
		도착	1,333	1,734	2,081	2,775
		소계	58,313	81,838	99,350	121,017
	소계	발생	114,433	160,229	194,091	235,350
		도착	2,348	3,100	3,756	5,051
	전국	도로	1,505,140	2,122,362	2,578,789	3,138,901
철도		44,717	52,887	59,414	74,290	
소계		1,549,857	2,175,249	2,638,203	3,213,191	

자료 : 상계서.

이렇게 날로 증가하는 물동량에도 불구하고 도내에는 물류시설부족으로 물류의 연

계망이 전혀 구축되어 있지 않아 출발점에서 도착점까지 직접 운송하므로 인하여 물류비 증가의 원인으로 작용하고 있다. 날로 증가하는 화물량에 대비하고 도내 기업들의 운송비 증가를 억제하기 위해서는 물류수송 방식에 대한 개선방안이 마련되어야 한다.

현재 물류체계가 발달된 타 지역의 경우에는 물류단지 및 집 배송단지에 물동량을 집결시켜 다른 물류단지 및 집·배송센터까지 철도나 대형차를 이용하여 수송하고 있다. 이러한 체계를 구축하기 위해서 우리나라도 전체의 물류기본계획을 새로 수립하여 전라북도의 물류수송방식을 개선해야한다<sup>38)</sup>. 따라서 도내 물류수송의 집하를 원활히 하여 중소기업 및 생산농가들에게 물류비 절감혜택을 주기 위해서는 물류시설의 확충에 따른 수송망 구축이 이루어져야 할 것이다.



<그림 4-4> 한국과 선진국의 물동량 수송형태 비교

전북지역의 교통망은 동고서저의 지형여건의 특수성으로 인하여 수도권 지향형의 남북 연계망이 잘 발달된 반면, 동서 지역간 지역통합성 제고를 위한 간선도로망 형성이 미흡한 상황이다.

남북방향의 주간선 도로망은 호남고속국도, 서해안고속국도, 대전통영고속국도, 국도 1호선 등 8개 국도노선을 포함하여 11개 도로망이 구축되어 있으며, 동서방향으로는 88올림픽고속국도, 익산포항고속국도, 고창장성 고속국도, 국도 26호선 등 5개 국도노선을 포함하여 8개 도로망이 구축되어 있다.

특히, 이들 국도급 이상 주간선도로망은 전북지역내 주요 지방도와 더불어 전북의 중심도시인 전주시 집중형의 도로망 체계를 형성하고 있으나, 서해안과 동쪽의 소백산맥에 의한 일부지역의 경우는 도로 형성상 장애요인을 안고 있는 지역이 존재한다.

38) 2006년 건교부 “물류시행계획”에는 호남권에 전남 장성이 포함되어 있어 전라북도 내륙물류가 장성복합물류단지로 집하되도록 계획되어 있다.

<표 4-3> 도로망 체계 현황

방 향	고속국도		국도	
	구 간	노선번호	구 간	노선번호
남북방향	(정읍 입암)~(익산 여산)	제25호 (호남고속국도)	논산~장성 (익산 여산)~(정읍 입암)	국도 1호선
	(고창 대산)~(군산 대야)	제15호 (서해안고속국도)	금산~곡성 (완주 운주)~(남원 금지)	국도 17호선
	(장수 장계)~(무주 부남)	제35호 (대전통영고속국도)	영동~구례 (무주 무주)~(남원 주천)	국도 19호선
			군산 ~ 보령 (군산 성신)~(남원 대강)	국도 21호선
			논산~영광 (익산 용안)~(고창 대산)	국도 23호선
			군산~순창 (군산 성산)~(순창 풍산)	국도 27호선
			부여~장성 (군산 성산)~(순창 북흥)	국도 29호선
			금산~거창 (무주 무풍)~(무주 무주)	국도 37호선
동서방향	(순창 금과)~(남원 아영)	제12호 (88올림픽고속국도)	군산~경주 (군산 구암)~(군산 구암)	국도 4호선
	(장수 계남)~(익산 왕궁)	제20호선 (익산 포항고속국도)	정읍~함평 (정읍 원포)~(고창 공음)	국도 22호선
	(고창 고수)~(고창 고수)	제14호선 (고창 장성고속국도)	담양~함양 (남원 인월)~(순창 금과)	국도 24호선
			옥구~함양 (군산 옥서)~(장수 장계)	국도 26호선
			부안~금릉 (부안 보안)~(무주 무풍)	국도 30호선

전북의 도로연장은 7,363.0km로 전국대비 7.3%를 점유하고 있으며, 전북권내 총 도로 연장길이 가운데 절반 이상을 차지하는 시군도가 전국의 경향과 유사하게 가장 큰 비중을 차지하고 있다.

지방도, 일반국도, 고속국도는 양적측면에서 전국대비 전북의 행정구역면적 비중보다 높은 전국대비 점유율을 보이고 있을 뿐만 아니라, 질적으로도 국도 4차선 확장사업의 중점추진에 따라 도로부문 여건이 점차 개선되어지고 있다.

<표 4-4> 도로연장 현황 비교

단위 : km

구분	전국		전북		전국대비 점유율
		비중(%)		비중(%)	
계	100,278	100.0	7,363	100.0	7.3
고속국도	2,923	2.9	280	3.8	9.6
일반국도	14,246	14.2	1,414	19.2	9.9
지방도	17,476	17.4	1,901	25.8	10.9
시군도	65,633	65.5	3,768	51.2	5.7

주: 시군도에 광역시도 포함.

자료: 건설교통통계연보, 2005.

우리나라의 물류체계는 수송 수단 간의 연계가 부족하여 총 화물량 가운데 2가지 이상의 수송수단으로 연계 수송되는 것은 8.6%에 불과하고 나머지는 모두 단일 수송 수단을 이용하고 있어 수송의 비효율성을 초래하고 있다.

조사된 전라북도의 운송수단에서 트럭과 철도의 연계 수송이 12.6%를 나타내 매우 저조한 연계체제를 보이고 있다. 또한 화물량의 97.9%가 화물자동차를 이용한 도로수송이 분담하고 있어서 화물의 수송체계가 도로중심으로 극히 편중되어 있다.

도내 내륙물류연계기능 체제를 마련하려면 대규모 물류단지는 화물의 물적 수송기능과 도소매 등 상적유통기능이 유기적으로 연결하여 제 기능을 발휘할 수 있도록 해야 한다. 이러한 연계체제가 구축되면 도내 중소제조업체나 유통업체 등의 판로확보에도 도움을 줄 수 있을 뿐만 아니라 물류비를 획기적으로 줄일 수 있을 것이다.

이러한 점을 개선하기 위해서는 전라북도 물류기본계획에서 내륙운송의 대체수단 및 운송수단의 물류비 절감방안이 마련되어야 한다. 교통량조사, 도로연계체계개선, 내륙물류와 해상물류의 연계방안 등에 따라 이러한 내륙운송과 교통문제를 개선하는 대책이 수립되어야 할 것이다.

둘째, 공동창고, 공동집배송 시설 등 물류시설확충을 어떻게 하느냐가 관건이다.

화물유통부문에서 애로사항으로는 사내의 경우 보관이, 사외의 경우 내륙운송비가 두드러지게 높은 비중을 차지하였다. 수출화물의 사내보관 업무에서도 창고시설이 많이 부족하고, 이러한 창고시설의 부족으로 외부 창고시설을 이용하게 되다보니 물류비용의 상승을 초래하는 것으로 분석되고 있다. 영업용 보세장치장의 보관료가 비싸다고



느끼는 업체들이 압도적으로 많았고(62.5%), 도내의 공동창고의 부족으로 인하여 기업들이 물류비상승 원인이 되고 있는 것으로 분석되어, 공동창고와 같은 물류시설 확충 방안이 시급한 것으로 분석되었다.

전라북도의 물류시설은 대부분 매우 영세하고 전근대적인 상태에 있기 때문에 본래의 기능을 수행하지 못하는 실정이다. 또한 타 지역들에 비해 시설의 규모나 수에서 많은 격차를 나타내고 있다.

창고 시설은 물류시설 중 가장 낙후되어 있으며 영세하다. 특히 개별 기업체의 전용 창고의 증가로 인해 영업용 창고는 줄어드는 추세이다.

이러한 물류 시설의 공급은 장기간이 소요되므로 운영 중인 물류시설의 보완이 선행되어야 한다. 예컨대 화물자동차의 주차장 용도와 알선 대기 장소만으로 활용되고 있는 기존의 화물터미널을 보완·개선하여 집·배송 및 보관기능을 확대하고 터미널 간 정보교환 등 네트워크 구축을 통하여 연계성을 강화시켜 나가도록 하여야 한다.

낙후되어 있는 창고시설을 활성화하기 위해서는 기존의 재래식 창고를 자동·냉장 창고로 보완·확충해야 하며, 거점지역 단위별로 창고단지를 조성하여 집산화 시켜야 한다. 또한 집산화된 창고단지는 화물터미널, 항만시설 등 다른 물류시설과 연계기능을 강화시켜야 하며, 더불어 기존의 창고업체들을 유통단지나 물류단지내로 이전하여 단지화하고 창고의 효율성을 높여나가야 할 것이다.

개별 기업에 있어서 신축공장의 적정규모와 입지선정의 정확한 산출은 사실상 없다고 볼 수 있다. 더구나 국가적 차원에서 건설해야할 물류시설의 규모산정과 입지선정은 매우 힘든 작업이라고 말해도 과언이 아니다. 다만 정답에 가까운 최적의 규모와 입지를 결정해야 한다. 또한 물류시설은 상품의 흐름을 원활히 해야 하는 목표를 갖고 있기 때문에 항만, 도로 등 모든 부문과 연관하여 결정해야 한다. 전라북도에 이러한 물류시설의 최적규모와 최적입지를 결정하기 위해서는 장기적이고 치밀한 계획과 정확한 지역별 물동량 산출과 예측, 다른 물류시설간의 연계 고려, 운송 효율화를 위한 도로·항만사정 고려, 적정 규모와 입지 등을 고려하여 결정해야 할 것이다.

물류시설에 대한 규제 및 법적 근거는 화물유통촉진법, 유통산업발전법, 도·소매진흥법 등 다수의 법에 의해 이루어져 있어, 이에 따른 혼선이 발생하고 있다. 또한 물류산업 분야를 서비스산업으로 인식함에 따라 제조업에 대한 각종 혜택을 받지 못하여 산업단지 및 유통단지 내 물류시설 확충에 제한을 받고 있다.

이와 같은 문제를 해결하기 위해서는 우선 전라북도에 독립된 물류부서가 필요하다. 현재 전라북도청에 건설물류국의 부서가 신설되어 있다. 물류기반과에서는 책임주체를 명확히 하고 물류계획의 수립과 시행을 일관되게 추진해야 할 것이다.

또한 물류시설의 효율성 향상을 위하여 현재 개발 중이거나 향후 건설 예정인 물류시설에 대하여 개발 및 운영주체를 민간에게 과감히 이양할 필요가 있다. 즉, 물류부문에서도 시장경제원리에 따라 세계 경제 환경과 물류환경의 급속한 변화에 신속하고 능동적으로 대처할 수 있는 환경을 마련해 주어야 한다는 것이다. 재정이 빈약한 전라북도에서는 BTL방식의 물류시설 확충방안을 강구해 볼 필요가 있다.

셋째, 물류 인식, 물류정보화, 물류표준화 등의 인식제고를 어떻게 끌어 올릴수 있느냐가 관건이다.

실증조사에 나타난 과반수가 훨씬 넘는 업체가 장기적인 물류전략을 수립해 놓지 않고 있는 것으로 파악되고 있다. 또한 물류정보화부문에서 모든 업무가 전혀 전산화·정보화되어 있지 않은 업체의 비중이 과반수가 넘고 있는 것으로 파악되었다. 국가종합물류정보망 서비스도 홍보 및 인식부족으로 대부분의 업체에서는 들어본 적도 없거나 알고는 있지만 이용하지 않아 물류산업 발전을 저해하는 요소로 작용하고 있다.

물류표준화부문의 현황으로 물류표준화를 적용하고 있는 업체들도 아주 저조하게 나타나고 있다. 따라서 다음과 같은 대처방안이 강구되어야 할 것이다.

#### ① 물류정보화 구축방안

현재 우리나라에는 아직 물류거점간의 화물정보망이 구축되어 있지 않아서 수송수단간의 유기적인 연계뿐만이 아니라 물류 기능 간에 종합적인 조정이 어려워 복합 일관 수송체계의 구축이 어려운 상태이다. 국가적 차원에서 전국적인 화물정보망을 구축함으로써 이를 통한 화물의 기본통계 및 운행패턴 등을 정확하게 파악할 수 있으며, 화물시장의 유통구조를 개선할 수 있다. 정보 시스템이 효율적으로 운영되면 화물적재율의 향상과 수송에 소요되는 시간의 단축을 통해 화물수송의 효율성을 향상시킬 수 있다. 또한 신속하고 정확한 정보에 의해 배송창고의 이용 효율을 향상시키고 하역작업을 간소화하며, 기업차원에서 수·배송, 보관, 입하, 출하를 종합적으로 관리하는 체계를 구축함으로써 기업의 물류비용 절감을 달성할 수 있고, 알선업무를 통한 물류기업의 수익을 증대시킬 수 있다.

도내업체에도 물류정보화가 57.7%가 전혀 되어있지 않은 것으로 나타나고 있다. 따라서 도내의 열악한 운송업체들이 화물을 실고 타 지역에 가서는 빈차로 돌아오는 경우가 대부분이다. 물류육성정책을 차별화하려면 정보화에 대한 지원책을 마련하여 경쟁력을 강화시키는 방안을 모색해야 한다. 전라북도와 같이 물류산업이 뒤쳐져 있는 상황에서 비교우위의 경쟁력을 확보할 수 있는 것은 물류정보화에 집중 투자하여 차별화된 인프라를 구축하는 방안이다. 특히 국가종합 정보망과 연계하는 방안을 모색하고, 이에 대한 투자방안 및 연구가 필요하다.

### ② 물류표준화 확대 방안 마련

우리나라의 화물터미널 및 집·배송 센터 등의 물류시설은 표준화 보급률이 저조하여 유사업종 내에서도 공동 집·배송이 어려우며, 개별소량 화물을 일정한 중량이나 크기로 단일화시켜 팔레트를 이용하여 수송하는 단위화물 적재체제(Unit Load System)가 실행 될 수 없다. 우리나라 물류의 표준화는 사내 표준화 또는 업종별 표준화 수준에 머물러 일관 수송시스템을 구축하기가 힘들다. 또한 물류합리화의 전 단계라고 할 수 있는 제품의 규격화와 포장의 규격화가 이루어지지 못함으로써, 회사내부나 회사 간 물류관리를 합리화하는데 많은 장애요인으로 작용하고 있다.

물류 표준화의 미흡은 기계화, 자동화 보급을 어렵게 하여 터미널, 항만, 철도역 등의 물류거점에서 화물의 정체를 유발시키고 수송수단간의 환적비용을 크게 상승시킨다.

도내업체들의 경우 29.3%가 물류표준화를 한 번도 시행해 본적이 없다고 응답하고 있다. 그러나 국제물류의 추세가 대부분 컨테이너화 되어가고 있으며 내륙물류도 이에 따라가고 있다. 이에 따라 상공회의소나 일선 행정기관에서의 물류표준화에 대한 인식 제고를 위한 교육 및 홍보활동이 필요하다.

또한 LCL 창고를 설립하여 중소기업들의 소량화물들을 집하할 수 있는 방안이 모색되어야 할 것이다.

### ③ 물류공동화 방안 마련

물류공동화란 일반적으로 물류활동에 필요한 노동력, 수송수단, 보관시설, 정보시스템이나 도로, 항만, 공항 등 물류 인프라를 복수의 파트너와 함께 공유하여 물류활동을 하는 것을 의미하며, 공유하는 물류자원의 종류에 따라 공동 수·배송, 공동물류센터

등으로 구분될 수 있다.

복합화물터미널이나 대단위 유통단지를 건설하여 물류기능을 집약화함으로써 국가 전체적으로 연계 되는 물류비 절감 효과는 6%에 달할 것으로 추산되고 있다<sup>39)</sup>. 또한 물류센터를 공동화함으로써 화물의 효율적 집하, 대량 수송 및 복합 일관수송 실현, 적재율 향상 등으로 물류비의 효과적인 절감이 가능하다. 그리고 자가용 화물차의 이용 감소 및 대체교통수단과 연계·분담 수송을 통하여 도로 혼잡 해소 및 도시내 화물 차량의 운행이 감소될 것으로 예상된다.

물류센터를 공동화하여 집약할 경우는 개별 입지할 때보다 약 30% 정도의 토지를 절약하는 것이 가능하며, 대단위 공동물류센터 구축으로 주변지역에 고용창출효과를 일으켜 지역 경제의 활성화에 기여할 수 있다.

도내에 설립할 수 있는 물류공동화의 수단으로는 다음과 같이 공동유통업무지구의 지정, 공동집배송, 공동구매와 공동보관, 공동물류회사의 설립 등을 모색해 볼 수 있다.

### 가. 유통업무지구의 지정

현재 우리나라의 운송구조는 자가용위주, 소규모운송, 단거리위주로 이루어져 있어서 대규모 복합화물터미널 위주의 거점운송체계가 이루어지고 있지 못하다. 따라서 물류의 공동화를 위해서는 정부가 도시외곽의 교통접근성이 양호한 지역을 도시계획차원에서 유통시설의 집단지 및 공동화를 위한 유통업무지구로 지정하여 주고 민간기업주도형의 화물운송체제로 전환하여 집단지 및 공동화에서 얻어지는 기업의 화물운송 이익을 보장하도록 하여야 한다.

또한 유통시설의 입지에 대한 규제도 재검토되어야 한다. 유통시설의 건축은 국토이용관리법, 도시계획법, 건축법의 규제를 받고 있고 수도권외의 경우는 수도권정비계획법에 의해 추가로 규제를 받고 있다. 이와 같은 유통시설의 입지에 대한 규제는 권역별로 인구규모, 산업구조 및 유통구조의 특성에 따른 적절한 유통시설의 입지분배가 되지 않아 권역별로 서비스 수준의 차이를 초래하고 국가적인 물류비의 상승 원인이 되고 있다.

---

39) 2005, “국가물류기본계획.

## 나. 공동집배송

공동집배송은 여러 업체가 단순하게 수·배송만을 공동으로 시도하는 방법과 공동 집배송단지 등을 갖추고 이러한 시설을 이용하면서 공동수·배송과 공동보관 및 공동 주문 등을 하는 방법이 있다.

공동수배송은 공동집배송단지와 같은 시설을 갖추지 않은 상태에서 수·배송업무만을 공동으로 하는 방안이다. 이러한 공동수배송체제를 도입하면 다음과 같은 이익을 얻을 수 있다. 첫째, 복수기업의 화물이 적재되기 때문에 화물자동차의 적재율이 향상되어 수·배송량이 증가하는 동시에 운송차량의 회송시에 공차율을 감소시킴으로써 적재율이 대폭 향상된다. 둘째, 중소기업의 경우 첨단물류기구나 설비도입이 어렵기 때문에 이를 공동으로 설치함으로써 비용을 절감할 수 있을 뿐만 아니라 하역작업의 시스템화로 하역비의 절감이 가능하다. 셋째, 공동물류회계와 화물정보의 도입이 가능하여 사무처리의 합리화를 통한 물류회계비 절감이 가능하다. 넷째, 교통체증을 감소시킬 수 있으며 수·배송시간을 절감하고 기동성을 향상시킬 수 있다. 다섯째, 문전수배송의 효율을 향상시킬 수 있고 화물파손 및 도난방지의 효과가 있다. 그러나 이 제도를 실시할 수 있는 주관기업이 거의 없고 공동수배송 시 각 업체가 필요로 하는 화물추적과 수·배송에 대한 화물정보체제의 미흡이 문제점으로 지적되고 있다.

이와 같은 공동수배송 뿐만 아니라 공급과 수요의 완충 또는 조정역할 및 가공·조립기능을 수행하고 납입물품의 품질이나 수량을 확인하는 검품기능까지도 갖출 수 있는데 이는 집배송단지를 집단화하여 여러 시설을 갖춘 공동집배송단지에서 가능하다.

공동집배송단지는 다종다량의 물품을 공급자로부터 받아서 다수의 수요자에게 배송하는 기능을 담당하며 유통과정에서 있어서 배송의 효율화를 도모할 수 있는 시설이다. 공동집배송단지는 동종기업 간에 필요한 집배송단지를 공동으로 설립하고 운영하는 것으로 다수의 기업간에 수·배송업무를 통합하고 계획화하여 효율화를 도모할 수 있는 시설이다. 시설의 공동화뿐만 아니라 정보의 공동화도 이루어져야만 교차수송 및 중복 수송을 배제하고 능률적인 수송이 가능해진다.

#### 다. 물류자회사 및 물류공동회사의 운영

현재 대기업의 경우 각 산하기업별로 관리되고 있는 물류조직이 하나로 통합하는 첫 번째 과정이 물류자회사의 설립이다. 이는 대기업의 경우 그룹계열사에 흩어져 있는 사업부단위의 물류관련부서를 통합하여 물류 관련자회사를 설립하는 것이다.

다음 단계로 보다 발전된 것은 동종기업간 또는 이종·유사업종의 기업 간에 운영되는 조직인 물류공동회사이다. 물류자회사를 설립하는 경우 물류전문화와 전문인력의 양성, 물류관리책임의 명확화, 물류비 및 관리대상의 명확화 등의 장점이 있고 또 자회사의 입장에서는 독자적인 장단기 물류정책의 기획, 독자적인 설비에 대한 투자, 독자적인 경영책임과 객관적인 경영평가가 가능하다는 장점이 있다.

이러한 물류표준화, 포장부문 등의 문제를 해결하여 물류비절감을 가져오기 위해서는 물류공동화 시행이 시급하며 전략마련이 이루어 져야 한다.

아웃소싱 및 제3자 물류서비스 이용에 대해 현재 이용 중인 경우는 35.3%에 그치고 있고, 장래에도 아예 이용계획이 없는 경우도 50.0%로서 높은 비중을 나타냈다. 기업들에게 홍보하여 물류비가 가장 적게 드는 제3자 물류서비스를 이용하도록 해야 한다.

물류비용 절감과 서비스개선을 위한 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 물류 수요조사를 실시하여 물류단지 건설 방안을 모색해 볼 필요가 있다.

설문분석 통해 전라북도의 전반적인 물류산업 실태를 점검한 결과, 전체적으로 수송분담구조의 불균형, 보관창고의 부족, 전산화·정보화·표준화 미비, 물류아웃소싱의 저조 등 물류시스템의 낙후로 인한 물류비용의 증가가 문제점으로 분석되었다.

특히 도로화물운송은 단위수송비, 단위연료비, 단위인건비 등에서 큰 장점이 없는데도 불구하고<sup>40)</sup> 운송실적에서 큰 비중을 차지하는 원인으로 철도와 수상운송 등에서 발생하는 대기시간과 지체비용 등을 들 수 있다.

---

40) 이재민·서상범, 『국가경쟁력 강화를 위한 국가물류비 감소대책(2단계)』, 교통개발연구원, 2004. p.26.

또한 철도와 수상운송 시스템의 낙후를 들 수 있다. 철도의 총 영업연장은 3,536km로서 OECD 선진국에 비해 상당히 열악한 상태로 전체 OECD 평균 총 영업연장 18,033km의 1/6에 머물고 있는 실정이다. 국토면적당 총 영업연장에서도 33.55(km/1,000km)로 OECD 평균(51.20)에 미치지 못하고 있다.

도로화물 운송 편중으로 인해 도로혼잡을 야기하며 또 다른 사회·경제적 비용의 증가를 초래한다.

따라서 앞으로 전라북도 물류산업 육성을 위한 개선사항은 도로화물운송의 비중을 철도 및 연안해송으로 분산시키고, 물류전산화·정보화·표준화를 통해 물류시스템을 제고시키며, 물류아웃소싱 및 물류공동화를 통한 물류부문의 효율성을 높여야 할 것이다.

## (2) 물류업체 지원방안 마련

실증조사에서 나타난 바와 같이 도내 화물주선·운송업체 등 물류업체 등은 영세 규모로서, 요즈음 대형화, 공동화, 전산화, 정보화, 표준화 등의 추세와는 현실적으로 거리감이 있는 것으로 분석되었다. 이에 따라 도내 화물주선업, 운송업체의 지원방안 및 활성화 방안을 행정적으로 마련하여 물류업에 종사하는 도내업체들이 성장하여 고용창출 및 인구유입에 이바지할 수 있도록 해야 할 것이다.

이러한 방안으로 물류업체들에 대한 단기·중기·장기의 전략적 수립 방안이 마련되어야 한다. 전라북도차원에서 전략적 정책수립을 마련하여 도내 물류업체들에게 제공하는 방안이 강구 되어야 한다.

오늘날 기업들은 물류의 전략적 관리를 통해 고객 만족도를 높이고, 경쟁기업에 대하여 차별적으로 우위에 서고 있다. 변화하는 물류환경은 첫 번째로, 물류코스트의 상승을 들 수 있다. 증가하는 물동량에 비해 도로 개설이 뒷받침되지 못해 도로적체 현상에 따른 물류코스트 증가를 차단하는 일이 시급하다. 따라서 전라북도는 물류 연결 도로의 체계를 수립하여 물류업체나 제조업체들에게 제공하는 일이 시급하다. 즉 물류비절감을 가져올 수 있도록 도로연계방안을 수립하여 기업들에게 제공하여야 한다. 수립방안은 도내물류기본계획에 도로체계 개선방안을 반드시 검토하도록 하여야 할 것이다.

둘째, 다빈 소량배송의 물류환경 변화에 따른 정책적 지원책이 수립되어야 한다. 오늘날 소비자 들은 인터넷에서 물건을 구입하여 배달하는 형태의 구매 패턴이 급증하고 있는 추세이다. 따라서 물류서비스의 재구축이 필요하고 물류서비스의 고도화, 물류서비스의 차별화, 물류서비스 코스트 부담의 적정화를 꾀하고 있다. 따라서 전라북도의 물류사업을 육성시키고 경쟁력을 확보하기 위해서는 이들 업체들의 소재를 파악하여 지원방안을 강구해야 할 것이다. 물류산업의 기반을 튼튼하게 하기 위해서는 이들 기업들의 자생력확보와 경쟁력 향상에 많은 관심을 기울여야 할 것이다.

셋째, 지가상승에 따른 물류거점 재정비와 물류환경변화의 대응방안을 강구 하여야 한다. 대도시에 물동량이 많이 밀집해 있고 물류거점지역이 대도시에 형성되어야만 소비자의 욕구에 부응할 수 있는데 지가상승으로 인하여 대도시 주변에 물류거점단지를 조성할 수가 없는 게 현실이다. 따라서 전라북도에서 도시내, 지역내 집·배송의 효율화를 위하여 공동집·배송 계획을 수립하여 기업들에게 제공하여야 할 것이다. 공동·집배송계획 수립도 전라북도 물류기본계획에 포함되어야 할 것이다.

넷째, 일손부족과 시간단축에 따른 물류환경변화에 대처하는 방안이 모색되어야 한다. 전라북도에는 물류인력이 그다지 풍부하지 못하다. 전문화된 물류인력이 양성되면 이러한 문제는 해결될 수 있으나 지금의 현실은 그렇지 못하다. 특히 노동조건의 변화에 따라 노동시간단축이 촉진되고 있는 추세에 도내에는 물류인력이 태부족인 것으로 나타나고 있다. 도의 정책적 차원에서 물류인력 확충방안을 수립하여 물류인력을 제공하는 방안이 수립되어야 할 것이다.

이러한 물류정책을 수립하기 위해서는 맨 먼저 도내의 철저한 물류환경분석이 있어야 할 것이다. 관련산업에 따른 물류환경을 분석하여 관련기업들에게 필요한 정보를 제공해야 한다.

그리고 정책목표를 설정하여 수립하여야 할 것이다. 예를 들면 도차원에서 도내 물류기업들에게 어느 부문을 어느 선까지 정책적 서비스를 제공하느냐의 목표가 설정되어야 할 것이다. 도차원에서 수립할 정책적 부분이 있고 일반 물류업체들이 자체적으로 계획을 수립하여 영업목적으로 운용하는 계획이 있기 때문이다.

일반적으로 도차원에서 수립하여 물류업체들에게 제공 할 수 있는 정책방안은 상위계획에 근거하여 물류정책 방향을 제공해야 하며, 물동량조사통계, 교통체계개선, 공동집배송 체계 등 공익적 측면에서 도내 물류업체들이 공유할 수 있는 것이어야 한다.



### (3) 내륙 물류거점지역 마련

전북지역은 국외적으로 환황해권 및 중국의 항만물동량을 집하하는데 용이하고 국내적으로는 수도권 물동량과 서해중부권 물동량을 집하·분산하는데 우수한 지리적 위치에 있다. 그러나 내륙물류를 통해 해상물류로 연결되는 내륙물류거점지가 없어 수도권, 중부권, 전북권에서 발생하는 물동량이 군산항으로 집적되지 못하고 있다. 따라서 전북지역에서 집하, 분산기능을 갖추어 항만물류와 연계할 수 있는 전북권 지역에 대규모 IC 건설이 필요하다.

화물터미널의 경우 대부분이 1만평이하의 소규모이고, 특히 화물 취급장 면적에 비해 주차장 면적이 대부분을 차지하고 있어 화물의 집 배송 기능을 수행하지 못하고 있으며, 수출에 있어서 가장 중요한 거점 역할을 하고 있는 내륙화물기지의 경우 현재 의왕 ICD와 군포복합터미널 두 곳에만 운영되고 있어, 시설 부족문제가 매우 심각하다.

이와 같은 단기적 계획과 더불어 이루어져야 할 물류시설의 확충은 우선 부산권과 호남권의 내륙 화물기지를 완공하고, 사업계획수립중인 중부권과 영남권의 내륙화물기지에 대한 건설기본계획을 확정하며, 사업시행자 지정과 실시 설계를 조속히 착수하여야 할 것이다.

전라북도도 호남선과 전라선이 철도가 교차하고 장항선이 익산역과 연결될 계획이다<sup>41)</sup>. 또한 호남고속도로와 서해안고속도로가 통과하고 있어 IC건설 여건이 매우 양호하다. 우리나라의 내륙물류체계상 서해안 중부권 지역에 내륙 IC가 구비되지 않아 이 지역의 기업들은 타 지역보다 상대적으로 많은 물류비를 지불하고 있다. 따라서 해상물류와 연결할 수 있는 내륙 IC건설을 적극적으로 추진해야 할 것이다.

이와 같이 내륙물류와 연결된 서해중부권 대 중국 물류Gate를 구축하기 위해서는 무엇보다도 항만인프라 확충이 시급하다.

수도권과 서해중부권에서 군산항과 접근하는 도로는 매우 양호하다. 2009년 군장인입철도가 개통되면 군산항의 철도 접근성도 개선된다. 항공물류의 여건은 군산공항이 인근에 있으나 현재에는 여객수송에만 치우쳐 있어 물류수송의 기능은 미약하다. 현실적으로 전북지의 항공물류 여건은 조성되기가 어려울 것으로 보여 해상물류체제의 육

---

41) 2009년 장항인입철도가 연결계획 : 장항역~군산항~대야역~익산역~호남선·전라선과 연결됨.

성방안이 강구되어야 할 것이다.

앞서 분석한 바와 같이 도내에는 화물터미널과 복합화물터미널이 전무하다. 보관시설도 전국에 비해서 아주 낙후한 실정이다.

현재 복합화물터미널이 전남 장성에 조성되어 호남권물류를 담당하고 있다. 따라서 도내에 복합물류단지의 건설 수요가 발생하지 않을 것으로 예측된다. 또한 유통단지도 도내에는 전주 장동에 건설 중에 있어 당분간 물류유통 수요가 발생하지 않을 것으로 예상된다.

이에 따라 물류시설은 중부권 교통 요충지와 내륙물류의 해상연계체제를 구축하기 위해서는 ICD 건설이 가장 적합하다. 도내의 ICD 건설은 컨테이너화 되어가는 화물수요증가에 부응하고, 국내에 부족한 내륙컨테이너화물기지의 건설 필요성에도 부합하는 계획이 될 것이다. 특히 대 중국 해상물류의 거점 확보를 위해서는 서해안 중부권에 위치한 전라북도에 ICD설립 타당성을 입증하고 있다.

#### (4) 물류인력 양성방안 마련

도내에는 열악한 물류기반시설에 물류관련 전문인력이 부족하다. 진문화 시대에 전라북도의 물류산업 육성을 위해서는 물류인력 양성은 필수적이다.

물류관리사는 건설교통부에서 주관하고 있는 국가 자격으로 기업에서 필요한 전반적인 물류관리에 대한 전문지식을 가지고 원자재의 조달에서부터 제품의 생산 및 보관, 포장, 가공, 유통에 이르기까지 물류에 관련되는 전체 영역을 관리하는 업무를 수행하기 위하여 부여되는 법적 자격이다.

1994년 12월, 대통령 비서실에 경제수석비서관을 단장으로 발족한 ‘국가 경쟁력강화기획단’에서 화물유통체제개선 기본계획의 내실 있는 추진을 제도적으로 뒷받침하고, 물류전문인력을 양성할 수 있도록 하며, 현행제도의 운영상 나타난 미비점을 보완하기 위하여 1995년 12월에 화물유통촉진법을 개정하면서 대학(전문대학) 등 정규 교육기관에서의 물류교육 체계의 확립과 물류교육 연구의 활성화 분위기를 유도하여 체계적이고 이론적인 물류지식을 가진 고급 전문 인력을 양성하기 위하여 물류관리사 자격제도를 도입하게 되었다.

현재 우리나라에서 물류 분야에 특화된 자격제도는 건설교통부에서 공인하는 국가

자격증제도로써 물류관리사 시험 제도가 대표적이라고 할 수 있으며, 한국산업인력관리공단에서 시행하고 있는 포장기술사, 공장관리기술사, 교통기술사, 도로 및 공항기술사, 항만 및 해안기술사 등도 물류관리 분야와 물류인프라 및 시설분야의 자격제도이다. 또한 산업자원부와 정보통신부가 주관하는 전자상거래관리사나 IT분야의 사무자동화 산업기사, 정보처리기능사 및 기사 등도 광의의 물류분야 자격에 포함시킬 수 있을 것이고, 관세청이 주관하는 관세사 및 보세사, 한국무역협회가 주관하는 국제무역사, 대한상공회의소가 주관하는 유통관리사 등이 유관자격이라고 볼 수 있다.

이러한 제도에 맞춰 전라북도의 물류인력을 양성하기 위해서는 첫째 전문대학의 신설이 필요하다. 현재 도내에는 전북대학교와 군산대학교에 무역학과가 있고, 원광대학교 국제통상학부, 호원대학교 무역경영학부, 우석대학교 유통학과, 전주대학교, 군장대학에 물류유통학과 등이 있다. 그러나 관련학과가 물류전문인 양성을 위한 프로그램 자체가 미흡하여 물류특성화 대학으로서 인력양성에 미흡한 부문이 많다. 국제물류 활동을 위한 고급 전문인력의 양성을 위해서 이들 대학 중 학과를 개편하여 전문물류인력을 양성할 수 있는 여건을 자체적으로 마련하면 전라북도에서 이 대학들에게 지원해주는 방안이 강구되어야 한다. 특히 컨테이너 부두와 배후단지 운영에 대비한 기능인력을 양성하여 군산항 활성화에 이바지하고, 새만금 신항 및 국제물류단지 개발에 대비하여야 할 것이다.



# 제 5 장

## 결 론



## 1. 결 론

전북지역은 우리나라 서해안의 정중앙에 위치하고 내륙교통의 요충지이며, 군산항을 보유하고 있어 해상물류의 집적지로서 내륙물류와 해상물류와의 집적지로서 아주 용이한 여건을 두루 갖추고 있는 것으로 나타나고 있다.

또한 제4차 국토계획수정계획, 국가물류기본계획 및 물류정책, 그리고 제2차 유통단지개발기본계획, 전라북도 종합발전계획, 물류관련법규 등을 검토한 결과 전라북도는 물류산업을 육성 발전할 시킬 수 있는 여건이 아주 양호한 것으로 분석되었다.

그러나 전북지역의 물류인프라의 기반은 아주 열악한 것으로 나타났다.

현황조사결과 화물터미널은 전국의 총 26개소에서 기능을 상실한 익산화물터미널 1개소이며, 내륙교통여건이 아주 양호함에도 불구하고 ICD는 전무한 것으로 나타났다. 또한 물류운송서비스업은 전국 총 3,458개 업체 중 전국평균에도 못 미치는 134개 업체만이 영업 중에 있으며, 전국 수상운송업 359개업체 중 도내 2개업체(0.58%)로 아주 열악한 것으로 분석되고 있다. 항공운송업은 전무한 것으로 나타났으며, 철도CY는 3곳으로 민간업체들이 영업 중인 것으로 나타났다.

유통단지도 전주장동유통단지만 개발하고 있으며, 농산물유통센터도 1개소로 전국 대비 8.33%를 차지하는 것으로 나타났다. 창고업은 전국에 360개의 공동창고가 있으나 전북지역에는 3개밖에 없어 전국 대비 0.83%를 차지하는 것으로 나타나고 있다.

해상물류의 기반시설은 군산항이 있으나 항만시설이 타 항만과의 경쟁력에서 뒤져 있고, 항로가 다변화 되어있지 못해 항만규모에 비해 물동량 처리실적이 저조한 것으로 파악되고 있다.

또한 전북지역에 물류기반시설을 확충해야 물류산업육성의 기반이 마련될 수 있는 것으로 분석되었다.

설문조사를 통해 도내 일반기업체들과 물류업체들의 전반적인 물류인식, 물류관련 애로사항 등의 실태를 분석한 결과 물류관련 수준이 저조한 것으로 나타났으며, 수송분담 구조의 불균형, 공동보관창고의 부족, 전산화·정보화·표준화 미비, 물류아웃소싱의 저조 등 물류여건이 아주 낙후한 것으로 분석되었다.

실증조사에서 나타난 결과를 토대로 전라북도의 물류산업 육성을 위한 개선해야 할 사항은 도내 물류관련 업체들의 물류인식제고의 교육이 있어야 하며, 도로화물운송

의 비중을 철도 및 연안해송으로 분산시키고, 물류전산화·정보화·표준화를 통해 물류시스템을 제고시키며, 물류아웃소싱 및 물류공동화를 통한 물류부문의 효율성을 높여야 할 것으로 분석 되었다.

이러한 현황조사 및 설문조사 분석 결과를 바탕으로 전라북도의 물류산업을 육성시키는 데에는 맨 먼저 물류정책수립이 마련되어야 할 것으로 판단되었다.

물류정책을 수립하는 데에는 정책목표의 설정이 필요하다. 정책목표는 현황조사와 실태조사를 토대로 전라북도 물류산업발전 잠재력의 여러 요소를 고려하고 발전가능성을 타진하여 “대 중국 물류Gate 구축”에 전라북도 물류산업 정책목표를 두도록 한다. 이러한 정책목표의 지향점은 우리나라 중부권 및 수도권의 대중국물류 Gate역할과 중국의 물동량을 집하하는 교두보로 육성하여 전라북도의 물류산업발전은 물론이고 국가적으로 대중국 경쟁항만으로서 국가경쟁력을 제고하는 데에 있다.

이렇게 해상물류의 집적지를 육성하는 데에는 내륙물류와의 연계체계가 마련되어야 한다. 해상물류집적의 경쟁력을 향상시키려면 전북지역에 변화하는 물류환경에 민첩하게 대응하는 물류기반여건이 조성되어야 한다. 이를 위해서는 타 지역과 차별화된 물류산업정책이 수립되어야 할 것이다. 이러한 여건을 고려하여 전라북도는 “차별화된 물류산업 육성” 정책이 수반되어야 할 것이며 이를 정책목표로 설정한다.

정책목표의 지향점은 차별화된 첨단화, 자동화 등의 최신 설비를 갖추어 내륙물류기반여건을 조성하여 전라북도의 물류산업을 경쟁력을 최단기간에 앞당길 수 있도록 하는데 있다.

해상물류육성의 정책목표인 “서해중부권 대중국 물류Gate 구축”의 단계적 추진하기 위해서는 해상물류검점 확보를 위한 기반조성 방안이 수립하여 추진해야 한다. 또한 해상물류의 지정학적 잠재력 이점을 활용하는 전략이 필요하다. 그리고 시대변화에 따른 신 물류단지를 조성하여야 할 것이다. 이러한 역할을 수행하는데 있어 항만활성화가 이루어져야 하며, 이에 필요한 각종 인프라가 구비되어야 한다.

전라북도의 차별화된 물류산업 육성 정책을 추진하기 위해서는 교통요충지를 살리고 해상물류거점지와 연결시킬 수 있는 내륙물류거점지를 구축하는 전략이 마련되어야 한다. 이를 위해서는 물류기반시설을 확충하는 방안을 강구해야 한다. 또한 도내 물류업체 지원방안을 강구해야 하며, 내륙물류거점지를 조성하여야 할 것이다. 그리고 물류인력 양성방안을 수립하여 필요한 물류인력을 공급할 수 있도록 해야 할 것이다.



## 2. 정책제언

### 1) 전라북도 물류기본계획 수립

전라북도는 아직까지 체계화된 물류기본계획이 수립되어 있지 않다. 물류기본계획은 지역의 물류체계 개선은 물론이고 기업들에게 물류비 절감방안을 가져오도록 하는 지침서가 되어 기업경쟁력을 높일 수 있을 것이다.

이러한 물류기본계획은 『화물유통촉진법』(제4조 4항)에 의거하여 현재 “도시물류기본계획”을 광역시에 한하여 의무적으로 수립하도록 되어 있다. “도시물류기본계획은 도시의 물류체계개선을 통하여 도심을 통과하는 물류운송의 체제를 개선하는데 목적을 두고 있다.

전라북도의 물류기본계획은 전라북도 물류산업발전을 위한 종합계획의 지침서 형태로 수립되어야 할 것이다. 즉 전북지역 물류정책의 목표설정에 따른 각종 지침과 정책수립의 지침서가 되도록 해야 할 것이다.

물동량 조사를 실시하고 물류유통시설조사, 화물자동차 교통량 통행실태 조사, 물류비산정이 이루어져야 한다. 또한 화물자동차 통행특성을 분석하여 물류·유통 시설별 물류특성을 분석하여야 할 것이며, 물류비를 산정해야 할 것이다. 이에 따라 교통운영 현황을 분석하고 물류수요추정에 의한 물류시설수요를 추정해야 할 것이다. 이를 바탕으로 물류 간선망 계획과, 물류시설의 체제정비방안, 화물운송의 효율화 계획 등이 수립되어야 한다. 그리고 시·군 단위의 부문별 정책을 수립하여 제시하여야 할 것이다.

### 2) 물류클러스터(logistics cluster)의 구축

환 황해권 주변국들의 중심항만 경쟁이 갈수록 치열해 지고 있어 기존 우리나라 항만의 경쟁수단이었던 낮은 항만이용료와 지리적 이점만으로는 경쟁에서 살아남기 어려우며, 경쟁항만과 차별화된 한 단계 높은 수준의 항만서비스 제공이 절대적으로 필요하다.

이에 전북지역이 환황해권 물류중심지로서 경쟁력을 가지려면 물류 관련 전후방 연관산업, 연구소 및 대학 등을 항만을 비롯한 물류시설 공간 속에 집적시켜 구성원간

네트워크 구축 및 상호작용을 통해 물류서비스 이용자들에게 한 차원 높은 통합물류서비스(integrated logistics service)를 제공하는 시스템으로서 물류클러스터(logistics cluster)의 구축이 필요하다.

물류클러스터(logistics cluster)란 항만 및 물류배후부지라는 지리적 공간을 중심으로 화물처리를 핵심사업으로 한 전후방 연관(지원)산업 및 관련기관(대학 및 연구소, 중앙/지방정부, 관련협회) 등이 네트워크화하여 항만 등 물류시설 이용자에게 윈스톱 물류서비스를 제공하기 위한 집적체를 말한다.

향후 항만경쟁의 패턴은 기존의 항만간 경쟁에서 물류네트워크간 경쟁으로 변화될 것이기 때문에 물류시설 및 기관들간 네트워킹 구축 및 부가 물류서비스 제공이 매우 중요하다.

한편, 글로벌 기업들은 물류기능의 아웃소싱을 통한 SCM전략을 추구하고 있으며, 경제의 글로벌화와 아웃소싱의 진전은 선사, 포워더, 터미널 운영업체, 육상운송업체 등 운송체인에 참여하고 있는 경제 주체들로 하여금 통합된 형태의 새로운 부가물류서비스 제공을 요구하고 있다. 이에 항만을 비롯한 물류시설이 적절히 대응하기 위해서는 기존의 화물처리기능에 초점을 맞추기보다는 선사, 예·도선 서비스업, 터미널 운영업자, 창고기업, 부가물류서비스 제공업체(조립, 포장 등), 제조업체, 포워더, 해운대리점, 유통회사, 육상운송업자 등으로 구성된 물류클러스터를 통해 보다 효율적인 전방위 서비스를 제공해야 한다.

그 동안 우리나라는 유리한 지리적 입지 및 낮은 항만요금을 바탕으로 성장해 왔으나 경제의 글로벌화에 따라 항만의 경쟁력은 단순히 항만의 입지나 가격에 의해 결정되는 시기는 이미 지났으며, 향후에는 항만 및 전후방 관련업체들로 구성된 물류클러스터의 윈스톱 부가물류서비스 제공여부에 의해 좌우될 것이다.

따라서 글로벌기업들의 공급망관리(SCM)전략에 대응하고, 물류서비스 이용자의 통합물류서비스의 제공의 요구에 부응하기 위해서는 항만 및 물류시설 내외에서 이루어지는 화물처리시스템, 내륙운송시스템, 물류시스템을 통합 운영하는 물류클러스터의 구축을 통해 경쟁항만들과 차별화된 서비스를 제공해 범위의 경제를 모색해야 할 것이다. 또한 갈수록 치열해지고 있는 동북아의 물류중심지 선점 경쟁에서 이기기 위해서는 현대화된 물류인프라를 조기에 구축하고 경쟁항만과 차별화된 물류서비스를 제공하는 것이 필수적이다.

이같이 물류클러스터의 필요성은, 항만이 기존 국제교역의 결절점(node)으로서 역할을 하던 항만지향적 차원에서 국제생산 및 물류 사슬상 물류플랫폼으로서 역할을 하는 물류지향적 접근으로 변화하고 있다는 항만운영전략의 기초변화, 개별항만간 경쟁에서 향후에는 항만네트워크 간 경쟁으로 바뀌는 항만경쟁패턴의 변화, 글로벌 기업들의 아웃소싱 및 공급사슬관리전략에 따른 국제물류시스템의 변화, 마지막으로 항만 및 물류커뮤니티의 형성 차원에서 그 중요성이 점차 증대하고 있다. 물류클러스터를 구축함으로써 기대할 수 있는 효과는 물류산업 연구를 위한 새로운 분석단위, 물류정책에 대한 새로운 접근방식의 제공이라는 이점 외에 항만 및 관련 물류산업의 시너지효과 제고, 국내 항만 및 관련 물류산업들의 경쟁력 제고, 동북아 물류중심화 전략의 실천전략으로서 활용할 수 있을 것이다.

특히 군산항 주변을 비롯한 새만금 신항만 배후 물류시설은 후발주자의 경쟁전략으로서 차별화된 물류단지개발과 서비스 공급을 모색해야 한다. 이와 같은 클러스터 개념은 항만배후지역에 글로벌기업 및 이들을 지원하기 위한 물류 관련기업들을 집적시키는 보다 광범위한 전략으로 발전시켜 나갈 수도 있을 것이다.

### 3) 북 중국 지역 화물 유치에 위한 마케팅 강화

앞으로 우리나라가 동북아 중심항만으로 성장해 나가기 위해서는 국내 수출입 화물만으로는 물동량 확보에 한계가 있다. 실제로 지난 2003년에 부산항이 세계 3위의 컨테이너항만으로 부상한 것은 주로 환적화물, 그 중에서도 전체 환적화물의 60% 정도를 차지하고 있는 중국 환적화물의 급증에 따른 것이다.

또한 해양수산부의 수정항만개발계획(2001)도 2011년에는 환적화물이 1,317만 TEU에 달해 전체 컨테이너 예상량 2,966만 TEU의 44%에 이를 것으로 내다보고 있다. 2000년 부산항에서 처리된 환적화물의 약 56.6%가 중국화물이며, 이 중 65%가 상해, 청도, 대련, 천진 등 상해 이북지역의 화물이다. 따라서 우리나라의 동북아 중심항만 전략의 성패는 앞으로도 상당기간 급증세를 지속할 것으로 기대되는 중국의 상해 이북 환적화물을 어떻게 유치하느냐에 달려 있다.

이를 위해서는 기존의 지리적 조건과 저렴한 환적비용 외에 선사나 화주의 수요에

부응하는 다양한 물류서비스를 제공해야 하고 컨테이너항만의 허브화에 결정적인 역할을 하는 대형 정기선사들의 요구를 충분히 수용할 수 있는 시설확충과 장비현대화를 앞당겨야 한다. 그리고 환적항의 필수요건인 다양한 피더서비스망 구축을 위해 우리나라 근해 정기선사들의 역할과 기능에 대한 재인식을 바탕으로 이들 선사가 지속적으로 성장할 수 있는 여건을 조성할 필요가 있다. 또한 북중국 화물이 군산항을 이용하는 것이 중국 화주들에게도 유리하다는 점을 적극 부각시키는 마케팅을 강화하는 한편, 중국의 항만개발 및 운영사업에 적극 진출하여 우리나라를 중심으로 한 환황해권 물류 네트워크를 구축하는 방안이 강구되어야 한다.

#### 4) 외국인 투자지역을 조성하여 글로벌 물류기업 유치

정부는 외국인 투자유치를 추진하기 위해 자유무역지역, 외국인기업 전용단지, 국제도시, 경제자유구역 등의 제도를 운영하고 있다. 현재 외국인 투자촉진을 위해 재경부가 제정한 경제자유구역은 현재 부산, 광양, 인천에서 시행 중에 있다. 이 중에서 외국인 투자유치를 위한 가장 완화된 법률이 경제자유구역으로 현재 평택 군산시에서 신청해 놓은 상태이다.

외국의 사례를 보면 아일랜드의 경우 EU 통합 이후 차별적인 조세부과를 금지함에 따라 2003년부터 국내외 기업의 차별없이 12.5%의 법인세를 적용하며 아일랜드 투자개발청(IDA)에서 관리 운영하고 있다.

네덜란드는 유럽 3대시장인 독일, 프랑스, 영국의 중간에 위치하여 특별히 외국인 우대조치를 하고 있지 않고도 외국인 투자가 성황을 이루고 있고, 현재 네덜란드 투자진흥청 HHD(물류)에서 관리 운영하고 있다.

중국은 개방개혁을 통한 경제발전의 핵심지역으로서 푸둥지역을 육성하고 있으며 중국의 법인 소득세는 기본적으로 33%이지만 푸둥에 진출한 제조업체는 15%의 세율을 적용받고 있으며, 푸둥 경제특구관리위원회에서 관리 운영하고 있다.

싱가포르 1965년부터 경제특구를 운영하고 있으며 수출관련 소득세의 90%를 10년간 면제해주고 있음. 경제개발청(EDP)에 본부를 두어 관리 운영하고 있다.

두바이는 획기적인 사고로 세계적 관광명소로 부각되고 있으며 자유무역지역을 지

정하여 외국인 지분에 대해서는 100% 세금을 면제하고, 고정환율을 적용하여 외국 투자자들에게 안정적 투자를 유도하고 있으며, 두바이 항만청에서 관리운영하고 있다.

전라북도에서도 외국인 투자지역을 조성하여 글로벌물류기업을 유치하고 대중국 시장의 전초기지로 활용하는 방안을 모색해야 한다.

이러한 지역으로는 군산항 배후지역과, 앞으로 조성될 새만금 지구가 가장 적합한 곳으로 보인다.

## 5) 물류산업육성 정책에 관심유도

물류사업은 21세기 고부가가치 무공해 산업으로 각광받는 신 산업이다. 전북지역은 물류산업을 발전시킬 수 있는 여건이 아주 양호하며 발전 잠재력이 아주 높다. 그러나 이제까지 물류산업에 대한 인식이 부족하여 후발 주자로서 물류산업을 일으키려는 정책을 수립하고 있다.

따라서 일반 제증업체 및 물류업체들에게 전라북도의 물류산업정책 의지를 홍보해야 한다. 불필요한 통행 또는 효율성이 낮은 자가운송보다는 영업용 화물운송을 이용하도록 유도할 수 있는 물류공동화 사업을 시범사업을 우선 추진하고, 검증과정을 통하여 확대 적용할 수 있도록 해야 한다. 또한 표준규격의 활용도를 제고하기 위하여 중소기업에 대한 지원, 교육, 홍보 등을 추진하고, 물류표준 인증제 등을 도입하여 표준규격 사용을 권장하여야 한다.

도내 지역별 특성을 고려하여 화물자동차 통행관리 방안, 수요관리방안 등을 탄력 있게 적용하여 교통소통의 원활화를 도모하고, 윈스톱 서비스를 위한 e-logistics 실현을 위한 방안도 홍보해야 한다.

중앙정부 차원에서 추진하고 있는 종합물류정보망, 첨단화물운송시스템(CVO) 등과 연계하여 운용할 수 있도록 홍보해야 하며, 물류산업의 활성화와 지원제도 확충을 위하여 중앙정부에 각종 시설규제를 비롯한 규제완화 대책을 제공해야 한다.

물류위원회를 구성하여 정책수립에 대한 자문을 구하고, 정기세미나와 각종 포럼 등을 개최하여 물류산업육성에 대한 붐을 조성하는 방안이 강구되어야 한다. 특히 물류산업이 전라북도의 지역경제 활성화를 위해 고용창출 및 지역경제에 미치는 파급효

과 등을 제시하여 신산업으로서 중요성을 널리 일깨워 주어야 할 것이다.

## 6) 민간자본 유치 활성화

물류시설은 민간기업 지원형 시설이므로 민간기업에 맞는 시설과 설비가 이루어지도록 하기 위해서는 민간자본의 유치가 필요하다. 사회간접자본시설에 대한 민간투자법 제2조 제1호에서는 사회간접자본시설을 각종 생산활동의 기반이 되는 시설, 당해 시설의 효용을 증대시키거나 이용자의 편의를 도모하는 시설 및 국민생활의 편익을 증진시키는 시설로 정의하고, 개별법에서 정의된 35개 유형의 시설을 규정하고 있다.

이 중 물류관련 시설의 민간투자 대상 사업은 화물유통촉진법 제2조 제5호 규정에 의한 물류시설 중 화물터미널 및 창고시설이 해당된다. 따라서 이 계획에서 제시하고 있는 거점물류시설과 지구물류시설 등이 민간투자사업으로 추진이 가능할 것으로 판단된다.

민간투자사업의 추진방식은 대상 사업의 내용, 시설 소유권의 귀속, 시설관리운영권 등에 따라 다음과 같이 나눌 수 있다. 시설의 준공과 동시에 당해 시설의 소유권이 국가 또는 지방자치단체에 귀속되며, 사업시행자에게 일정기간의 시설관리운영권을 인정하는 방식이 있으며 시설의 준공 후 일정기간동안 사업시행자에게 당해 시설의 소유권이 인정되며, 그 기간의 만료시 시설의 소유권이 국가 또는 지방자치단체에 귀속되는 방식이 있다. 또한 시설의 준공과 동시에 사업시행자에게 당해 시설의 소유권이 인정되는 방식과, 민간투자 대상 사업에 포함되지 아니한 사업으로서 민간부분이 민간투자법 제9조 규정에 의하여 제안하거나, 제12조 규정에 의하여 변경 제안하는 경우 당해 사업의 추진을 위하여 위의 세 가지 이외의 추진방식을 제시하여 주무관청이 불가피하고 인정하여 채택한 방식과, 기타 주무관청이 민간투자법 제10조 규정에 의하여 수립한 민간투자시설사업, 기본계획에 제시한 사업 등으로 구분할 수 있다.

전라북도에서는 민간부문의 창의력과 축적된 기술을 적극 도입함으로써 물류 관련 시설이 원만하게 건설될 수 있도록 유도하고, 민간투자를 위한 행·재정적 지원의 강화가 요구된다.

지역경제 활성화와 물류경쟁력 강화 측면에서 기여도가 높고 파급효과가 큰 사업

을 대상으로 경제적·재무적 타당성 제고 기법을 개발하고, 사업추진 초기단계부터 민간부문의 효율성과 창의성을 발휘할 수 있도록 경쟁제도를 도입하는 방안의 강구가 필요하다.

이에 따라 전라북도는 물류 관련 사업이 대부분 민간기업 지원형 시설이므로 민자유치가 활성화될 수 있는 방안을 강구하고, 이를 통하여 도내 물류산업의 경쟁력을 강화할 수 있는 방안이 모색되어야 한다.







# 참고문헌



## 참 고 문 헌

- 건설교통부, 유통단지개발지침안 - 최근호  
\_\_\_\_\_, 유통단지개발종합계획  
\_\_\_\_\_, 국가물류기본계획- 최근호(원본확보)- 건설교통부—물류기획과  
교통개발연구원, 전국물류현황조사 - 최근호  
\_\_\_\_\_, 화물자동차실태조사부문  
\_\_\_\_\_, 전국 물류현황조사 - 최근호  
\_\_\_\_\_, 기업물류실태조사 부문  
\_\_\_\_\_, 전국 유통·물류시설 총람 - 최근호  
\_\_\_\_\_, 신동선, 물류부문의 정부기능 및 역할정립에 관한 연구, 2002. 6  
\_\_\_\_\_, 유통단지 종합계획 수립연구 - 최근호  
대한상공회의소, 기업의 물류시설 실태조사보고 - 최근호  
산업연구원, “21세기 유통산업정책방향”, 2003. 2.  
과학기술정책연구원, “지역혁신을 위한 지식클러스터 실태분석”, 과학기술부, 2001.  
구문모, “문화산업과 클러스터정책”, 산업연구원, 2001.  
류승환, “지역산업집적 촉진방안 연구”, 국토연구원, 1999.  
삼성경제연구소, “업클러스터의 국내외 사례와 발전전략”, CEO Information 제 373호,  
2002. 11.  
서영숙, 글로벌 경제하 산업집적지 경쟁력에 대한 연구, 성대 국제통상대학원 석사학위논  
문, 2000.  
이공래, “우리나라 지식클러스터 실태와 육성방안”, 과학기술정책연구원, 2002. 3.  
하동우·김수엽, 컨테이너항만의 물류경쟁력 국제비교, 한국해양수산개발원, 1998. 12.  
하현구·이성원·예충렬, “동북아지역물류중심건설, 2002 Special Report”, 교통개발연구  
원, 2002.12.  
한철환, “아시아 항만의 경쟁입지 변화와 중국·일본의 항만전략”, KMI 해양수산 현안분  
석 제2호, 한국해양수산개발원, 2002. 9.  
한철환, “유럽 해사 Cluster의 추진내용과 시사점”, 『월간 해양수산』, 통권 209호, 한국해  
양수산개발원, 2002. 2.  
한철환, “Port Cluster 구축 및 효과에 관한 연구”, KMI 기본연구, 2002. 11.  
건설교통부, “2003년 국가물류시행계획”, 2003. 4.  
해양수산부, “해양수산백서”, 2002.5.  
해양수산부, “광양항 항만배후단지지정(안)”, 해양수산부고시 제2003-10호, 200  
울산광역시. “울산광역시 도시 물류기본계획”, 2005. 11.  
안태호 외 4인, 『신물류관리론』, 도서출판, 문영각, 1998.

- 대구광역시, “대구광역시 도시물류기본계획”. 2004. 12.
- 현대물류관리위원회, 『현대물류관리』, 도서출판 무영각, 1997.3.
- 추창엽, 『물류의 이해』, 도서출판 두남, 200.7.
- 건설교통부, “국가물류기본계획”, 2001. 1.
- 산업자원부, “제2차 유통물류단지개발계획”, 2001.1.
- 교통개발원, “물류부문의 정부기능 및 역할정립에 관한 연구”, 2002. 6.
- 이재민 · 서상범, “국가경쟁력강화를 위한 국가물류비 감소대책(2단계)”, 교통개발연구원, 2004. 10.



# 부 록



종류	일반제조업
NO.	
일시	
설문자	
업체명	

## 전라북도 물류산업 실태 설문조사

안녕하십니까?

본 설문조사는 도내 기업 및 물류관련업체들의 현황과 애로사항에 대한 의견을 조사하여 전라북도가 추진하는 물류산업육성정책에 필요한 연구자료로 활용하고자 하는데 목적이 있습니다.

본 조사의 대상은 전라북도의 일반제조업체, 수출입업체, 운송주선업체, 운송업체, 창고업체 등에 대한 물류실태조사를 통하여 물류관련 애로사항과 물류비 절감방안을 제시하여 도내 기업 및 물류관련업체들에게 도움을 주고자 합니다

본 조사는 연구에 필요한 실증적인 자료를 얻기 위함으로 “통계법 제 13조”에 의거하여 응답하신 내용은 비밀이 보장됩니다.

여러모로 바쁘시겠지만 협조하여 주셔서 도내 기업들과 물류업체들에게 많은 도움을 줄 수 있는 연구결과가 되도록 협조하여 주시면 대단히 고맙겠습니다.

전라북도 · 전북발전연구원

\*연락처 : ☎ 286-9212, 9214 Fax) 286-9206



전라북도



전북발전연구원  
JEONBUK DEVELOPMENT INSTITUTE

\* 먼저 질문을 잘 읽으시고 ( )안에 답변에 해당하는 보기의 번호를 기입하시거나 ( V )표시를 해주시고, 보기 중에 일치하는 사항이 없으면 기타란에 직접 자세하게 적어 주시기 바랍니다.

**【물류관리 일반사항】**

1. 귀사는 다음중 어느업종이 주종입니까? ( )

- ① 제조업   ② 유통업   ③ 창고업
- ④ 내륙운송업(주선업)                               ⑤ 해운업(선사, 포워드 등)                       ⑥ 도·소매업(판매)
- ⑦ 무역업(수출입)                                    ⑧ 투자·보험·부동산                               ⑨ 기타(   )

2. 귀사의 종사자 수는?

- ① 50인 미만   ② 50~100인 미만   ③ 100~200인 미만   ④ 200~300인 미만   ⑤ 300인 이상

3. 지난 3년동안 연간 매출액과 그중 물류비의 규모는?

(단위 : 억원)

연 도	매 출 액	물 류 비
2003년		
2004년		
2005년		

4. 귀사의 물류비가 전년도에 비해 증가한 경우, 어느 기능의 물류비 증가율이 가장 높았습니까? ( )

- ① 내륙운송비   ② 해상운송비   ③ 보관비(창고료)
- ④ 물류일반관리비                                   ⑤ 증가하지 않음                                    ⑥ 기타(   )

5. 귀사에 반입되는 주종물품은 무엇입니까? ( )

- ① 금속제품    ② 미가공제품                                       ③ 원자재
- ④ 부품(중간투입재)                               ⑤ 완제품   ⑥ 화학제품
- ⑦ 석유류    ⑧ 가공식품   ⑨ 목재
- ⑩ 기타(구체적으로)(                                )



6. 귀사에 반입되는 주종물품의 운송수단은?(복수응답)( )

- ① 철도                      ② 트럭                      ③ 선박                      ④ 항공기  
 ⑤ 기타( )

7. 귀사에서 반출되는 주종물품은 무엇입니까? ( )

- ① 금속제품                      ② 미가공제품                      ③ 원자재  
 ④ 부품(중간투입재)                      ⑤ 완제품                      ⑥ 화학제품  
 ⑦ 석유류                      ⑧ 가공식품                      ⑨ 목재  
 ⑩ 기타( )

8. 귀사에 반출되는 주종물품의 운송수단은?(복수응답)( )

- ① 철도                      ② 트럭                      ③ 선박                      ④ 항공기  
 ⑤ 기타( )

**【화물유통부문】**

1. 화물유통부문에서 귀사가 가장 크게 겪고 있는 애로사항은?

(사내(社內)와 사외(社外)로 구분)

구 분	보 기		
社內( )	① 포장	② 보관	③ 하역
社外( )	④ 내륙운송	⑤ 해상운송	⑥ 통관
	⑦ 물류정보	⑧ 해상보험	⑨ 기타( )

2. 귀사의 수출화물 선적시 지연되는 요인은? ( )

- ① 보관시설의 부족                      ② 통관의 지연                      ③ 부두시설의 부족  
 ④ 교통체증                      ⑤ 운송업체의 장비부족  
 ⑥ 기타( )

3. 사외(社外)에서 지출되는 물류요금 중 체계가 가장 불합리하여 시급히 개선을 요하는 사항은? ( )

- ① 보관료                      ② 내륙운송료  
 ③ 항만하역료(창고입출고료 포함)                      ④ 화물입출항료  
 ⑤ 해상운임                      ⑥ 통관관련 수수료  
 ⑦ 해상적하 보험료                      ⑧ 기타( )

**【포장부문】**

1. 귀사에서 어떠한 포장규격을 사용합니까? ( )

- ① KS포장규격
- ② 회사내부 포장규격
- ③ KS규격 + 회사규격 병용
- ④ 일정한 규격이 없다.

2. 귀사에서 사용하는 포장규격이 일정하지 않다면 가장 중요한 이유는 무엇입니까? ( )

- ① 주문생산하기 때문에
- ② 포장을 하지 않기 때문에
- ③ 필요성을 느끼지 않기 때문에
- ④ 제품(상품)이 규격화 되어 있지 않기 때문에
- ⑤ 생산제품의 종류가 다양해서 동일 포장규격을 할 수 없기 때문에
- ⑥ 기타( )

3. 귀사의 포장작업의 기계화, 자동화정도는 어떠합니까?

- ① 단위포장, 내부포장, 외부포장 등 모든 작업이 기계화, 자동화 되었다.
- ② 품목에 따라서 부분적으로 수작업을 병행한다.
- ③ 납품처에 따라서 부분적으로 수작업을 병행한다.
- ④ 포장작업 모두를 수작업으로 하고 있다.
- ⑤ 기타( )

4. 귀사의 생산품의 포장합리화를 저해하고 있는 가장 큰 요인은? ( )

- ① 포장의 표준화·규격화 미흡
- ② 포장의 자동화 부진
- ③ 포장방법의 낙후
- ④ 포장전문인력의 부족
- ⑤ 포장비용의 과다
- ⑥ 기타( )

5. 귀사는 포장불량으로 인한 클레임을 경험한 적이 있습니까? ( )

- ① 예
- ② 아니오

5-1. ‘예’라고 대답한 경우 원인이 무엇이라 생각하십니까?

- ① 보관
- ② 내륙운송
- ③ (항만, 창고)하역
- ④ 해상(항공)운송
- ⑤ 기타( )

**【운송부문】 - 귀사에 해당되는 사항만 체크해 주십시오.**

1. 귀사의 현재 위치에서 다음의 어느 운송시설의 이용이 용이합니까? ( )

- (1) 철도 : ① 용이하다                      ② 용이하지 않다.

위의 ②에 답한 경우

위의 운송수단 이용이 용이하지 않음으로써 운송비용이 증가된다고 생각하십니까? ( )

- ① 전혀 그렇지 않다. ② 약간 그렇다.                      ③ 그렇다

- (2) 트럭 : ① 용이하다                      ② 용이하지 않다.

위의 ②에 답한 경우

위의 운송수단 이용이 용이하지 않음으로써 운송비용이 증가된다고 생각하십니까? ( )

- ① 전혀 그렇지 않다. ② 약간 그렇다.                      ③ 그렇다

- (3) 트럭과 철도의 연계수송 : ① 이용한다.                      ② 이용하지 않는다.

※해당란에 ○ 표시시오.

구 분	아주 해된다	약간 해된다	그저 그렇다	약간 도움된다	아주 도움된다
비용					
운송시간					
적시배달					
물품분실/파손					
서비스					

- (4) 트럭과 연안해송의 연계수송 : ① 이용한다. ② 이용하지 않는다.

※해당란에 ○ 표시시오.

구 분	아주 해된다	약간 해된다	그저 그렇다	약간 도움된다	아주 도움된다
비용					
운송시간					
적시배달					
물품분실/파손					
서비스					

- (5) 트럭과 철도와 연안해송의 연계수송 : ① 이용한다. ② 이용하지 않는다.

※해당란에 ○ 표시시오.

구 분	아주 해된다	약간 해된다	그저 그렇다	약간 도움된다	아주 도움된다
비용					
운송시간					
적시배달					
물품분실/파손					
서비스					

- (6) 항공운송 : ① 이용한다. ② 이용하지 않는다.

※ 해당란에 ○ 표시시오.

구분	아주 해된다	약간 해된다	그저 그렇다	약간 도움된다	아주 도움된다
비용					
운송시간					
적시배달					
물품분실/파손					
서비스					

2. 운송수단 결정시 결정요인을 순서대로 기록하십시오.

- ① 비용( )                                    ② 수송시간( )  
 ③ 거리( )                                    ④ 수송능력  
 ⑤ 신뢰성(안전,도착시간엄수)( )        ⑥ 이용가능성(편리성,수송지역)( )

3. 귀사는 장기물류전략이 수립되어 있습니까? ( )

- ① 예 ② 아니오

4. 귀사의 제품운송수단 중 계약제를 이용하고 있는 것은? ( )

- ① 철도                                    ② 트럭                                    ③ 연안해송                                    ④ 항공기  
 ⑤ 계약제를 사용하지 않고 수시로 필요할 때 부른다.

5. 귀사 물류거점(하치장, 배송센터 등)에서 고객에게 상품이 배송되는 시간은 어느 정도입니까? ( )

- ① 12시간 이내                                    ② 24시간 이내                                    ③ 48시간 이내  
 ④ 72시간 이내                                    ⑤ 72시간 초과

6. 귀사는 동일업종 또는 타업종의 회사와의 공동 집·배송을 하고 있습니까?

- ① 현재 시행하고 있다.                                    ② 시행을 고려하고 있다.  
 ③ 시행을 고려하고 있지 않다.

7. 공동 집·배송을 하고 있지 않은 경우, 가장 중요한 이유는 무엇입니까? ( )

- ① 회사기밀이 경쟁업체에 알려지기 때문에  
 ② 배송시기를 회사 임의로 결정할 수 없기 때문에  
 ③ 회사 특유의 서비스를 고객에게 제공할 수 없기 때문에  
 ④ 공동 집·배송이 오히려 복잡할 것 같기 때문에  
 ⑤ 단독 집·배송보다 효율이 떨어지고 비용이 더 소요되기 때문에  
 ⑥ 일정지역에 유사한 영업 및 배송을 행하고 있는 기업이 없기 때문에  
 ⑦ 공동 집·배송을 하고자 하는 기업간에 배송조건에 차이가 있기 때문에

**【수출입화물부문】**

1. 현재 화물의 해상운송에 있어 가장 고충을 느끼고 있는 부문은 무엇입니까? ( )

- ① 적기선적                                      ② 높은 해상운임
- ③ 선박부족                                      ④ 선사의 낮은 서비스 수준
- ⑤ 클레임의 해결지연                        ⑥ 기타(    )

2. 화물의 해상운송과 관련하여 개선해야 할 사항이 있다면 무엇입니까? ( )

- ① 운임신고제도의 개선
- ② 선사나 해운동맹의 일방적 운임인상에 맞설 수 있는 하주들의 단결력 강화
- ③ 운임/선적정보의 신속한 제공
- ④ 기타(    )

3. 귀사가 군산항을 이용하고 있거나, 하고자 하는 경우에 느끼는 가장 큰 애로사항은 무엇입니까? ( )

- ① 배후도로망의 미비                            ② 부두, 하역시설 및 창고시설의 부족
- ③ 통관담당인력의 잦은 출장                ④ 인센티브 부족
- ⑤ 적기선적의 어려움                            ⑥ 타항대비 해상운임이 높음
- ⑦ 전체적으로 낮은 서비스 수준        ⑧기타(    )

4. 내륙운송상의 문제로 인해 선적에 차질이 있었던 경험이 있습니까? ( )

- ① 예      ② 아니오

5. 컨테이너 내륙운송상의 가장 큰 애로사항은 무엇입니까? ( )

- ① 차량(트랙터, 샷시)의 확보                ② 기사의 부족
- ③ 지나친 과적단속                              ④ 도로정체로 운송시간 과다소요
- ⑤ 컨테이너 도어 반입시간의 미준수        ⑥ 비싼 운임
- ⑦ 기타(    )

6. 전라북도와 군산시에서 군산항 이용시 물류인센티브를 제공하는 조례를 제정하였습니다. 알고계십니까? ( )

- ① 예      ② 아니오

6-1. ('예'라고 대답한 경우) 군산항 물류인센티브 조례의 문제점과 개선방안이 있으시면 기재해 주십시오?

( \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_ )

7. 과적단속과 관련한 가장 큰 애로사항은 무엇입니까? ( )

- ① 운송업체의 운행거부로 선적 및 납기에 차질발생
- ② 운송업체의 웃돈 요구
- ③ 화물의 분할운송으로 운임, 창고료 등의 비용추가
- ④ 컨테이너 화물적입의 불충분으로 인해 운행시의 요동으로 화물손상
- ⑤ 기타( )

8. 컨테이너 내륙운송과 관련하여 개선이 요망되는 사항은 무엇입니까? ( )

- ① 과적단속 완화
- ② 화물차의 전용차선제 도입
- ③ 고속도로 통행료의 야간면제 또는 할인
- ④ 내륙운송 수단의 다양화
- ⑤ 전북지역 내의 지역에 선사인정 CY 혹은 CD의 설치로 운송료 부담완화
- ⑥ 기타( )

9. 현행 각종 운송료 체계 중 불합리하여 가장 시급히 개선을 요하는 사항은 무엇입니까?  
( )

- ① 컨테이너 육상운송료
- ② 기타 트럭운임
- ③ 해상운임
- ④ 철도운임
- ⑤ 간이보세운송요금
- ⑥ 항공화물운임 및 부대수수료
- ⑦ 기타( )

10. 수출입 화물의 원활한 통관을 저해하는 원인은 무엇입니까? ( )

- ① 통관당국의 불친절 및 고자세
- ② 통관 및 보세운송절차의 복잡
- ③ 통관정보의 부족
- ④ 통관비용의 과다
- ⑤ 통관담당자의 실무지식 부족
- ⑥ 포워드 이용시 통관을 관세사에게 별도 의뢰
- ⑦ 기타( )

11. 그렇다면 통관의 원활화를 기하기 위한 보완사항은 무엇입니까? ( )

- ① 수출통관절차 및 서류의 단순화·간소화
- ② 통관업무의 전산화·자동화
- ③ 통관당국의 서비스 개선
- ④ 관의 개입 억제, 하주의 자율성 확대
- ⑤ 기타( )

12. 해상적하보험 이용상 가장 불편한 사항은 무엇입니까?

- ① 보험료가 비싸다
- ② 클레임 해결의 지연
- ③ 보험금 지급의 지연
- ④ 약관 내용이 하주(보험계약자)에게 불리
- ⑤ 기타( )

13. 해상적하보험과 관련하여 시급히 개선을 요하는 사항은 무엇입니까?

- ① 보험료율의 인하
- ② 할인/할증율 적용의 현실화
- ③ 보험료율의 완전한 자율화
- ④ 손해보험사의 서비스 개선
- ⑤ 기타( )

**【보관부문】**

1. 창고시설 현황(창고를 보유하고 있는 업체만 해당)

창고의 종류와 시설				
구 분	일반창고	냉장/냉동창고	위험물창고	보세창고
재래식 창고	m <sup>2</sup>	m <sup>2</sup>	m <sup>2</sup>	m <sup>2</sup>
랙 창 고	m <sup>2</sup>	m <sup>2</sup>	m <sup>2</sup>	m <sup>2</sup>
자 동 창 고	m <sup>2</sup>	m <sup>2</sup>	m <sup>2</sup>	m <sup>2</sup>
기 타	m <sup>2</sup>	m <sup>2</sup>	m <sup>2</sup>	m <sup>2</sup>

2. 귀사가 수출화물의 사내(社內)보관 업무상 불편하여 개선을 요하는 사항은? ( )

- ① 창고 자동화 설비의 도입
- ② 창고시설(스페이스)의 부족
- ③ 합리적 재고관리 시스템 개발
- ④ 창고시설 확보를 위한 금융·세제 등
- ⑤ 정부의 지원
- ⑥ 기타( )

3. 사외(社外)보관료 중 가장 시급히 효율체계상의 개선을 요하는 사항은? ( )

- ① 영업용 보세장치장(창고) 보관료
- ② CY 장치료
- ③ CFS charge
- ④ 국유부두 보관료
- ⑤ 내국창고 보관료
- ⑥ 없음
- ⑦ 기타( )

4. 영업용 보세장치장(창고)의 이용시에 가장 불편한 사항은? ( )

- ① 보관료가 비쌌
- ② 창고하역의 전문인력 부족
- ③ 창고입고 절차의 복잡
- ④ 보관진행사항에 대한 정보
- ⑤ 창고시설의 부족
- ⑥ 창고업자의 낮은 서비스 수준
- ⑦ 기타( )

**【물류정보화부문】**

1. 물류정보화 현황

1) 물류업무의 전산화·정보화 여부			
현재	① 전혀되어 있지 않음	☞①번 응답시, 도입하지 않은 주된 이유는?	㉠ 정보인력 부족 ㉡ 정보인프라 부족 ㉢ 예산 부족 ㉣ 필요성 없음 ㉤ 기타
	② 부분적 전산화·정보화	☞②번 응답시, 부분적 적용 분야는? (중복응답가능)	㉦ 수배송 ㉧ 구매/판매 ㉨ 재고관리 ㉩ 시설관리 ㉪ 반품관리 ㉫ 조달 ㉬ 성과측정 ㉭ 물류관리비 ㉮ 기타
	③ 모든 업무가 전산화·정보화		
향후	① 전산화·정보화 의사 없음 ② 부분적 전산화·정보화 추진예정 ③ 모든 업무를 전산화·정보화 예정		

2. 종합물류정보망 이용 현황

1) 정부에서 추진하고 있는 「국가종합물류정보망 서비스」에 대한 귀사의 현재 참여정도는?		
① 현재 이용하고 있음		
② 알고 있지만 이용하고 있지 않음	☞②번 응답시, 그 이유는	㉠ 비용문제 ㉡ 보안문제 ㉢ 제공서비스 부족 ㉣ 기타( )
③ 들어본 적 없음		
④ 정부제공 이외의 다른 물류정보망을 이용함	☞④번 응답시, 정보망 선택	㉤ 자사 물류정보망 자체이용 ㉥ 타사 물류정보망 공동이용 ㉦ 정보망 전문업체의 물류정보망 ㉧ 민간단체·협회제공 물류정보망



**【물류표준화 관련 질문】**

1. 물류표준화 현황

1) 물류표준화 시행분야(중복응답 가능)			
① 시행한 바 없음	② 포장치수	③ 파렛트	④ 운반, 하역장비
⑤ 수송장비	⑥ 보관시설	⑦ 바코드, 전표	

2. 포장규격 이용 현황

1) 현재 적용하고 있는 포장규격		
① KS포장규격	② 회사내부규격	③ KS+회사규격병용( %, %)
④ 업계공통규격	⑤ 기타	
2) KS표준규격 파렛트(1,100mm×1,100mm)를 사용하지 않는 주된 이유		
① 화물의 종류가 다양하여 파렛트 표준화가 어려움		
② 동종업계 및 거래처에서 사용하고 있지 않아 표준파렛트의 호환성이 없음		
③ 운임 등 표준파렛트의 사용혜택이 전혀 없음		
④ 표준파렛트 작업체계(인력 장비) 부족		
⑤ 기타( )		
3) 포장규격 설계시 가장 중점적 고려사항		
① 제품형태	② 파렛트치수	③ 컨테이너치수
④ 수송기기치수	⑤ 포장강도	⑥ 기타

**【제3자 물류 및 물류공동화 관련 설문】**

1. 제3자 물류 이용 현황

1) 아웃소싱 또는 제3자 물류 서비스 이용여부	
① 현재 이용하고 있음	☞ 2)번으로 이동
② 조만간 이용할 예정	☞ 2)번으로 이동
③ 과거에 이용하였으나 현재는 이용하지 않음	
④ 장래에도 이용할 계획 없음	
2) 현재 이용하거나 조만간 이용할 예정인 아웃소싱 또는 제3자물류 서비스의 대상업무 (중복응답 가능)	
① 수배송	
② 보관	
③ 특수포장 또는 유통가공	
④ 정보서비스/주문처리	
⑤ 기타 ( )	

2. 물류공동화 현황

※ 물류공동화 : 기업이 물류활동(보관, 수송, 하역, 포장 등의 기능)을 수행하는데 필요한 시설, 장비, 인력 등의 자원을 여러기업이 공동으로 활용하는 것을 말합니다.

1) 물류공동화 시행여부

① 시행하고 있음	☞ 2)번으로 이동
② 시행을 고려하고 있음	
③ 시행을 고려하고 있지 않음	☞ 3)번으로 이동

2) 물류공동화를 시행중인 경우, 다음에 답해 주십시오.

시행시기	( ) 년부터 시행
현황	① 독립적인 발족 ② 사업조합 발족 ③ 별도 법인없이 그대로
공동화시설 위치	
공동화 품목	
공동화 비중	
공동화 기능 (중복응답 가능)	

3) 물류공동화가 시행되지 않고 있는 주된이유(우선순위 3가지 기입)

① 회사기밀 때문( )	② 배송시기의 임의조정이 어려움( )
③ 하청업체 때문( )	④ 공동화가 오히려 복잡( )
⑤ 관련업계에서 시행하지 않으므로( )	⑥ 기업간 조건의 차이로( )
⑦ 물류비용이 절감되지 않으므로( )	⑧ 기타( )

4. 귀사에서 물류업무를 수행함에 있어 가장 어려운 점은 무엇입니까?  
(문제점과 개선방안을 모두 적어 주시기 바랍니다.)

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_



※ 지금까지 설문에 협조해 주셔서 대단히 감사합니다. 작성하신 분의 간단한 인적사항을 기재하여 주시기 바랍니다.

업체명	
업체위치	
작성자	소속 : 직위 : 성명 :
관련분야 종사기간	
연락처	

- 감사합니다 -

종류	화물운송·주산업
NO.	
일시	
설문자	
업체명	

## 전라북도 물류산업 실태 설문조사

안녕하십니까?

본 설문조사는 도내 기업 및 물류관련업체들의 현황과 애로사항에 대한 의견을 조사하여 전라북도가 추진하는 물류산업육성 정책에 필요한 연구자료로 활용하고자 하는데 목적이 있습니다.

이번 조사의 대상은 전라북도의 일반제조업체, 수출입업체, 운송주산업체, 운송업체, 창고업체 등에 대한 물류실태조사를 통하여 물류관련 애로사항과 물류비 절감방안을 제시하여 도내 기업 및 물류관련업체들에게 도움을 주고자 합니다

본 조사는 연구에 필요한 실증적인 자료를 얻기 위함으로 “통계법 제 13조”에 의거하여 응답하신 내용은 비밀이 보장됩니다.

바쁘시더라도 잠시 시간을 내시어 설문에 응해 주시면 보다 나은 전라북도의 물류정책 및 물류서비스 시스템개선에 도움이 되는 연구로 보답하겠습니다.

대단히 감사합니다.

전라북도 · 전북발전연구원

\*연락처 : ☎ 286-9212, 9214, Fax) 286-9206



전라북도



전북발전연구원  
JEONBUK DEVELOPMENT INSTITUTE

**\* 운송주선업 - 해당없으면 p.6으로 이동**

\* 먼저 질문을 잘 읽으시고 ( )안에 답변에 해당하는 보기의 번호를 기입하시거나 ( V )표시를 해주시고, 보기 중에 일치하는 사항이 없으면 기타란에 직접 자세하게 적어 주시기 바랍니다.

**【일반 현황조사】**

1. 작성자 및 회사개요

회사명						
작성자	부서		직급		성명	
연락처	전화			FAX		
주소						
업체·종목	업태			업종		
	※ 사업자 등록증에 기재된 사항을 기재해 주십시오.					
종사자수	총 종사자	명	현장관리	명	기타	명
사업소형태	① 일반화물 ② 개별화물 ③ 용달화물 ④ 택배 ⑤ 기타( )					
운수수입	2005년 기준			백만원		
사업지규모			자가		임대/임차	
부지면적			(㎡, 평)		(㎡, 평)	
건축연상면적	전체		(㎡, 평)		(㎡, 평)	
	물류용도 (창고,보관시설,야적장)		(㎡, 평)		(㎡, 평)	

2. 영업차량 보유실태

구분	직영, 지입	기타	
트럭 (차량톤수는 적재능력기준)	1톤 이하	대	대
	1톤초과~3톤이하	대	대
	3톤초과~8톤이하	대	대
	8톤초과~12톤이하	대	대
12톤 초과 특대형	대	대	

\* 기타에는 타인소유로 고정이용(배차) 차량을 기입하십시오.

**【주선실적조사】**

1. 귀사가 주로 취급하는 화물품목(상위 3개품목)을 아래의 품목 번호표를 참고하여 번호로 기입하여 주십시오.

1위 품목		2위 품목		3위 품목	
-------	--	-------	--	-------	--

(보기) 취급화물품목 번호

101 농산물	311 담배제품	521 비금속광물제품	731 가구 및 기타
102 임산물	312 섬유제품	622 제1차 금속제품	732 재생원료가공품
103 수산물	313 의복 및 모피제품	623 조립금속제품(기계, 장비제외)	733 우편물
104 축산물	314 가죽, 가방 마구류 및 신발제품	624 달리 분류되지 않는 기계, 장비	734 폐기물
205 석탄광물	415 목재 및 나무제품(가구제외)	625 사무, 계산 및 회계용 기계	735 택배화물
206석회석광물	416 펄프, 종이 및 종이제품	626 달리 분류되지 않는 전자기계/전기변환장치	736 이사회물
207 원유 및 천연가스	417 출판, 인쇄 및 기록매체	627 영상, 음향 및 통신장비	737 컨테이너화물
208 금속광물	518 코크스, 석유정제품 및 핵연료제품	628 의료, 정밀, 광학기기 및 시계	738 기타(자세하게)
209 비금속광물	519 화합물 및 화학제품	629 자동차 및 트레일러	
310 음식료품	520 고무 및 플라스틱제품	630 기타운송장비	

2. 귀사의 지난 3년간의 주선실적을 기록해 주시기 바랍니다.

※ 공식집계가 없으면 개략적 추산치라도 적어주시고, 이사회물이 있을 경우 이사회물 란에 따로 기입하여 주십시오.

※ 화물취급량은 「이용횟수×차량톤수」로 기입하여 주십시오.

구 분	전체화물취급량(톤)	전체 주선(중개)건수	이사회물	
			취급량(톤)	운송건수
2003년				
2004년				
2005년				

3. 귀사의 주선사업에 있어서

구 분	월평균 수입액	월평균 지출액
실 적	( )만원/월	( )만원/월
검업자의 경우	전체수입액 중 주선수입액의 비중 : ( )%	

※ 수입액은 주선수수료수입과 운송주선수입(계약운송의 경우)을 합한 금액, 즉 매출액임.

※ 지출액은 경상관리비와 차주에게 지급한 운임(계약운송의 경우)을 합한 금액임.

**【영업특성조사】**

최근 1달간의 주선실적을 기준으로 하여 차량등급별, 지역별 분포에 대해 기록해 주십시오.

1. 주선화물의 행선지별 분포는 어떠합니까?

지역	서울/경기	강원	대전/충청	대구/경상	전북	광주/전남	부산	제주
입출입								
입고지	%	%	%	%	%	%	%	%
출고지	%	%	%	%	%	%	%	%

2. 주선차량의 등급별 분포는 어떠합니까? (주선이 성사된 경우에 한함)

운송 수단	자가용					영업용					기타	
	1톤이하	1.3톤이하	3.5톤이하	5.8톤이하	8톤초과	1톤이하	1.3톤이하	3.5톤이하	5.8톤이하	8톤초과		
비중 (%)												

3. 귀사는 현재 이사화물을 위한 영업활동을 하고 계십니까?

취급여부	( ) 이사화물을 취급하고 있음	( ) 이사화물을 취급하지 않음
	이사화물을 취급하는 경우 전체 화물대비 비중은? ( ) %	

**【업체 운영 현황조사】**

1) 귀사의 조직형태는 다음 중 어디에 해당됩니까? ( )		
① 개인사업자	② 독립회사법인	③ 운수업체내 주선사업부 또는 자회사
④ 하주업체 계열회사	⑤ 기타	
2) 귀사가 주선업 외에 다른 사업을 운영할 경우 사업형태는? ( )(복수응답)		
① 화물운송사업	② 보세운송업	③ 창고업
④ 통관업	⑤ 복합운송주선업	⑥ 철도소운송업
⑦ 택배업	⑧ 오토바이 특송업	⑨ 기타
3) 귀사는 어떤 방식으로 주차장을 확보하고 있습니까? ( )		
① 화물터미널 이용	② 자체 차고지 또는 전용화물터미널 설치	
③ 주선업체끼리 공동주차장 확보	④ 기타	
4) 귀사의 처리물량 중 중개대리물량과 계약물량의 건별 비중은? ( )		
구 분	전체 처리물량 중 중개대리물량	전체 처리물량 중 계약물량
비 중	%	%



**【주선방식 및 관습조사】**

1) 귀사는 어떻게 주선물량을 확보합니까? (주선물량을 기준으로 각각의 구성비를 써 주십시오)			
구 분	① 일정한 거래선(하주)와의 계약에 의해	② 일정거래선으로부터 수시 주문	③ 불특정다수 화주의 수시주문
비 중	%	%	%
2) 귀사와의 거래기간별로 본 하주측 거래선의 수는 어느 정도입니까?			
구 분	① 3년이상 거래회사	② 1~3년	③ 6개월~1년
비 중	%	%	%
3) 귀사의 주사무소(또는 영업소)는 어디에 있습니까?			
① 화물터미널 내	화물터미널에 입지하고 있는 주된 이유는?	㉠ 주차장 확보문제 해결을 위해 ㉡ 다른 주선업체와의 정보교환이 쉬우므로 ㉢ 시설임대료가 저렴하므로 ㉣ 차량확보에 유리하기 때문 ㉤ 기타	
② 기타 장소 ( )	화물터미널에 입지 않은 주된 이유는?	㉠ 입주하고자 하나 빈사무실이 없어서 ㉡ 들어가고자 하나 임대료가 비싸서 ㉢ 화물터미널이라고 해서 특별한 이점이 없어서 ㉣ 장소이전 시 손실이 크므로 ㉤ 기타	

**【창고보유실태】**

1. 창고시설 현황(창고를 보유하고 있는 업체만 해당)

창고의 종류와 시설						
구 분	일반창고	냉장/냉동창고	위험물창고	보세창고		
재래식 창고	m <sup>2</sup>	m <sup>2</sup>	m <sup>2</sup>	m <sup>2</sup>		
랙 창 고	m <sup>2</sup>	m <sup>2</sup>	m <sup>2</sup>	m <sup>2</sup>		
자 동 창 고	m <sup>2</sup>	m <sup>2</sup>	m <sup>2</sup>	m <sup>2</sup>		
기 타	m <sup>2</sup>	m <sup>2</sup>	m <sup>2</sup>	m <sup>2</sup>		
화물운송을 위한 보유장비 현황						
구 분	지게차	수직반송기 (엘리베이터)	컨베이어	대차 (Hand Car)	파렛트	기타
보유대수	대	대	대	대	대	대
활동여부						

**※ 화물운송업 - 해당없으면 p.9로 이동**

**【일반 현황조사】**

1. 작성자 및 회사개요

회사명						
작성자	부서		직급		성명	
연락처	전화			FAX		
주소						
업태·종목	업태			업종		
	※ 사업자 등록증에 기재된 사항을 기재해 주십시오.					
종사자수	총 종사자	명	현장관리	명	기타	명
사업소형태	① 일반화물 ② 개별화물 ③ 용달화물 ④ 택배 ⑤ 기타( )					
운수수입	2005년 기준			백만원		
사업지규모			자가		임대/임차	
부지면적			(㎡, 평)		(㎡, 평)	
건축연상면적	전체		(㎡, 평)		(㎡, 평)	
	물류용도 (창고,보관시설,야적장)		(㎡, 평)		(㎡, 평)	

2. 영업차량 보유실태

구분		직영, 지입	기타
트럭 (차량톤수는 적재능력기준)	1톤 이하	대	대
	1톤초과~3톤이하	대	대
	3톤초과~8톤이하	대	대
	8톤초과~12톤이하	대	대
12톤 초과 특대형		대	대

※ 기타에는 타인소유로 고정이용(배차) 차량을 기입하십시오.

**【운송 현황조사】**

1. 귀 사업소가 주로 취급하는 화물품목(상위 3개품목)을 아래의 품목 번호표를 참고하여 번호로 기입하여 주십시오.

1위 품목		2위 품목		3위 품목	
-------	--	-------	--	-------	--

(보기) 취급화물품목 번호

101 농산물	311 담배제품	521 비금속광물제품	731 가구 및 기타
102 임산물	312 섬유제품	622 제1차 금속제품	732 재생원료가공품
103 수산물	313 의복 및 모피제품	623 조립금속제품(기계, 장비제외)	733 우편물
104 축산물	314 가죽, 가방 마구류 및 신발제품	624 달리 분류되지 않는 기계, 장비	734 폐기물
205 석탄광물	415 목재 및 나무제품(가구제외)	625 사무, 계산 및 회계용 기계	735 택배화물
206석회석광물	416 펄프, 종이 및 종이제품	626 달리 분류되지 않는 전자기계/전기변환장치	736 이사회물
207 원유 및 천연가스	417 출판, 인쇄 및 기록매체	627 영상, 음향 및 통신장비	737 컨테이너화물
208 금속광물	518 코크스, 석유정제품 및 핵연료제품	628 의료, 정밀, 광학기기 및 시계	738 기타(자세하게)
209 비금속광물	519 화합물 및 화학제품	629 자동차 및 트레일러	
310 음식료품	520 고무 및 플라스틱제품	630 기타운송장비	

2. 귀 사업소의 지난 3년간의 화물취급 실적을 기입하여 주십시오.

※ 공식집계가 없으면 개략적 추산치라도 적어주시고, 택배화물 취급실적이 있을 경우 택배 화물란에 따로 기입하여 주십시오.

※ 용달업의 경우 전체 화물취급량은 「이용횟수×차량톤수」로 기입하여 주십시오.

구 분	전체화물취급량(톤)	전체 운송장발행건수	택배	
			취급량(톤)	운송장발행건수
2003년				
2004년				
2005년				

3. 귀사의 운송사업에 있어서

구 분	월평균 수입액	월평균 지출액
실 적	( )만원/월	( )만원/월
점업자의 경우	전체수입액 중 주선수입액의 비중 : ( )%	

※ 수입액은 주선수요수입과 운송주선수입(계약운송의 경우)을 합한 금액, 즉 매출액임.

※ 지출액은 경상관리비와 차주에게 지급한 운임(계약운송의 경우)을 합한 금액임.

**【영업특성조사】**

1) 귀 사업소의 주요 사업지역은 어디입니까?								
입고지	① 서울/경기	② 강원	③ 대전/충청	④ 대구/경상	⑤ 전북	⑥ 광주/전남	⑦ 부산	⑧ 제주
출고지	① 서울/경기	② 강원	③ 대전/충청	④ 대구/경상	⑤ 전북	⑥ 광주/전남	⑦ 부산	⑧ 제주
2) 귀 사업소가 보유하고 있는 차량의 물량확보는 어떻게 하십니까?								
구 분	① 주선업체로 부터	② 운송회사 로부터	③ 제조업체나 유통업체와 계약을 통하여	④ 개인적으로	⑤ 공동사업장 을 통하여	⑥ 기타 방법으로		
비 중	%	%	%	%	%	%		
3) 귀 사업소의 정보획득을 위한 조치는?(복수응답 가능)								
① 휴대전화를 이용하고 있다			② 화물정보망에 가입하고 있다					
③ 별도의 조치를 취하고 있지 않다.			④ 기타( )					
4) 주선업체 혹은 공동사업장으로부터 물량을 확보하는 경우 주선료 지불은 어떻게 하십니까?								
① 월 ( )원 정액 지급								
② 운임의 ( )% 지급(평균)								
③ 기타의 방법( )								
5) 주선업체를 이용한다면 몇 개의 주선업체와 거래를 하고 계십니까?								
① 1개업체		② 2~3개 업체		③ 이용하지 않는다				
④ 6개 이상		⑤ 주선업체와 거래하지 않음						
6) 귀사는 현재 공동차고지를 어느정도 이용하고 있습니까?								
① 항상 이용한다		② 가끔 이용한다		③ 이용하지 않는다				
7) 공동차고지를 이용하지 않을 경우 그 이유는 무엇입니까?								
① 차고지의 면적이 협소·부족								
② 실제 주거지와 거리가 멀다								
③ 실제 등록상 차고지와 거리가 멀다								
④ 운행특성 이용이 어렵다								
⑤ 기타								

※ **업종별 공통설문**

**【하역부문】**

1. 항만 하역작업을 어렵게 하는 가장 큰 문제점은? ( )

- ① 하역기기·설비의 부족
- ② 체선·체화현상
- ③ 하역회사 및 항운노조원의 비능률적인 업무처리
- ④ 부두관리협회(공사)의 경직적 운영
- ⑤ 기타( )

2. 항만이나 또는 장치장에서의 하역시 항운노조원들에 의해 불편을 경험한 적이 있습니까? ( )

- ① 예    ② 아니오

2-1. ‘예’라고 대답한 경우 그 원인은 무엇이었습니까? ( )

- ① 하역회사에 의한 일원적 작업지시나 명령체계가 이루어지지 않아 작업의 원활화 저해
- ② 장치장에서의 상하차 입출고 작업의 지연
- ③ 노조의 장치장 작업권 주장으로 불필요한 경비발생
- ④ 화물손상의 반발 및 무책임성
- ⑤ 기타( )

2-2. 이와같은 항운노조원들로부터 받고 있는 불편과 불이익을 해결하기 위한 방안은 무엇이라고 생각하십니까? ( )

- ① 부두 밖 보세장치장의 입출고 하역작업원의 일원화 및 입출고 전담 노조원의 장치장에의 상용화
- ② 항운노조원의 하역작업 범위를 부두내로 제한
- ③ 항만내 하주 자가부두의 하역작업에 항운노조원 배제
- ④ 항운노조원의 하역회사에의 상용화
- ⑤ 항운노조가 독점적으로 소유하고 있는 노무공급권을 해제 또는 분산
- ⑥ 기타( )

**【제3자 물류 및 물류공동화 관련 설문】**

1. 제3자 물류 이용 현황

1) 아웃소싱 또는 제3자 물류 서비스 이용여부	
① 현재 이용하고 있음	<input type="checkbox"/> 2)번으로 이동
② 조만간 이용할 예정	<input type="checkbox"/> 2)번으로 이동
③ 과거에 이용하였으나 현재는 이용하지 않음	
④ 장래에도 이용할 계획 없음	
2) 현재 이용하거나 조만간 이용할 예정인 아웃소싱 또는 제3자물류 서비스의 대상업무(중복응답 가능)	
① 수배송	
② 보관	
③ 특수포장 또는 유통가공	
④ 정보서비스/주문처리	
⑤ 기타 ( )	

2. 물류공동화 현황

※ 물류공동화 : 기업이 물류활동(보관, 수송, 하역, 포장 등의 기능)을 수행하는데 필요한 시설, 장비, 인력 등의 자원을 여러기업이 공동으로 활용하는 것을 말합니다.

1) 물류공동화 시행여부	
① 시행하고 있음	<input type="checkbox"/> 2)번으로 이동
② 시행을 고려하고 있음	
③ 시행을 고려하고 있지 않음	<input type="checkbox"/> 3)번으로 이동
2) 물류공동화를 시행중인 경우, 다음에 답해 주십시오.	
시행시기	( ) 년부터 시행
현황	① 독립적인 발족 ② 사업조합 발족 ③ 별도 법인없이 그대로
공동화시설 위치	
공동화 품목	
공동화 비중	
공동화 기능 (중복응답 가능)	
3) 물류공동화가 시행되지 않고 있는 주된이유(우선순위 3가지 기업)	
① 회사기밀 때문( )	② 배송시기의 임의조정이 어려움( )
③ 하청업체 때문( )	④ 공동화가 오히려 복잡( )
⑤ 관련업체에서 시행하지 않으므로( )	⑥ 기업간 조건의 차이로( )
⑦ 물류비용이 절감되지 않으므로( )	⑧ 기타( )

**【물류표준화 관련 질문】**

1. 물류표준화 현황

1) 물류표준화 시행분야(중복응답 가능)		
① 시행한 바 없음	② 포장치수	③ 파렛트 ④ 운반, 하역장비
⑤ 수송장비	⑥ 보관시설	⑦ 바코드, 전표

2. 포장규격 이용 현황

1) 현재 적용하고 있는 포장규격		
① KS포장규격	② 회사내부규격	③ KS+회사규격병용( %, %)
④ 업계공통규격	⑤ 기타	
2) KS표준규격 파렛트(1,100mm×1,100mm)를 사용하지 않는 주된이유		
① 화물의 종류가 다양하여 파렛트 표준화가 어려움		
② 동종업계 및 거래처에서 사용하고 있지 않아 표준파렛트의 호환성이 없음		
③ 운임 등 표준파렛트의 사용혜택이 전혀 없음		
④ 표준파렛트 작업체계(인력 장비) 부족		
⑤ 기타( )		
3) 포장규격 설계시 가장 중점적 고려사항		
① 제품형태	② 파렛트치수	③ 컨테이너치수
④ 수송기기치수	⑤ 포장강도	⑥ 기타

**【물류정보화 관련 질문】**

1. 물류정보화 현황

1) 물류업무의 전산화·정보화 여부			
현재	① 전혀되어 있지 않음	☞①번 응답시, 도입하지 않은 주된 이유는?	㉠ 정보인력 부족 ㉡ 정보인프라 부족 ㉢ 예산 부족 ㉣ 필요성 없음 ㉤ 기타
	② 부분적 전산화·정보화	☞②번 응답시, 부분적 적용 분야는? (중복응답가능)	㉠ 수배송 ㉡ 구매/판매 ㉢ 재고관리 ㉣ 시설관리 ㉤ 반품관리 ㉥ 조달 ㉦ 성과측정 ㉧ 물류관리비 ㉨ 기타
	③ 모든 업무가 전산화·정보화		
향후	① 전산화·정보화 의사 없음		
	② 부분적 전산화·정보화 추진예정		
	③ 모든 업무를 전산화·정보화 예정		

2. 종합물류정보망 이용 현황

1) 정부에서 추진하고 있는 「국가종합물류정보망 서비스」에 대한 귀사의 현재 참여정도는?		
① 현재 이용하고 있음		
② 알고 있지만 이용하고 있지 않음	☞②번 응답시, 그 이유는	㉠ 비용문제 ㉡ 보안문제 ㉢ 제공서비스 부족 ㉣ 기타(                                )
③ 들어본 적 없음		
④ 정부제공 이외의 다른 물류정보망 이용함	☞④번 응답시, 정보망 선택	㉠ 자사 물류정보망 자체이용 ㉡ 타사 물류정보망 공동이용 ㉢ 정보망 전문업체의 물류정보망 ㉣ 민간단체·협회제공 물류정보망

**【물류센터부문】**

1) 현재 전라북도는 전주시 장동일대에 물류단지를 개발하고 있습니다. 만약 이 물류단지가 조성된다면 귀 회사에서는 입주할 의사가 있으십니까?							
① 있다 ☞2)번 질문에 답해주세요. ② 없다 ☞3)번 질문에 답해 주십시오							
2) 물류단지에 입주한다면, 귀 회사에서 필요한 시설의 용도와 면적은?							
(시설총면적 : 약                    m <sup>2</sup> 또는                    평)							
시설용도 비율(%)	집하·분류 · 하역시설	보관시설	포장·가공 시설	사무실	기타시설 (시설명:                    )	합계 100%	
3) 물류단지에 입주할 의사가 없다면, 가장 큰 이유는 무엇입니까?(우선순위 3가지)							
① 광역교통(고속도로, 철도, 항만 등)과의 연계 불량(                    )							
② 주변 교통환경(교통정체) 불량(                    )							
③ 이용거리 과다(                    )							
④ 이전에 따른 비용부담이 너무 크다(                    )							
⑤ 회사의 입장에서 볼 때 입지가 좋지 않다(                    )							
⑥ 현재 시설에 만족하므로 이전의 필요성을 못 느낀다(                    )							
⑦ 기타(                    )							
4) 다른 희망하는 지역 및 규모는?							
(                    지역                    m <sup>2</sup> , 평)							



**【애로사항 조사】**

1. 물류시설 측면의 애로사항

1) 현재 귀사에서 부족한 시설은?				
① 사무소(영업소)                      ② 차고지                      ③ 기타(                      )				
2) 사무소(영업소)가 부족하다면 추가적으로 필요한 규모는?				
현재 (                      m <sup>2</sup> , 평) ⇒ 장래 (                      m <sup>2</sup> , 평)				
3) 차고지가 부족하다면 추가적으로 필요한 규모는?				
현재 (                      m <sup>2</sup> , 평) ⇒ 장래 (                      m <sup>2</sup> , 평)				
4) 귀사에서 물류시설 확보를 위한 구체적 계획이 있는 경우 그 위치와 규모는?				
물류시설	위 치			규 모
사무소(영업소)	시	구(군)	동(면)	(                      m <sup>2</sup> , 평)
차 고 지	시	구(군)	동(면)	(                      m <sup>2</sup> , 평)

2. 기타 애로사항

1) 주요 애로사항	
① 물류부지 및 건축관련 규제    ② 화물 수배송 관련 규제    ③ 물류산업의 진입 규제 ④ 수출입화물    ⑤ 처리 및 통관    ⑥ 자금 등 지원제도    ⑦ 기타	
2) 정부지원 여부	
① 지원제도를 알고 있으며 지원받은 경험 있음 ② 지원제도를 알고 있으나 지원받은 경험 없음 ③ 지원제도를 모르고 있음	
3) 지원이 가장 시급하다고 생각되는 분야	
① 자금지원    ② 부지확보    ③ 기계/자동화    ④ 정보망 확충 ⑤ 표준화추진    ⑥ 공동화시행    ⑦ 관련세 인하    ⑧ 기타	
4) 향후 전라북도에서 중점을 두고 추진해야할 물류정책의 분야	
① 자금지원    ② 부지확보    ③ 기계/자동화    ④ 정보망 확충 ⑤ 표준화추진    ⑥ 공동화시행    ⑦ 관련세 인하    ⑧ 기타	

**【건의사항】**

건의사항(법제도 측면)

전반적인 업무활동과 관련하여 법제도 측면에서 전라북도와 중앙정부에 건의하고 싶은 사항을 적어주십시오

-바쁘신 중에서 설문에 응해 주셔서 대단히 감사드립니다.-

전발연 2006-R-13

## 전라북도 물류산업 육성을 위한 기초연구

---

발행인 | 한 영 주

발행일 | 2006년 12월 31일

발행처 | 전북발전연구원

560-014 전북 전주시 완산구 중앙동 4가 1번지  
전화:(063)286-9201 팩스:(063)286-9206

<http://www.jd.re.kr>

---

ISBN : 978-89-92471-12-1 93320

본 출판물의 저작권은 전북발전연구원에 속합니다.