

제주지역 물류공동화 활성화 방안에 관한 연구

A Study on Development Program of Logistics Collaboration in Jeju

오진호*

< 목 차 >

- | | |
|------------------|---------------------|
| I. 서론 | IV. 제주 물류공동화 활성화 방안 |
| II. 선행연구 | V. 결 론 |
| III. 물류공동화 현황 분석 | <참고문헌> |

< 국문 초록 >

제주도는 섬이라는 지역적인 특수성으로 인하여 물류비가 많이 들고 전문화된 물류 센터의 부재로 인하여 비효율적인 물류 운영을 하고 있다. 특히 물류공동화 추진 정책은 꾸준히 제기되어 왔으나 중간에 무산되는 경우가 비일비재하였다.

부산이나 인천, 창원 등과 같은 지역들은 공동물류센터를 건립하여 물류공동화를 이루어 내었고 효율적으로 기업들의 물류 운영을 지원하고 있으나, 제주도에서는 평택항 인근에 위치한 공동물류센터를 제외하면 제주도 기업들을 위한 마땅한 중·대형 물류공동화 시설이 설치되어 있지 않은 것이 사실이다.

제주도 기업들의 물류공동화 사업 참여 유도를 위해서는 첫 번째로 제주도의 적극적인

* 중앙대학교 국제물류전문인력네트워크 사업단 연구원

지원정책이 선행되어야 한다. 금전적인 혜택이나 물류공동화를 위한 제도적 마련으로 물류공동화를 위한 환경이 우선적으로 만들어져야 한다. 둘째로 물류공동화 인프라가 구축되어야 한다. 제주도 산업구조에 맞는 공동물류센터의 구축은 물류공동화를 위한 기본 사항이라 할 수 있다. 세 번째로 역량을 갖춘 전문물류기업에게 공동물류센터의 운영을 맡겨야 한다. 이를 통해 입주 기업들은 효율적인 물류공동시설의 이용과 더불어 물류컨설팅 등의 서비스를 제공받을 수 있다.

제주도에서 물류공동화를 추진하기에 지금이 가장 큰 기회이자 적극적으로 나서야 할 때이다. 정부의 물류 산업 지원과 제주도에서 적극적으로 물류공동화 추진을 위한 노력을 하고 있는 만큼 이번에는 말로 물류공동화 사업을 완성시켜야 할 것이다.

핵심어 : 제주도, 물류공동화, 물류공동화 전략

I. 서론

최근 정부의 주도아래 물류가 각광받기 시작하면서 점차 지자체에서도 물류에 대해 이전보다 중요하게 인식되고 있다. 뿐만 아니라 기업들이나 국민들도 물류의 중요성을 함께 인식하고 있으며, 물류가 새롭게 각광받고 있다.

그 중에서 기업 간 공동 물류 운영을 통하여 물류 효율성을 증진시키고 물류비 절감을 도모하는 물류공동화가 최근 제주도에서 각광을 받고 있다.

제주도는 섬이라는 지역적 특수성과 함께 도내에서 기업 활동을 하는 대부분이 중소기업이라는 특징을 가지고 있다. 제주도는 도서산간 지역으로 분리될 만큼 물류가 매우 취약한 곳이며 기업들 또한 자체적으로 물류 운영을 하기에는 비효율적인 면이 많이 발생한다. 이로 인하여 제주도에서는 꾸준히 물류 개선 방안의 모색이 이루어져 왔고 그것이 물류공동화라는 구체적인 해결책이 제시되기는 하였으나 흐지부지 되는 경우가 대다수였다.

물류공동화 추진이 제대로 이루어지지 않으면서, 제주도민이나 기업들은 비싼 물류비

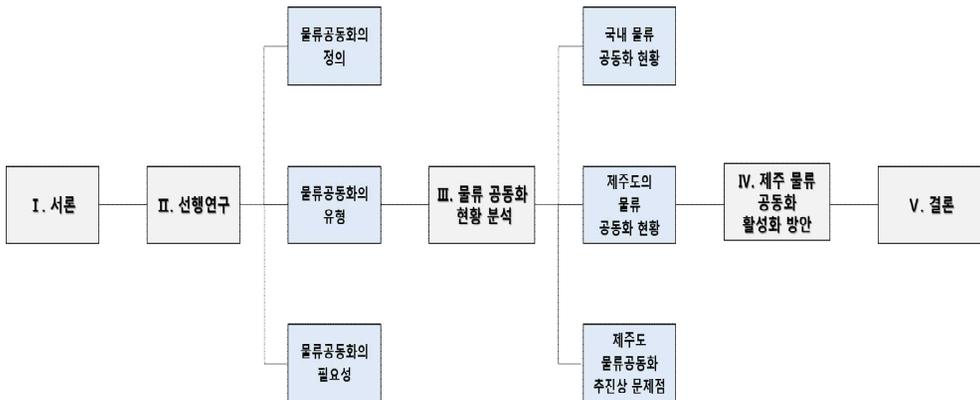
를 감수하여야만 했고 원하는 물건을 보내고 받기까지 상당한 시일을 감수해야 했다.

제주도에서의 이 정도 불편은 당연한 것으로 인식되어 왔었고, 이러한 문제를 해결하는 것은 제주도를 빠져나가지 않는 이상 힘들다고 여겨져 온 것이 사실이다.

하지만 다른 지역들의 물류공동화 사례를 보면 알 수 있듯이 제주도가 갖고 있는 위와 같은 문제점들을 고려하였을 때 물류공동화를 통하여 점차 해결해 나갈 수 있을 것이다.

본 연구에서는 제주도 물류공동화 진행의 주요한 장애요인을 탐색하고 활성화 방안을 분석하는데 목적이 있다. 물류 공동화를 통해서 제주도 내 활동하는 기업 여건을 개선하고 물류 합리화를 통해 물류공동화에 참여하는 기업들 간 경영효율성 개선을 기대할 수 있을 것이다. 그리고 물류공동화가 왜 필요하고 지금 강력해야 추진하는 이유에 대하여 논하고자 한다.

〈그림 1〉 연구 모형



II. 선행연구

1. 물류공동화의 정의

일반적으로 물류공동화란 다수의 화주가 물건을 창고 혹은 수·배송 센터로 한 곳에 모아 다수의 소비자에게 물건을 배송하는 형태를 말한다.

우리나라 물류정책기본법에 말하는 물류공동화란 ‘물류기업이나 화주기업(貨主企業)들이 물류활동의 효율성을 높이기 위하여 물류에 필요한 시설·장비·인력·조직·정보망 등을 공동으로 이용하는 것을 말한다.’라고 정의하고 있다.¹⁾

물류공동화에 대하여 많은 연구들이 이루어졌으며, 또한 그 정의는 각기 다르다.

Lambert & Stock(1993)의 연구에서는 ‘화주와 물류 서비스 공급자 간의 전통적인 관계는 상호 긴밀한 관계가 지속적으로 유지되어야 하는 거래 관계로서 기업과 물류서비스 공급자간에 상호이익을 위해 물류공동화를 통한 협력관계 또는 전략적 제휴를 통해 공생 관계를 구축해야 한다’고 하고 있다.

그리고 이상근(2011)의 연구에서는 ‘물류공동화는 사람, 물자, 자금, 시간 등 물류자원을 최대한 활용함으로써 비용을 절감하고, 고객에 대한 서비스를 향상시키는 물론 대기오염, 소음, 교통체증 등을 최소화하는 물류혁신의 한 방법이라고 할 수 있다.’라고 하였다.

한승철(2009)의 연구에서는 ‘물류공동화란 일반적으로 물류활동에 필요한 노동력, 수송수단, 보관시설, 정보시스템이나 도로, 항만, 공항 등 물류인프라를 복수의 파트너와 함께 공유하여 물류활동을 하는 것을 의미한다.’라고 정의 하였다.

이 외 많은 연구에서 물류공동화에 대하여 정의하였으며 그 내용은 다음 <표 1>과 같다.

물류공동화에 대한 정의는 연구자들 마다 각각 다르지만 비용절감과 효율성 측면을 강조하는 공통된 내용을 담고 있다.

이는 다양한 물류 주체들이 비효율적으로 관리하던 물류활동을 다수의 업체가 모여 공동의 이익을 추구하려는 물류 관리 기법이라고 단언 할 수 있다.

1) 물류정책기본법 제1장 제2조(정의) 5항

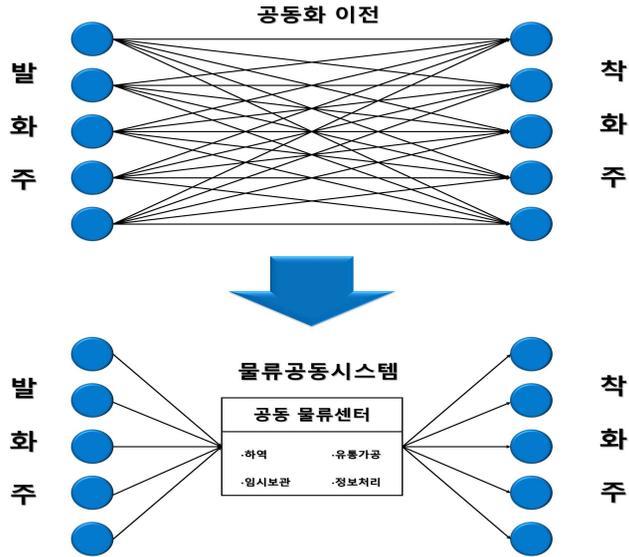
〈표 1〉 물류공동화의 정의

연구자	‘물류공동화’의 정의
Lambert & Stock(1993)	화주와 물류 서비스 공급자 간 의 전통적인 관계는 상호 긴밀한 관계가 지속적으로 유지되어야 하는 거래 관계로서 기업과 물류서비스 공급자간에 상호이익을 위해 물류공동화를 통한 협력관계 또는 전략적 제휴를 통해 공생 관계를 구축해야 한다’
육선중 외 2명 (2001)	‘동종업체 또는 이종업체 기업들이 전국적으로 또는 지역적으로 물류시설을 공동으로 설치하고 이용, 관리함으로써 기업이 개별적으로 물류시설을 설치하거나 운영할 때 보다 최소의 비용으로 최대의 이익을 획득할 수 있는 물류합리화 방법’
서상범 & 한상용(2009)	‘물류시설, 정보, 프로세스를 공동으로 이용 또는 운영함으로써, 개별적으로 운영/유지할 때보다 최소 비용으로 최대 이익을 올리려고 하는 기업간 제휴에 의한 물류합리화 방법으로 ‘규모의 경제’ 외에도 ‘범위의 경제’, ‘네트워크 효과’ 등을 통해 효율화를 추구하는 물류합리화 기법’
이상근(2011)	‘물류공동화는 사람, 물자, 자금, 시간 등 물류자원을 최대한 활용함으로써 비용을 절감하고, 고객에 대한 서비스를 향상시키는 물론 대기오염, 소음, 교통체증 등을 최소화하는 물류혁신의 한 방법.’
한승철(2009)	‘물류공동화란 일반적으로 물류활동에 필요한 노동력, 수송수단, 보관시설, 정보시스템이나 도로, 항만, 공항 등 물류인프라를 복수의 파트너와 함께 공유하여 물류 활동을 하는 것을 의미한다.’

2. 물류공동화의 유형

물류공동화의 기본적인 체계는 다음 <그림 2>와 같다. 대부분 수배송공동화가 일반적이지만 보다 더 세분화를 하게 되면 보관 공동화와 하역공동화, 물류가공(포장)공동화, 정보(수주)공동화 등으로 구분 지을 수 있으며, 물류 공동화 실시 방식에 따라서 물류 체계는 다양한 형태로 변화되며 공동화 대상 및 공동화 운영 주체에 따라 여러 가지로 구분할 수 있다.(박병주 외 3인, 2010)

〈그림 2〉 물류공동화에 따른 물류체계의 변화



자료: 대한상공회의소(1995)

〈그림 2〉를 바탕으로 물류공동화 모델은 공동화 대상 기능을 중심으로 하여 〈표 2〉와 같이 수배송 공동화와 거점시설 이용 공동화, 포장 공동화, 물류정보 공동화로 구분 지을 수 있다.

〈표 2〉 물류 공동화 대상 기능 별 구분

모델군		접근방법 및 범위
수배송 공동화	권역내	빌딩 등 시설 중심 / 도시중심 / 공단 등 산업거점 중심 수직적 / 수평적 자가 / 아웃소싱 규제 활용 / 자율 경쟁
	간선	국내 / 국제 도로 / 철도 / 해운 / 항공 / 신 교통수단 자가 / 아웃소싱 수직적 / 수평적

거점시설이용 공동화	공동물류센터 설립 / 전문물류기업 아웃소싱 공공물류거점 / 공공교통거점 / 화주거점 / 물류기업거점 수직적 / 수평적 전국 단위 / 지역 중심
포장 공동화	포장재 공동화 / 운송단위 공동화 폐쇄형(Closed member) / 개방형(Open member-Pool시스템) 수직적 / 수평적
물류정보 공동화	폐쇄형(Closed member) / 개방형(Open member-matching) 수발주 공동화 / 구차구화(matching)시스템 / 정보연계 수직적 / 수평적

자료: 서상범 & 한상용(2009)

물류공동화의 유형으로 <표 3>과 같이 운영주체 별과 대상시설에 따라 나눌 수도 있다. 우선 운영주체를 구분하여 보면 화주와 물류기업으로 나눌 수 있다. 이러한 형태는 자사가 직접 운영을 하거나 자회사 또는 협동조합을 설립하여 운영하는 경우가 있다. 그리고 대상시설 기준으로는 터미널, 물류센터 하역 시설로 구분 지을 수 있다. 각 구분별로 살펴보면 터미널의 경우 버스 터미널, 공항, 철도 역내에 공동배송센터 혹은 물류센터로 활용하여 공동화를 수행하는 방법이며, 물류센터는 기존의 물류센터 혹은 간선 노선을 공동화하는 방식이다. 마지막으로 하역시설은 유통 밀집 지역의 빌딩 혹은 상가 건물에 공동 하역시설의 설치를 통한 공동화 방법이다.

<표 3> 물류공동화의 운영주체별·대상시설에 따른 구분

구분		특징	적용가능지
운영주체	화주	일정지역의 화주가 공동화하는 것으로 화주가 도매단지, 상점가 등이 많음	도소매시장, 쇼핑센터, 농수축산물유통센터 등
	물류기업	물류기업이 주요 간선수송의 공동화, 협동조합화를 통한 터미널 공동수송이 있음	터미널

대상시설	터미널	공동배송센터, 물류센터 등	터미널, 공항만, 철도역
	물류센터	기존지역의 집배송을 공동화 광역거점시설 기존 간선노선 수송의 공동화	광역거점시설
	하역시설	일정 범위(빌딩, 상가 등)를 대상으로 공동 하 역시설을 운영	유통업무, 상가 밀집지

자료: 백병성(2009)

3. 물류공동화의 필요성

최근 정부와 지자체에서는 물류를 새로운 먹거리 사업으로서 구상하고 있다. 효율적인 물류 시스템을 구축하고 물류비 절감을 통해 합리적으로 물류 체계의 운영을 실시하려고 하고 있다. 이를 위해서 발화주 간 공동화를 통하여 물류 효율성을 도모하는 것이 그 대안이라고 할 수 있다. 이미 일본이나 미국 같은 선진국에서는 독립적인 물류 경영에 대해 한계가 다다랐다는 것을 인식하고 물류공동화 사업을 오래전부터 실시하여 지금은 안착 단계에 있는 상태이다.

물류 공동화 필요성에 대한 그 이유로는 소비자의 기호의 다양화로 인한 취급상품의 다양화는 주문 소량화의 급증을 불러 일으켰고, 이로 인하여 소량 다빈도 배송을 하지 않을 수 없게 되었다. 그리하여 배송 차량의 운행 횟수 증가와 적재율 저하 등으로 인해 비효율적인 물류 활동이 계속되고 있는 상황 때문이라고 할 수 있을 것이다.(지세진, 2001) 그리고 물류 공동화를 통하여 물류 코스트의 절감과 물류 생산성 향상 등으로 단위당 운송 코스트 절감이 가능하며 물류 효율성의 증진이 가능하다.

거시적으로는 한 개의 기업 차원을 뛰어 넘어서 업계 및 지역 나아가 사회물류비용을 줄이기 때문에 사회 및 경제적 측면에서 그 효용가치가 크다고 할 수 있을 것이다. (한승철, 2009)

물류공동화는 소비자의 구매 성향이 각 각 뚜렷하게 구분되거나 기업 혹은 지자체 등에서 물류비 절감에 대한 욕구가 커질수록 그 필요성은 증대될 것이다.

Ⅲ. 물류공동화 현황 분석

1. 국내 물류공동화 현황

정부의 주도적인 물류 활성화 추진정책으로 물류 산업이 주목을 끌고 있다. 2014년 물류기본계획에 나온 내용을 살펴보면 공동물류 촉진 및 활성화에 대해 중점적으로 다루고 있는 것을 볼 수 있다.

사업개요를 살펴보면 도심지(고층건물밀집지역, 재래시장 등), 물류사각지대(도서, 벽지 등), 화주 또는 물류기업컨소시엄 등에 대한 물류공동화 사업 계획을 세우고 있다. 그리고 사업 지원을 위하여 공동물류 컨설팅 및 물류인프라(물류시설, 물류정보시스템 등) 구축 지원을 통해 물류공동화의 촉진을 유도 하고 있다.

정부의 주도 아래 물류공동화가 본격적으로 추진되면서 앞으로 국내 물류 체계가 변화할 것이라 많은 전문가들은 예상하고 있다.

정부 혹은 지자체에서는 공동수배송단지, 공동물류단지 등을 추진하면서 높은 물류비를 절감하고 교통량 감소와 에너지 절감 등 사회적 편익의 증가를 도모하려는 노력을 하고 있다. 다음 <표 4>는 국내 공공 분야의 물류공동화 사례에 대한 내용이다.

국가산업단지의 물류공동화사업은 공동화가 수월한 업종을 중심으로 시범사업을 실시하여 수송수단, 화물정보처리 시스템의 공동이용을 통한 인건비, 수송비 등 물류비 절감 가능한 비즈니스 모델 구축 차원에서 추진되었다. 창원·시화의 산업단지 공동수배송 사업은 한국산업단지공단이 주도적으로 추진하였으며, 중소기업으로 구성된 산업단지의 비효율적인 물류 체계를 물류공동화를 통해 개선함으로써 물류비 절감을 도모하고자 추진되었다.

다음은 지자체를 중심으로 지역 내 전문물류기업을 활용한 공동물류사업을 추진 사례에 대한 내용이다.

인천항에 공동물류센터를 구축하여 소량컨테이너화물(LCL:Less than full Container Load)을 효율적으로 수집하거나 분배하여 물류 비용의 감축을 이끌어 내고자 하였다.

또한 인천시 자체적으로 2005년부터 인천 남동공단 내 입주한 중소기업을 대상으로 공동물류사업을 추진하였으며, 부산시에서도 녹산공단 내에 위치한 조선기자재업을 중심으로 공동물류사업을 추진하였다.

제주시에서는 도내 기업들의 물류 경쟁력과 마케팅 역량 강화를 위하여 평택항 또는 부산항 인근의 기존 물류센터를 활용 및 연계하여 공동물류사업을 추진하였으며, 현재 운영 또는 계획 중에 있다. 제주시에서는 공동물류사업을 통해 참여기업들이 제품들을 공동 운송하여 재고관리, 주문접수, 분할포장, 재포장, 크로스더킹, 수출입 서비스의 지원 등 통합된 물류 시스템의 구축을 기대하고 있다.

〈표 4〉 국내 공공 부문 물류공동화 사례

사업(시설)명	추진주체 (운영주체)	일반 개요
산업단지 공동수배송 사업 (창원·시화)	지경부 한국산업단 지공단 (대한통운/ 범한판토스)	<ul style="list-style-type: none"> - 2005년 7월 시화·창원 산업공단 내 25개사 물류공동화 사업 실 (매 3년 단위로 위탁사 재선정) - 산업단지 내 입주기업과 인근 화주기업을 중심으로 물류관련 중 개, 대행, 운영, 지원 서비스 제공 - 산업단지내 또는 산업단지 간 공동수·배송, 공동보관, 수출입물류 서비스 등 정보시스템을 구축하여 운영 - 정부가 일부 지원하고 산업단지공단 일부 부담 - 부품 및 반제품 수입·보관, 조달물류, CFS 수출관련 업무 수행 - 운송수단 대형화와 공동배송을 통해 물류비 10~20% 절감, 보관료 10% 절감, 공단 내 교통체증 및 유류비 절감, 환경오염 원 삭감, 일정한 납품수행 가능
인천항 LCL 공동물류센터	한국무역협회 인천항만공사	<ul style="list-style-type: none"> - 2010년 3월 인천항 물류공동센터 개장 - 소량컨테이너화물(LCL) 취급, 타 항만 대비 해상운임 20~30%, 육상운송료 60~80%, CFS 작업료 및 통관 수수료 30% 절감 가능
중소기업공동 A/S센터	중소기업유 통센터	<ul style="list-style-type: none"> - 2009년 10월 중소기업 공동 A/S센터 개장하여 80여개 중소 제 조업체 참여 - 전국 5대 광역별 거점 건립 계획, 대행사가 보유한 전국 167개 A/S망 운영 - 웰빙가전, 일반가전, PC, 멀티미디어, 차량용 A/V 취급

		<ul style="list-style-type: none"> - 개별 중소기업이 보유하기 힘든 수리용 자재 및 부품 보관 공간을 확보해 A/S센터 운영비 절감, 서비스망 구축을 통한 중소기업 제품 신뢰도 제고 기대
제주 공동물류센터 (평택, 부산)	제주시 제주테크노 파크	<ul style="list-style-type: none"> - 2007년 제주 중소기업들의 국내의 마케팅 활동 지원사업 일환으로 평택항 및 부산 감천항 인근에 제주공동물류사업 추진 - 평택항 제주공동물류센터에는 23개 업체가 참여하고 있으며, 주로 농수산물업체를 제외한 가공제조업체임 - 대도시 소비지 신속한 제품 출하 및 원자재 원활한 조달 기능 수행
인천남동공단 물류 공동센터	인천시	<ul style="list-style-type: none"> - 2006년 9월 개장, 남동공단 내 제조 및 판매(수입)사업자 33개사 참여한 공동물류 실시 - 참여기업의 물류표준화와 자동화 유도로 물류생산성과 채산성 향상, 보관 및 수·배송 비용 개선으로 물류비 20~30% 절감
조선기자재 공동물류센터	부산시	<ul style="list-style-type: none"> - 2006년 11월 녹산 국가산업단지 물류공동센터 개장 - 부산 조선해양기자재공업협동조합 291개사 참여 - 일반창고(조선기자재), 보세창고(부산권항으로 입출항하는 모든 수·출입 화물) 운영 - 개별 공장 내 대기물량 적치문제 해소에 따른 생산공간 확보, 신속한 검사, 출하 업무 수행으로 생산성 향상, 물류비 절감

자료: 서상범·한상용, 「환경 친화적 물류공동화 추진방안 연구」, 한국교통연구원, 2009, 재정리

2. 제주도의 물류공동화 현황

제주도에서는 물류정책기본법에 근거하여 물류기본계획을 수립하였다. 물류기본계획은 지역물류체계의 효율화를 통하여 물류비 절감 및 지역경제의 발전을 도모하고, 물류체계의 미래상을 종합적으로 제시하기 위하여 만들었다.

물류기본계획에 나온 내용 중 일부분만 발췌하자면 ‘물류공동화 사업의 확대 운영 물동량의 한계로 인해 상대적으로 높은 물류비용을 부담하고 있는 제주 지역으로서는 물류공동화 사업이 고비용 물류구조를 완화시킬 수 있는 최선의 사업이라 할 수 있다.’라고 나와있다.

위와 같이 제주도 내 기업들 상당수가 규모의 영세성과 섬이라는 지역적 특수성으로

인하여 물류 운영에 어려움을 겪고 있다. 이 같은 문제를 해결하기 위한 노력으로 최근 제주도에서 본격적으로 물류공동화 사업을 추진하고 있다. 제주테크노파크에서는 제주도 내 중소기업들의 ‘물류공동화’를 목적으로 도내 물류 공동집하, 보관 및 순환 수·배송 등 물류비 절감을 위해 같이 “제주특별자치도내 공동물류센터” 설치를 추진하고 있으며, 변화하고 있는 물류 환경에 대응하기 위하여 제주도에서는 새로운 물류기본계획을 수립할 예정이다.

현재 제주도에는 제주도수퍼마켓협동조합이 설립한 중소유통공동도매물류센터와 제주도 내 프랜차이즈 상점이나 택배 물량 처리를 위한 자체 물류 창고를 제외하면 공공부문 혹은 중소기업을 위한 공동물류센터가 거의 전무한 실정이다.

〈표 4〉를 보면 알 수 있듯이 평택, 부산에 제주도 물량 전용의 물류센터가 존재해 있으며, 이곳에서 공동물류가 이루어지고 있다.

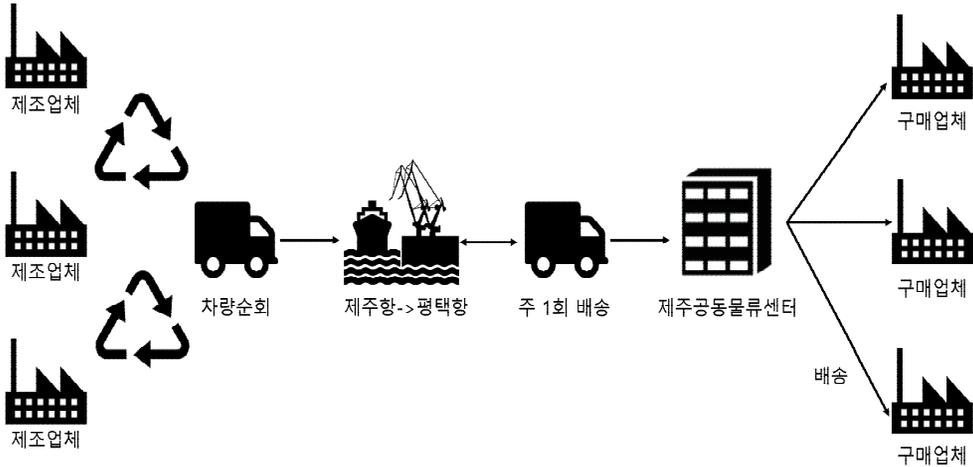
가. 평택 제주 공동물류센터

제주 공동물류센터는 제주도 내 중소기업들의 국내외 마케팅 활동 지원 및 물류비용 절감을 위하여 제주테크노파크와 중소기업유통센터 등이 2008년부터 평택항 인근에 제주공동물류센터를 운영하고 있다. 현재 롯데로지스틱스가 물류센터 운영 중에 있다.

제주 공동물류센터에서는 공동 집하, 수배송, 보관, 재고관리, 재포장 등의 기능을 담당하고 있다.

운영방식으로 제주지역 중소기업체들이 생산한 제품을 공동으로 수배송하여 소비자인 수도권 인근 제주공동물류센터에 입고하여 공동보관 후, 각 거래처별 발송하거나 참여업체들이 주문한 부자재를 공동물류센터에 공동 집하한 후, 선박으로 공동 수송하여 각 제주도 내의 기업으로 배송하고 있다. 다음 〈그림 3〉은 평택에 있는 제주 공동물류센터 물류 프로세스에 관한 내용이다.

〈그림 3〉 제주공동물류센터 물류 프로세스



제주지역 내의 기업들은 대부분 물류비 부담능력이 떨어지는 중소기업으로 지리적인 특성상 상대적으로 물류 운영 면에 있어 더 많은 투자가 요구되는 상황이다. 그러므로 기업들의 물류자원을 공동으로 이용함으로써 비용 절감과 동시에 제품을 고객에게 적시 공급하는 효과를 얻을 수 있었다.

3. 제주 물류공동화 추진상의 문제점

제주지역은 앞서 언급한대로 도내 기업들의 영세성과 섬이라는 지역 특수성으로 인하여 효율적인 물류 운영의 어려움과 과도한 물류비를 부담하고 있다. 각 발화주 간 화물의 공동물류를 통하여 위와 같은 문제들을 타개하려는 노력은 계속 되어왔으나, 당사기업간의 이해부족과 정부·지자체의 지원 미비 등으로 인하여 무산되는 일이 많았다.

제주도에서 물류공동화를 추진하는데 있어 어떠한 문제점들이 상존해 있으며, 특히 어떤 요인들이 크게 가로막는지에 대하여 탐색하는 것은 중요할 것이다. 여러 가지 요인들이 있겠지만 제주도정과 기업 측면에서 물류공동화 추진상의 문제점을 살펴보았다.

가. 물류공동화를 위한 지원 부족

물류공동화를 위해서는 물류센터단지를 건설하거나 혹은 물류센터를 가지고 있는 업체에 임대 의뢰를 하여 화물을 공동으로 보관 및 배송 등을 해야 한다. 그러나 초기투자 비용이 많이 들고 물류센터 운영의 어려움으로 인하여 제주도 내 기업들이 물류공동화를 추진하기에는 현실적으로 어려움이 많은 것이 사실이다.

제주도 내에서는 여러 조합원들의 일치된 이해관계를 통하여 설립한 공동 물류센터 혹은 도외 유통기업들이 도내 물량 처리를 위한 자체 물류센터 등을 가지고 있으나 공공부문의 중·대형 규모의 공동물류센터는 가지고 있지 않다. 제주도 지자체 중심으로 물류센터 구축을 위한 투자가 잘 이루어지지 않음으로 인한 물류센터의 부재는 물류공동화가 애초에 이루어지지 못하는 대표적인 이유라고 할 수 있다.

작년 까지도 제주도의 물류 지원 정책은 기업들이 물류 운영 개선을 위해서는 다소 부족하였으며, 제주도 내 기업들을 위한 물류공동화 사업 추진도 꾸준하게 문제가 제기 되어왔음에도 불구하고, 열악한 수익성이나 물류센터를 위탁할 전문물류기업의 부재 등으로 인하여 쉽게 가라앉는 일이 많았다.

나. 기업들의 참여 의지 부족

물류공동화는 동일업종 혹은 이업종 간 함께 물류 센터 운영을 하는 것이므로 기업 간 목표의 불일치 혹은 이해관계의 상충 등으로 인하여 갈등이 야기되는 문제를 가지고 있다. 동일업종의 경우 공동으로 물류 관리를 하나 자사와 경쟁을 해야 하는 관계일 수밖에 없다. 그러므로 자사의 영업 전략이나 판매단가, 물류 서비스(배송비, 회수 조건) 등이 경쟁 기업에게 유출될 위험이 있으며, 이는 기업들의 물류공동화에 장애요소라고 할 수 있다.

그러나 물류기본계획에 나온 제주도내 기업을 대상으로 한 설문조사에 따르면 물류공동화의 방해요소로 ‘배송시기의 임의조정의 어려움’이 가장 높게 응답되었다.²⁾ 이것은

2) 제주도 물류기본계획 중 제주도내 기업으로 대상으로 한 ‘물류공동화를 시행하지 않는 이유’에 대한 설문 조사에서 배송시기의 임의 조정의 어려움(19.72%)이 1위로 응답되었다.

물류공동화 인한 가장 큰 단점으로서 꼽을 수 있으며, 이미 타 지역의 업체들보다 불리한 물류 조건 속에서 배송 시기의 지연은 도내 물류 센터 입주 업체들에게 큰 부담으로 작용될 수 있다.

그리고 자사가 직접 물류를 수행하던 기업의 경우에는 기존에 가지고 있던 자산(인력, 창고, 차량, 설비, 시스템 등)의 처리에 대한 문제가 있다. 그리고 자사 물류 부서의 통합으로 인해 인력 구조조정 등으로 인한 노사 간 분쟁 등의 문제가 발생 할 수 있다. 제주도 내의 경우 마땅한 물류공동화 시설이 없어 자체 물류 창고를 가지고 있는 기업이 많다. 물류 창고를 구축하면서 기업들은 막대한 비용을 소요하였으며, 물류 창고 운영 인력도 보강하였다. 그러나 물류공동화를 위하여 시설의 매각이나 인력 구조조정은 부담스러울수 밖에 없을 것이다.

IV. 제주 물류공동화 활성화 방안

물류기본계획에서는 물류공동화에 대하여 ‘물동량의 한계로 인해 상대적으로 높은 물류비용을 부담하고 있는 제주 지역으로서는 물류공동화 사업이 고비용 물류구조를 완화시킬 수 있는 최선의 사업’이라고 나와 있다. 본 연구에서 언급하였듯이 제주도의 물류를 효율적으로 운영하기 위해서는 물류공동화가 그 대안이라 할 수 있다.

현재 제주도에서 운영·실시하고 있는 물류공동화사업을 더욱 더 확대하여 제주지역의 물류 문제를 관리·담당하고 물류인프라를 구축·운영할 수 있는 기반을 마련해야 할 것이다.

위와 같은 물류공동화를 위한 기반 마련 중 첫째로 정책적 지원이 선행 되어야 할 것이다. 물류공동화 참여로 인한 금전적 혜택이나 물류센터의 입주를 유도할 수 있는 제도적 마련으로 물류공동화를 위한 환경이 만들어져야 한다. 우선 제주도에서 도내 물류공동화에 대한 개선 정책을 마련하여 분위기를 조성하고, 이러한 이해관계에 있는 기업들이 적극적으로 물류공동화를 추진 할 수 있도록 해야 할 것이다. 또한 물류공동화 및 서비스가 효율적으로 수행될 수 있도록 관련기업 혹은 유관기관간의 협력적인 네트워크를 구축할 수 있도록 제주도에서 지원하는 역할을 수행해야 할 것이다.

둘째로 물류공동화 관련 지원 정책이 갖추어 졌다면, 이를 위한 인프라가 구축되어야 한다. 제주도는 특히 1차 산업이 발달되어 있다. 농·수산식품의 경우 까다로운 관리가 필요한 상품들이므로 이를 전문적으로 처리할 수 있는 냉장·냉동 물류센터가 필요하다. 이렇게 전문화된 냉장·냉동 물류센터가 구축되어 있다면 물류공동화센터에 1차산업 상품을 판매하는 기업의 경우 가공·포장·보관 업무 등을 한곳에서 하게 되므로 효율적인 운영이 가능하다. 그리고 제주도에서 활동하는 기업들 중에서 중소기업이 상당수를 차지하므로 물류 창고나 수·배송을 위한 화물 트럭 등이 오래되었거나 열악한 실정이 대부분이다. 그리고 반입·반출 물량이 크지 않아 소규모 화물 전용의 보관 장소 확보가 중요하다. 이를 감안한 물류 자동화 시설이나 소량 화물 위주의 보관을 위한 창고 시설 및 전용 파렛트를 도입하여 중소기업 입주업체들의 편의성을 도모해야 할 것이다.

셋째로 제주도의 기업 환경을 이해하고 물류공동화 시설의 원활한 운영이 가능하도록 위탁할 수 있는 전문물류기업을 찾는 것 또한 중요하다. 제주도의 산업구조는 1차 산업이 주를 이루므로 성수기·비성수기 구분에 따른 물동량 차이가 많이 발생한다. 그래서 성수기가 지나고 비성수기에는 공동물류센터에 잉여 공간·인력의 발생으로 운영이나 수익성면에서 악화되는 상황이 발생할 수 있다. 만약 이러한 위기를 버티지 못한다면 물류센터운영을 포기하여 나가게 되고 그렇다면 입주한 업체들의 타격 또한 대단히 클 수밖에 없다. 이처럼 비성수기에 나타나는 문제점을 극복할 수 있도록 다양한 산업 분야의 기업들을 공동물류센터에 유도하고 위기 극복 경험이 풍부한 전문물류기업에게 위탁을 해야 할 것이다. 그리고 입주 업체들의 물류 운영 컨설팅이나 물류공동화 홍보 마케팅까지 이루어진다면 제주도의 물류공동화 활성화에 중추적인 역할을 하게 될 것이다.

V. 결 론

제주도는 예로부터 물류의 불모지로 인식되어 왔으며, 이를 해결하기 위하여 수많은 방안을 강구하여 왔으나 추진 정책의 미흡이나 물류공동화 중요성에 대하여 기업들의 인식 부족 등으로 흐지부지되는 경우가 발생하였다. 제주도 내에 물류공동화를 위한 전문

물류센터가 없는 상황은 이러한 사실을 대변한다. 특히 제주도가 아닌 도외에 공동물류센터가 있다는 것은 아이러니한 상황이라고 할 수 있다.

최근 정부의 주도로 물류가 부각되면서 지자체 또한 물류 산업 진흥에 열을 올리고 있다. 제주도도 마찬가지로 도내 물류의 효율적인 운영을 위하여 다방면으로 노력을 하고 있다. 그리하여 제주도에서는 예전의 물류공동화 추진 정책들과는 달리 적극적으로 외부 기관에 연구용역을 맡기거나 컨설팅을 받는 등 물류공동화를 실행시키기 위한 활발한 모습을 보이고 있다. 또한 물류전문인력양성을 위한 교육을 진행 하는 등 도내에서 물류 인력을 확충하기 위한 노력도 하고 있다.

물류공동화를 위해서 정책적인 지원이 많이 되어야 하는 만큼 물류공동화를 위한 현재 제주도의 행보는 긍정적으로 바라볼 수 있을 것이다. 하지만 제주도라는 지역적 특수성에 맞게 환경을 고려한 정책과 꾸준하게 물류공동화 사업에 지원이 이루어지는가에 대해서 지속적인 관심이 필요하다.

물류공동화는 제주도의 숙원사업이자 물류 볼모지에 있는 도민들에게는 염원이라고 할 수 있다. 이제까지 비효율적인 물류 운영은 어쩔 수 없는 선택이고 높은 물류비용은 당연하다고 여겨져 왔다. 이러한 인식을 바꾸고 물류 환경을 개선시키기에 지금이 가장 좋은 기회라고 생각된다. 제주도에서 물류공동화가 왜 이루어지지 않는지에 대해서 명확하게 문제점을 파악하고 활성화 방안의 모색은 제주도의 발전을 위한 중요한 밑거름이 될 것이다.

제주도 물류발전을 이끌고 더 나아가 제주도 전체의 숙원 사업을 해결하기 위해서 물류공동화를 위한 모두의 노력이 필요할 때이다.

[참고문헌]

- 대한상공회의소(1995), 물류공동화 추진 매뉴얼.
- 박병주, 유동호, & 이우신(2010), “경상남도 주요산업 물류공동화 방안 연구”, 경남발전연구원.
- 백병성(2009), “물류공동화 사례를 통한 시사점”, 부산발전연구원, 제47호.
- 서상범, 한상용(2009), “환경 친화적 물류공동화 추진방안 연구”, 한국교통연구원.
- 이경원, 옥선중, & 윤동훈(2001), “전자제품의 물류공동화에 관한 연구”, 한국물류학회지, 11(2), 1-23.
- 이상근(2011), “공동물류의 효과 분석과 육성방안에 대한 연구”, 인천대학교 박사학위 논문.
- 제주특별자치도(2010), 물류기본계획.
- 지세진, 정희운, & 강경우(2001), “물류공동화에 영향을 미치는 요소에 관한 연구”, 로지스틱스연구, 9(2), 1-14.
- 한승철(2009), “제주물류혁신시스템으로서의 물류공동화”, 제주발전포럼, 제30호.
- Lambert, D. M., & Stock, J. R.(1993), 『Strategic Logistics Management』, 3rd edit. Boston, Irwin.