

특집1

충남 교통분야별 지속가능한 발전전략과 과제

교통·물류 여건전망과 발전방안

도로, 철도, 항만, 물류를 중심으로

김형철 _ 충남연구원 책임연구원
이향숙 _ 인천대 동북아물류대학원 교수



머리말

충남은 교통·물류의 여건변화를 미리 진단하고 발전방안에 대한 고찰이 필요하다. 교통시설 SOC(도로, 철도, 항만, 공항 등) 투자는 국가 경쟁력 제고와 함께 삶의 질 향상에 큰 영향을 미친다. 우리나라는 60년대 이후로 SOC 분야의 재정투자를 확충한 결과 경제성장이 급속히 진행되어 왔다. 최근에 국가 SOC 재정운용 계획의 이슈는 녹색성장을 위한 저탄소 교통체계 구축과 친환경 SOC시설 활성화이다. 이러한 측면에서 국가는 기업의 생산 활동, 물류, 광역권 발전을 뒷받침하는 효율적인 교통·물류 체계를 확충하고자 노력하고 있으며, 도로·철도·항만 등의 개별적인 투자를 지양하고 교통수단 간의 통합과 연계성을 강조하는 정책을 펼쳐나가고 있다. 이에 충남은 교통·물류의 현황과 여건변화를 면밀히 파악하고, 국가 기조에 발맞춰 교통SOC 시설 간에 효율적인 네트워크 체계가 이루어질 수 있도록 노력해야 할 것이다.

교통·물류의 지속적인 투자와 운영 측면의 효율화는 동시에 고려되어야 한다. OECD 국가 중 우리나라의 도로연장, km당 자동차 대수, 철도영업거리 등은 중하위 수준에 머물러 있다. 또한, 사회경제적 여건을 고려한 우리나라 철도연장의 적정 규모는 6,000km로, 약 2,000km의 추가 건설이 필요한 실정이다. 이는 우리나라 전체적인 측면에서의 수준이다. 수도권 이외의 충남을 포함한 지방지역의 현실은 더 열악한 상황이다. 따라서 지방지역에 대한 투자는 지속될 필요가 있다. 하지만, 무작정 도로, 철도 등의 교통SOC 시설을 건설하는 것도 예산제약 상황과 경제성 논리 측면에서 지속가능한 전략으로 판단하긴 어렵다. 따라서 충남은 기존의 SOC 시설을 효율적으로 연계, 운영, 관리하기 위한 전략과 발전방안을 구상할 필요가 있다.

본 글에서 다루는 분야는 충남의 도로, 철도, 항만, 물류 분야이다. 그리고 각 분야별 충남의 현황과 장래 여건변화를 파악하고 향후 발전방안들을 제안한다.



연계 도로망 확충과 지방도 투자·관리 효율화

현황과 장래 여건변화

충남의 도로연장 수준은 경기도를 제외하고 도 단위 지자체 중 가장 낮은 수준에 머물러 있다. 2014년 말을 기준으로 전국의 국토계수당¹⁾ 도로연장의 평균은 1.99이고, 특별·광역시를 제외한 도단위 평균은 1.84이다. 충남의 국토계수당 도로연장은 도단위 평균보다 낮은 1.67 수준으로, 경기도(1.15)를 제외하고 도단위 지자체 중 가장 낮은 수준이다. 전국 9개²⁾ 도를 기준으로 국토계수당 도로위계별 연장을 살펴보면, 고속도로는 0.10으로 3위(도평균 0.09), 국도는 0.31로 5위(도평균 0.28), 지방도는 0.40으로 7위(도평균 0.43), 시도는 0.59로 4위(도평균 0.64), 군도는 0.27로 8위(도평균 0.55)이다.

〈표 1〉 지역별 화물자동차 대·km당 차량운행비용 원단위(2014년 기준)

(단위: 원/대·km)

지역명	고속도로	국도	지방도	시·군도	비고
특별·광역시	서울	301	379	335	421
	부산	304	356	294	369
	대구	303	317	282	376
	인천	290	339	362	373
	광주	296	357	284	401
	대전	290	334	368	388
	울산	284	328	441	376
	세종	278	309	321	292
도	경기	291	310(1순위)	319(1순위)	370
	강원	298	286	296	306
	충북	281	289	295	321
	충남	282	290(3순위)	308(3순위)	315
	전북	288	284	288	330
	전남	294	288	294	317
	경북	290	287	294	341
	경남	284	304(2순위)	310(2순위)	358

출처) 충남연구원, 충청남도 SOC 분야별 현황 수준 검토 및 시사점, 현안과제연구 Issue Report, p. 6, 2015.

주1) 통행량 분석은 KTDB 전국권 배포자료(2015년 3월)와 TransCAD 6.0 활용

주2) 차종별·속도별 차량운행비용(원/km)은 국토교통부의 '교통시설 투자평가지침(제5차 개정)' 활용

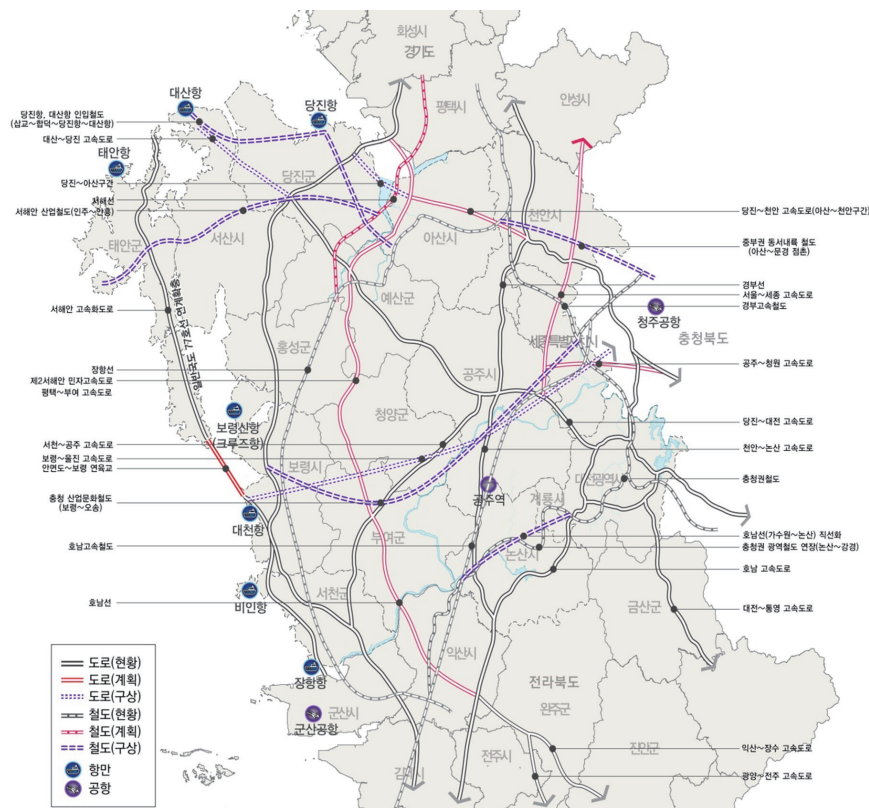
1) 각 지역별 면적(㎡)과 인구수(명)가 서로 상이하므로, 표준적인 지표를 기준으로 상대비교하기 위해 국토계수를 활용함. 국토계수의 산출 수식은 $\sqrt{\text{국토면적(㎡)} \times \text{인구(천명)}}$ 임

2) 9개 도는 경기도, 강원도, 충청북도, 충청남도, 전라북도, 전라남도, 경상북도, 경상남도, 제주도를 의미함



충남의 화물자동차 운행비용은 타 지역에 비하여 높은 수준이다. 충남의 화물자동차 대·km당 차량운행비용 원단위³⁾는 국도와 지방도를 기준으로 경기도와 경상남도에 이어서 세 번째로 높다. 화물자동차 운행비용의 증가 원인은 속도(km/h)와 이동거리(km)에 기인한다. 이와 같은 측면에서, 충남의 산업·물류단지를 연결하는 도로의 연계체계, 접근성, 굴곡도, 교통지체 등의 서비스수준은 타 지역보다 열악한 수준임을 알 수 있다.

충남 도로의 주요 여건변화는 광역도로망 확충을 들 수 있다. 충남은 수도권 남쪽에 위치한다. 그리고 호남지역에서 수도권으로 접근하는 대부분의 통행량이 충남을 경유한다. 이러한 지리적 특성으로 인하여 충남 지역 내의 서해안 고속도로, 경부고속도로, 호남고속도로, 천안-논산 고속도로 등은 현재까지도 지역간 연계교통축의 역할을 수행하고



〈그림 1〉 충남 광역 교통망(고속도로, 철도) 현황, 계획, 구상(안)

3) 각 지역별로 화물자동차 운행대수, 도로의 밀도와 연장 등에 차이가 있으므로 총량적 수준에서 화물자동차 운행비용 비교는 어려움. 따라서 각 지역별 대·km 당 화물자동차 운행비용 원단위를 산출하여 상대적인 수준을 비교함. 원단위 산출 방법은 통행배정된 화물차 (TransCAD 6.0 활용)와 차종별·속도별 차량운행비용 원단위를 이용하여 각 지자체의 국도와 지방도 상의 화물자동차 운행비용을 추정함. 그리고 각 도로링크의 연장, 통행배정된 화물자동차 통행량을 기준으로 가중 평균하여 원단위를 산출함.



있다. 지속적인 충남의 변화 속에 향후 가시화된 3개의 고속도로 사업이 있다. 이는 평택-부여익산 고속도로, 대산-당진 고속도로, 서울-세종 고속도로 사업이다. 첫째, 평택-부여익산 고속도로는 기존 서해안고속도로, 경부고속도로의 통행량을 분산시키는 역할을 수행한다. 둘째, 대산-당진 고속도로는 석유화학단지과 대산항의 급증하는 물동량을 처리하고, 지역간 물류비용 절감효과를 도모하는 역할을 수행한다. 셋째, 서울-세종 고속도로는 세종특별자치시와 수도권 또는 기타 지역간 통행에 있어서 이동성 향상에 기여하고, 기존 경부고속도로의 통행량을 분산시키는 역할도 수행한다. 충남은 이와 같이 장래 도로의 여건변화를 감안하여 유기적인 도로망체계 구축을 위한 대응방안을 마련할 필요가 있다.

충남 도로체계 발전방안

충남 도로체계의 발전을 위한 방안은 두 가지로 광역도로망과 연계도로 확충, 지방도의 효율적인 투자와 관리이다.

첫째, 광역도로망과 연계도로 확충이 필요하다. 충남은 산업·물류시설, 다양한 관광·레저 자원들이 위치한 시설까지 접근성을 향상시킬 필요가 있다. 이를 통하여, 충남의 지역간 또는 지역내 물류비 절감, 산업·물류단지 활성화, 관광지 활성화를 동시에 추구할 수 있다. 그리고 이는 곧 충남의 발전을 견인하는 지역경제 활성화에 촉매 역할을 수행할 것으로 예상된다. 도로의 고유특성인 문전수송서비스(door to door service)와 네트워크 연계효과를 극대화하기 위해서는 장래 확충되는 광역도로망과 충남 지역내의 국도, 지방도, 시·군도의 유기적인 도로체계를 사전에 구상할 필요가 있다.

둘째, 지방도의 효율적인 투자와 관리가 필요하다. 충남의 지방도 투자는 지속되어야 한다. 충남의 국토계수당 지방도 연장은 타 지역에 비하여 낮은 수준이나, 현재 충남의 지방도 투자 사업비는 연차별로 감소⁴⁾하는 추세이다. 지방도는 장래 광역도로망과 시·군도를 연계하여 충남의 이동성과 접근성을 향상시키는 데에 중요한 역할을 수행한다. 따라서 지방도의 물리적 확충 대안이 지속가능한 도로체계 발전방안을 구상하는 데에 있어서 완전히 배제되지 않도록 계획수립 단계에 고려되어야 한다. 또한, 지방도는 충남의 자산으로 인식될 필요가 있고, 효율적인 유지관리를 위한 노력이 필요하다. 도로시설의 성능은 대체로 서서히 저하되다가 성능수준이 임계점까지 도달하면 이후에 급격히 저하되는 특성이 있다. 이러한 임계점 이하의 지방도 자산가치가 급격하게 하락하는 것을 방지할 수 있도록 예방적 차원의 관리시스템 구축과 지속적인 유지보수가 필요하다.

4) 충남 지방도 투자 사업비는 2010년에 716억원(정비사업비 604억원, 유지보수사업비 112억원)에서 2015년에 461억원(정비사업비 323억원, 유지보수비 138억원)으로 감소



철도 중심의 교통거점화, 경제·산업지대 철도망 구축

현황과 장래 여건변화

충남과 수도권 간의 통행은 대부분 승용차 수단이 이용된다. 충남과 수도권⁵⁾ 간의 통행량은 2012년을 기준으로 376,290(통행/일)⁶⁾이며, 수도권과 타 지역간 통행량 중 가장 많은 비중을 차지한다. 또한, 충남과 수도권 간의 교통수단 분담비율은 승용차 53.1%, 버스 25.9%, 철도/지하철 18.5%, 고속철도 2.5%로 집계된다. 이는 충남에서 수도권으로 이동 시 100명 중 약 53명은 승용차 수단을 이용한다는 것이다. 일반적으로 통행자는 자신의 효용을 극대화하기 위해 합리적인 선택을 한다. 이는 교통수단선택과 경로선택 행태에서도 다를 바 없다. 첨단교통정보에 노출되어 있는 통행자는 통행시간과 비용이 최소화 될 수 있도록 가급적 모든 정보를 활용한다. 그렇다면 충남과 수도권을 오가는 통행자 중 과반수 이상은 승용차가 대중교통보다 효용이 높다는 것을 의미한다. 다시 말해서, 대중교통 수단을 이용하는 것이 비교적 매력적인 대안이 아니라는 것이다. 이러한 요인은 여러 가지가 있을 수 있으나, 가장 주요한 요인은 최초 출발지 또는 최종 도착지에서 버스 정류소나 철도역까지 시간적, 비용적 측면의 접근성이 매우 열악하다는 것이다. 충남은 대중교통 활성화를 위한 노력을 지속적으로 하고 있다. 이러한 과정 속에서 주요 대중교통 거점시설인 철도역까지의 접근성 향상은 중요한 이슈로 고려된다.

충남 철도의 주요 여건변화는 서해선 복선전철, 장항선 복선전철, 제3차 국가철도망 구축계획 상의 4개 철도사업이다. 첫째, 서해선 복선전철은 이미 기공식(15.05.22)을 마쳤고, 내포신도시를 비롯한 인근 지역에서 수도권 서부지역으로 대중교통 접근성이 향상될 전망이다. 둘째, 장항선 복선전철은 현재 예비타당성조사가 진행중이며, 서해선 복선전철과 연계되어 수도권과의 접근성 향상에 기여할 것으로 고려된다. 셋째, 제3차 국가철도망 구축계획 상에 있는 신규 1개, 추가 검토대상 3개 철도사업이다. 신규사업은 아산-석문 국가산단선으로 충남 서북부 향만, 산업단지 등을 연계하는 철도망이다. 추가 검토대상 사업은 대산항선, 호남선 직선고속화, 보령선 등으로 향후 충청남도의 주요 경제·산업지대, 문화·관광지역을 연계하는 철도망이다. 이 중 대산항선은 신규사업인 아산-석문 국가산단선과 연결되어 대산항, 충남 서북부 산업단지, 서해선 복선전철과 연계되는 특징이 있다.

충남 철도부문 발전방안

충남 철도부문의 발전을 위한 방안은 두 가지로 철도 중심의 교통거점화, 경제·산업지대 철도망 구축이다.

첫째, 철도 중심의 교통거점화가 필요하다. 교통거점화의 주요 사항은 연계교통체계를 활성화하는 데에 있다. 이를

5) 수도권은 서울시, 인천시, 경기도를 의미함

6) 자료의 출처는 KTDB의 전국 지역간 통행량 자료(2012년 기준)

위해서는 세 가지의 세부목표가 고려될 필요가 있다. 첫째, 접근성 강화를 위한 교통인프라 구축이다. 세부방안으로 는 도로 구축 및 확·포장, 주차장 확보, 운행버스노선 구축을 들 수 있다. 둘째, 연계교통수단의 서비스 향상이다. 물 리적인 교통인프라 확충과 함께 제공되는 교통서비스 수준도 향상될 필요가 있다는 것이다. 구체적으로, 저렴한 주 차비용과 승용차 렌탈 서비스, 철도역과 각 지역 버스터미널과의 연계노선 확보, 버스이용객의 편의 증진을 위한 BIS/ BMS/BIT⁷⁾ 구축 등이 대표적인 예이다. 셋째, 복합환승센터 구축이다. 복합환승센터는 교통수단 간의 환승시설과 문 화·상업·업무 등의 지원시설을 복합적으로 구성하는 것을 의미한다. 즉, 대중교통중심 개발(TOD, Transit Oriented Development)의 원칙 아래 환승시설과 지원시설을 연계하여 고밀·복합 방식의 개발 사업을 유도하는 것이다.

둘째, 경제·산업지대 철도망 구축이 필요하다. 충남의 서북부 지역은 대표적인 경제·산업지대이며, 이 지역의 물동 량은 화물차를 이용한 장거리 이동이 대부분이다. 장거리 화물차의 물류비용은 동일한 기·종점을 철도로 수송하는 것보다 높은 것이 일반적이다. 따라서 철도망 구축은 물류비 절감 방안 중에 하나이다. 하지만, 철도망 구축이 물류비 절감을 위한 유일한 해법으로 단언하긴 어렵다. 화물차의 문전수송능력이 뒷받침되어야 철도역이 경유하지 않는 지역 까지 물류수송이 원활히 이루어질 수 있기 때문이다. 따라서 시설확보 측면도 중요하나 효율적인 운영을 위한 일괄수 송체계를 구축하는 방안도 모색할 필요가 있다.

체계적인 항만 관리와 개선으로 경쟁력 확보

항만 현황과 시사점

충남의 항만은 환황해권의 중심에 위치하여 동북아 교역 거점 구축에 유리한 조건을 가지고 있다. 또한, 중국의 다롄항·칭다오항과 최단거리에 입지하고 있어 중국과 연계한 고부가가치 산업을 육성할 수 있는 잠재성을 가지고 있다. 오늘날 한·중간 FTA로 인해 대중국 무역이 급증하는 시점에서 충남 항만의 문제점을 파악하고 개선하여 지리적 장점을 최대한 활용하기 위한 노력이 필요하다.

충남지역 항만은 수출입 화물을 처리하는 5개의 무역항(평택당진, 대산항, 장항항, 보령항, 태안항)과



〈그림 2〉 환황해경제권

7) BIS(Bus Information System)는 버스정보시스템, BMS(Bus Management System)는 버스운행관리시스템, BIT(Bus Information Terminal)는 버스정보안내단말기를 의미함



연안화물을 처리하는 2개의 연안항(대천항, 비인항)으로 구성되어 있다. 충남지역 항만물동량은 지속적으로 증가하는 추세이며, 2014년 기준 전국 28개 무역항 중 평택당진항이 5위, 대산항이 6위, 보령항이 14위로 상위 순위를 차지하고 있다. 최근에는 환황해권 시대의 주도권을 잡기 위해 당진항(철강)을 비롯한 대산항(컨테이너), 보령항(관광) 등 3대 항을 각각 특색있는 특화 항만으로 육성한다는 계획아래 국가 항만기본계획 반영을 추진하고 있다.

그러나 충남 항만은 항로, 항만시설, 서비스 및 연계수송 측면에서 문제점을 가지고 있다. 우선 이용 가능한 항로가 타 항만에 비해 매우 제한적이고 운행횟수도 적다. 항만시설 측면에서는 화물을 처리하기 위한 부두시설과 하역시설이 부족하고, 일부항만의 경우 대형선박이 접안 할 수 있는 수심 및 시설이 미비하다. 서비스 측면에서는 통관, 검역 절차가 복잡하고, 대중국 항만 교류 효율화를 위한 특화된 서비스가 부재하다. 또한 수출입화물 집화 및 물류서비스를 제공하는 지역전문 포워더도 부족한 실정이다. 연계수송측면에서는 항만과 주요 물류시설이 연계되는 운송로 부족으로 효율적 수송이 이루어지지 못하고 있다. 철도와 연계되어 있는 노선이 한계가 있어 주로 도로운송에 의존하고 있는 실정이다. 그밖에 대외적으로는 최근 주변 인근 무역항의 활성화에 따라 물동량 확보 경쟁에서 불리한 상황이다. 중국 경제의 성장에 따라 항만 활성화의 기회는 상승하고 있으나, 인천항, 평택·당진항(평택 지역)의 지속적인 성장과 발전으로 대중국 물동량의 대부분이 경쟁항만에서 처리되고 있는 상황이다.

항만 발전방안

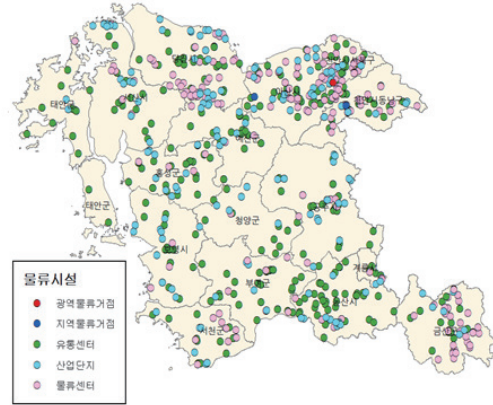
이러한 문제점들을 해결하기 위해 주요 수출입지역으로의 직항로개발, 항만시설 보완 및 확충, 항만서비스 증대, 효율적 연계수송체계 확보 등을 위한 단계적·구체적 방안이 필요하다. 이와 함께 항만운영에 IT 테크놀로지를 접목하고, 파트너와의 소통·협력을 통해 서비스를 개선해야 한다. 터미널 운영정보를 종합적으로 공유하고 관리하는 웹페이지를 구축하고, 글로벌 e-port를 지향하며, 애널리틱스(Analytics)기법의 도입으로 주요 고객정보 DB화, 맞춤형 서비스 등을 실현해야 한다. 또한 철강, 석유화학 및 에너지 등 기존의 항만별 특화된 화물처리 기능을 더욱 강화하여 타 항만과 경쟁이 아닌 분리된 기능을 제공해야 한다. 그밖에 충남은 다양한 관광자원(백제문화권 역사·문화유산, 해상관광자원 등)을 확보하고 있는 지역으로, 이를 항만 활성화를 위한 동력으로 활용하여 시너지 효과를 노려야 한다.

항만은 지리적으로 가깝다고 해서 이용하는 것이 아니다. 총 물류비 절감, 항만서비스 강화 등을 통한 물류효율성 증대가 물동량을 창출하는 것이다. 충남 항만은 지금 변화의 시기를 겪고 있다. 이때 보다 체계적인 항만 관리 및 개선을 통해 오늘날 경쟁적 시대에서 우위를 차지할 수 있을 것이다.

지역물류 거점시설 확보와 운영체계 개선

물류시설 현황

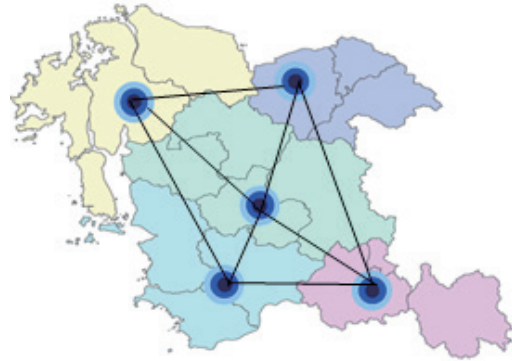
충남 내 물류시설로는 물류단지 1개소, 화물터미널 2개소, 유통센터 300개소, 산업단지 150개소, 물류센터 약 130개소 등이 입지하고 있다. 광역거점시설은 물류단지 1개소(천안)를 운영하고 있으며, 기존 광역거점시설인 내륙물류기지 1개소(연기)는 세종시로 편입된 상태이다. 지역거점시설은 화물터미널 2개소(천안, 아산)만 운영되어 미흡한 상황으로 추가 확보가 시급하다.



〈그림 3〉 충남 물류시설

지역물류거점의 필요성

지역거점시설은 지역물류를 집합화하여 각종 물류업무를 효율적으로 수행하기 위한 중요한 장소이다. 지역거점시설의 확보를 위해서는 물류유발시설물 분포, 현재 및 장래 화물 이동 분포, 연계수송시스템 현황 및 확보 가능 여부, 지역산업 특성 등을 면밀히 검토하여 충남을 몇 개 권역으로 세분하고, 각 권역의 최적입지를 선정해야 한다. 또한 지역거점을 중심으로 수단 간 체계적 연계를 위한 수송네트워크 구축 방안이 함께 수립되어야 한다.



〈그림 4〉 충남 지역물류거점(예시)

지역물류거점을 통해 집화, 하역, 분류, 포장, 보관, 가공, 조립, 통관 등의 일반 기능을 수행할 수 있도록 하되, 지역적 특성을 고려하여 융·복합 물류기능을 수행하도록 함으로써 효율성을 증대시켜야 한다. 예를 들어, 향만지역에는 최근 증가하는 중국관광객을 고려하여 물류단지와 같이 유통, 판매 기능을 강화함으로써 관광객 유치 및 지역경제 활성화를 도모할 수 있다. 도심지역의 경우 첨단·복합형 도시첨단물류단지(e-Logis Town) 개념을 도입하여 현재 산재되어 있는 낙후된 도시 물류·유통시설을 도시첨단물류단지로 집합화·현대화·첨단화하고, 신유통산업 및 ICT 산업과의 연계를 촉진화하는 것이다.



물류운영 발전 방안

시설 측면의 강화와 함께 친환경 녹색물류체계 구축, 물류체계 효율화, 지역 물류산업 육성 등 운영 측면의 개선도 필요하다.

첫째, 온실가스 배출량의 증가에 따른 세계 에너지·자원 고갈, 기후변화 문제 등이 매우 심각하므로 물류시설의 건설 또는 확장시 저탄소 녹색성장에 부합하는 '친환경 그린(Green) 물류시설'을 조성할 수 있도록 유도해야 한다. 각 시설의 성격을 파악하여 지붕형 태양광발전 플랜트, 에너지절감시스템 등 에너지를 절감하고 환경오염을 최소화할 수 있는 시스템을 도입해야 한다. 또한 녹색물류 인증제도를 실시하여 우수 기업을 선정하고, 지자체차원에서 보조금 지원, 세제 감면 등 인센티브를 제공하는 방안도 고려해볼 수 있다. 그밖에 에너지 저감형/저공해 하역 장비 도입, 냉난방시설에 대한 에너지 저감장치 부착, 시설 장비에 대한 환경부하 표시 및 인증 의무화 등 기업의 각종 물류활동시 에너지 감소를 지향할 수 있는 지원정책을 수립해야 한다.



〈그림 5〉 친환경 그린(Green) 물류시설(예시)

둘째, 물류체계 효율화를 위해서는 물류 정보화, 물류 표준화, 물류 공동화가 필요하다. 우선 지자체 주도의 종합물류정보망 구축을 통해 개별화물정보망과 유관정보망을 연계한 종합물류정보시스템을 운영하여 정보를 공유하고, DB를 이용한 각종 통계분석을 수행할 수 있어야 한다. 물류 표준화를 위해서는 국가물류표준화 기본계획을 현실화하고, 이를 지역산업체에 적용할 수 있도록 장려해야 한다. 예를 들어, 화물 용기(팔레트, 컨테이너) 표준화 유도, 물류표준바코드 및 기업의 표준전자문서규격 도입 지원, 표준규격의 보급·확대와 장비 및 시설 개조 기업 지원, 표준화에 대한 인식 제고를 위한 홍보 및 교육 등을 실현하고, 도내 표준화 현황 파악과 평가를 위한 지속적 노력이 요구된다. 물류 공동화의 경우 지역특성, 도시규모, 화물품목에 따라 적합한 유형을 개발하여 업체의 참여를 유도하도록 해야 한다. 시

설 지원과 화주 및 운송업자 지원으로 분류하여 수행하며, 무엇보다 물류공동화에 대한 인식 및 효과에 대한 교육을 통해 참여도를 높여야 한다.

마지막으로, 지역 물류산업 육성을 위해서는 먼저 산업 특성을 면밀히 검토한 후, 지역 3PL(Third Party Logistics) 활성화, 해외기업 유치, 글로벌 물류기업 육성 등을 통해 지역물류산업 고도화를 도모해야 한다. 또한 전문인력 양성, 전담부서 및 협의체 구성, 물류산업 투명성 강화 등을 통해 물류산업 경쟁력을 증대시켜야 한다.



〈그림 6〉 충청남도 종합물류정보시스템(안)

맺음말

충남 각 분야별(도로, 철도, 항만, 물류 등) 발전방안은 지속적인 시설투자와 체계적인 운영으로 요약된다. 분야별 중점 발전방안을 살펴보면, 도로분야는 연계도로망 확충과 지방도 투자·관리의 효율화, 철도분야는 철도중심의 교통거점화와 경제·산업지대 철도망 구축, 항만분야는 체계적인 항만 관리와 개선으로 경쟁력 확보, 물류분야는 거점시설 확보와 운영체계 개선이다.

각 분야별 발전방안의 실천을 위해서는 정책사업 추진에 따른 역할정립, 투자재원조달, 성과관리 등이 구체적으로 수립되어야 한다. 첫째, 역할정립은 관·산·학·연 등으로 구분하고, 분야별로 실효성 있는 실행방안을 도출한다. 둘째, 투자재원조달은 국비, 지방비, 국비와 지방비 매칭 등의 다양한 재원확보 방안을 모색한다. 셋째, 성과관리는 가급적 정량적인 수치로 성과지표를 도출하고 연차별 관리방안을 수립하여 추진한다. ◀

