

2020

ISSUE BRIEFING

연구진

나정호_산업경제연구부 부연구위원

이병훈_산업경제연구부 전문연구원

화물자동차 안전운임제 도입에 따른 군산항 대응전략

CONTENTS

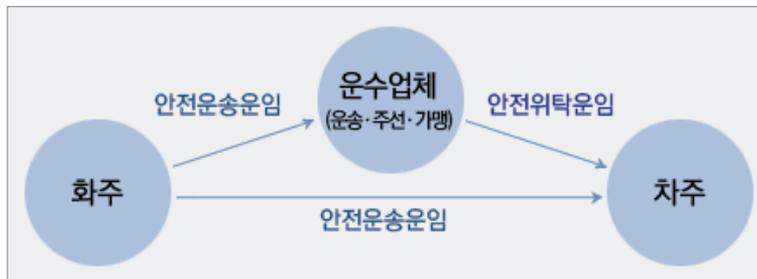
- 1. 화물자동차 안전운임제의 개념과 대응 필요성 2
- 2. 전라북도 수출입 현황 3
- 3. 안전운임제 도입에 따른 군산항의 기회와 위협 7
- 4. 전라북도 수출입 화물의 군산항 유치전략 9

1. 화물자동차 안전운임제의 개념과 대응 필요성

◎ 화물자동차 안전운임제 개념과 추진목적

- “화물자동차 안전운임”은 화물차주에 대한 적절한 운임을 보장하여 과로, 과속, 과적 운행을 방지하는 등 교통안전을 확보하기 위하여 필요한 최소한의 운임
 - 화물자동차 안전운송원가에 적정 이윤을 더하여 화물자동차 안전운임위원회의 심의·의결을 거쳐 국토교통부장관이 공표한 운임을 말하며, 화물자동차 안전운송운임과 안전위탁운임으로 구성(화물자동차 운수사업법 제2조 제13항)
- 「화물자동차 운수사업법」에 근거하여 시행되는 안전운임제는 3년 일몰제로 2020년 1월 1일부터 2022년 12월 31일까지 적용되며, 국토교통부는 한국교통안전공단 화물자동차안전운임 신고센터를 설치하여 안정적 운영을 지원
 - 컨테이너와 시멘트 등 2개 품목에 우선 적용되며, 안전위탁운임과 안전운송운임을 설정하여 운전자의 안전운임과 운수사업자의 적정이윤을 규정

〈그림〉 화물자동차 안전운임제도



출처: 화물자동차 안전운임신고센터 홈페이지. safetruck.go.kr. 접속일: 2020. 2. 29.

- 화물자동차 운송업계의 다단계 계약구조, 위·수탁제 등 지속된 운송업계의 문제를 해결하고, 적정 운임 보장으로 운전자 소득 보장과 과로·과적·과속 등 사고를 예방하여 교통안전 제고에 목적이 있음

◎ 화물자동차 안전운임제 도입에 따른 대응 필요성

- 화물자동차 안전운임제도의 정착을 위하여 시행 후 2개월 동안 안전운임 위반 시 시정조치를 요구하는 계도기간을 운영
 - 안전운임제 계도기간(2020. 1. 1.~2020. 2. 29.) 종료에 따라 위반 또는 계도기간 중 시정조치를 미이행한 경우 과태료 처분 시행시점이 도래
- 화물자동차 안전운임제 도입 이전에는 수출입 화물의 원활한 처리를 위하여 북화화물이 많은 대형항만의 경우 운임할인혜택을 적용하고 있어, 지리적으로 인접한 지역 항만보다 광양항, 부산항 등 대형 항만의 선호도가 높음

화물자동차 안전운임제 도입에 따른 군산항 대응전략

- 해상운임의 경우 중국 수출·입 컨테이너 균형(공컨테이너 포지셔닝)을 맞추기 위하여 상대적으로 거리가 먼 광양항, 부산항이 군산항 보다 해상운임이 저렴
- 전주시를 기·종점으로 수출·입을 할 경우 컨테이너 육상운임 고시에 따르면 군산항 이용시 140,000원(약 50km 40분 소요), 광양항 이용시 230,000(약 188km, 2시간 20분 소요), 부산항 이용시 330,000원(약 256km, 3시간 30분 소요) 순으로 저렴함에도 불구하고 해상운임의 차이, 내륙운임 할인제도 등으로 광양항, 부산항 등 대형 항만의 물류비 경쟁력이 있는 경우가 많음
- 이 제도 도입과 함께 군산항 개설항로가 있음에도 물류비 절감을 위하여 타 항만을 이용했던 전라북도 수출·입 화물을 중심으로 군산항 화물 유치 전략 수립 필요
 - 화물자동차 안전운임제의 도입으로 내륙운임 할인제도가 불가해짐에 따라, 전라북도 수출·입 화물의 경우 군산항 이용이 물류비 절감에 도움이 되는 상황
 - 야간·휴일 할증제도가 포함되어 야간·휴일 수송이 많은 물류업계 부담이 가중될 수 있으며, 원활한 내륙연계운송체계 구축이 선행되어야 기회를 활용할 수 있음
 - 화물자동차 안전운임제는 운송관행상 민간기업 주도로 대응해야 할 영역이지만, 전라북도 수출·입 활성화, 지역산업, 물류기반 육성 차원에서 전라도와 시·군에서 대응할 수 있는 전략이 필요

2. 전라북도 수출·입 현황

가. 전라북도 수출·입 현황 분석

- 한국무역협회 통계자료를 활용하여 전라북도 수출·입 상위 5개국을 분석한 결과, 수출은 중국, 미국, 베트남, 일본, 인도 순이며, 수입은 중국, 일본, 미국, 베트남, 독일 순으로 나타남
- 중국, 일본, 베트남을 기항하는 항로가 개설된 전라북도 유일의 수출·입 물류관문인 군산항은 타 항만을 이용하는 수출·입 화물 유치 가능성이 있음

〈표〉 전라북도 수출·입 상위 5개국 현황

(단위 : 백만 달러)

2018년 수출		2017년 수출		2016년 수출		3개년 총 수출	
중국	1,637	중국	1,093	중국	806	중국	3,536
미국	993	미국	870	미국	777	미국	2,639
일본	489	베트남	562	베트남	502	베트남	1,554
베트남	440	일본	429	일본	404	일본	1,273
인도	289	인도	191	인도	281	인도	762
2018년 수입		2017년 수입		2016년 수입		3개년 총 수입	
중국	1,252	중국	989	중국	799	중국	3,040
미국	816	일본	688	일본	561	일본	2,028
일본	780	미국	653	미국	496	미국	1,965
베트남	348	베트남	188	독일	207	베트남	641
브라질	194	독일	187	브라질	197	독일	581

자료 : 한국무역협회 홈페이지. stat.kita.net.(접속일 : 2019. 11. 8.)

〈표〉 군산항 정기 컨테이너선 운항 및 항로 현황

선사명	항로	적재능력(TEU)	운항횟수
동영해운	군산↔중국(다롄/엔타이)	1,009	주2회(월, 금)
	군산→부산→일본(도쿄/요코하마)	962	
	군산→닝보→상하이→인천	1,009	주1회(일)
	인천→군산→광양→부산→ 베트남(하이퐁)→중국(샤먼)→인천	962	격주1회(토)
팬오션	군산→부산→광양→칭다오	700	주1회(화)
SOFAST	부산→군산→렌윈강→웨이하이→부산	1,050	주1회(일)
석도국제훼리	군산↔시다오	218	주3회(화, 목, 일)
		218	주3회(월, 수, 금/토)

자료: 군산지방해양수산청 홈페이지, gunsan.mof.go.kr., 석도국제훼리(주) 홈페이지, shidaoferry.com.(접속일 : 2020. 2. 15.)

- 관세청 수출·입 통관데이터를 활용하여 2018년 전라북도 수출·입 기·종점을 분석한 결과, 수출의 경우 부산항, 광양항, 인천항, 군산항, 평택항, 수입의 경우 광양항, 부산항, 군산항, 인천항, 평택항 순으로 많이 이용함
- 전라북도 시·군별 수출·입 기·종점을 분석한 결과, 군산시, 전주시, 완주군, 익산시, 정읍시 등 시·군의 수출·입 규모가 큼

〈표〉 전라북도 수출·입 기·종점 분석 결과

수출	건수	물동량(TEU)	수입	건수	물동량(TEU)
인천항	1,459	5,220	인천항	6,485	9,091
광양항	2,515	90,505	광양항	1,599	149,321
포항항	10	43			
군산항	410	4,064	군산항	603	13,169
마산항	122	59			
평택항	402	2,463	평택항	1,169	3,655
부산항	10,237	112,859	부산항	6,617	53,917
대산항	9	77	대산항	3	98
울산항	26	23	울산항	41	5
기타	10	121	기타	28	28
합계	15,227	215,434	합계	16,625	229,284

〈표〉 전라북도 시·군별 수출·입 기·종점 분석 결과

수출	건수	물동량(TEU)	수입	건수	물동량(TEU)
고창군	156	227	고창군	279	783
군산시	4,067	73,144	군산시	3,611	112,826
김제시	598	5,952	김제시	1,171	12,206
남원시	526	1,765	남원시	473	2,195
무주군	94	3,205	무주군	173	599
부안군	130	1,878	부안군	242	674
순창군	72	189	순창군	141	2,476
완주군	3,345	34,547	완주군	1,785	10,112
익산시	2,988	27,222	익산시	2,981	14,943
임실군	90	857	임실군	213	596
장수군	151	532	장수군	71	131
전주시	2,074	58,781	전주시	4,261	60,679
정읍시	890	7,073	정읍시	1,146	10,533
진안군	46	62	진안군	78	531
합계	15,227	215,434	합계	16,625	229,284

화물자동차 안전운임제 도입에 따른 군산항 대응전략

나. 화물자동차 안전운임제 도입에 따른 잠재 수출·입 화물 분석

- 군산항에서 가장 많은 항로가 개설된 중국 간 물동량을 분석한 결과, 수출과 수입이 약 9만 TEU로 집계되었으며, 이 중 군산항에서 처리되는 화물은 약 1만 3천 TEU로, 對중국 잠재화물이 많음

〈표〉 전라북도-중국 간 항로별 물동량

수출	건수	물동량(TEU)	수입	건수	물동량(TEU)
인천항	868	3,674	인천항	5,827	4,461
광양항	637	28,909	광양항	527	9,545
군산항	116	2,079	군산항	287	11,024
평택항	273	2,284	평택항	1,123	3,588
부산항	1,104	13,133	부산항	1,844	11,070
대산항	6	49			
울산항	3	4			
기타	9	71	기타	25	28
합계	3,017	50,203	합계	9,645	39,716

- 전라북도 수출·입 화주가 가장 선호하는 항만은 광양항과 부산항으로, 두 항만에서 처리되었던 전라북도 수출·입 화주 중, 군산항 개설 항로의 화물을 집계하여 유치 가능성이 높은 화물을 분석

- 중국 다렌, 련윈강, 닝보, 상하이, 웨이하이, 샤먼, 엔타이, 일본 도쿄, 요코하마, 베트남 하이퐁 등 기항 항로에서 광양항과 부산항을 이용하는 전라북도 수출·입 화물을 시·군별로 집계함
- 수출의 경우 광양항 이용 화물이 23,582TEU, 부산항 이용 화물이 13,232TEU로 총 36,814TEU가 광양항과 부산항을 이용함
- 수입의 경우 총 20,543TEU 가량이 광양항(12,496TEU)과 부산항(8,047TEU)을 이용함

〈표〉 군산항 잠재 수출 물동량 추정 결과

(단위 : TEU)

구분	다렌	련윈강	닝보	상하이	웨이하이	샤먼	엔타이	도쿄	요코하마	하이퐁	합계
광양항	279	500	5,835	9,652		1,059	34	578	53	5,592	23,582
고창군										2	2
군산시	17	415	1,200	3,993		48	29	211	1	1,321	7,235
김제시	12	11	211	26						17	277
남원시				25					28	12	65
무주군			96	461		650				42	1,249
부안군			1	4				1		14	20
완주군	2		1,427	872		4	2	106		3,861	6,274
익산시	61	2	355	923		48	3	102	10	135	1,639
전주시	174	70	2,323	3,246		304		158	14	86	6,375
정읍시	13	2	220	102		5				102	444
진안군			2								2

부산항	451	582	1,324	5,761	113	270	270	1,647	957	1,857	13,232
고창군			2					1			3
군산시	49	457	478	1,503	4	1	23	321	86	917	3,839
김제시	2		86	172				711	259	8	1,238
남원시		1	3	27		1		53	1	17	103
무주군										5	5
부안군			8	13				36	4	132	193
순창군								6			6
완주군	66	26	181	899	4	60	1	47	224	199	1,707
익산시	325	97	194	1,253	104		145	224	244	245	2,831
임실군			1					2	41	10	54
장수군			6	39				1	3		49
전주시		1	335	1,569	1	207	12	130	2	305	2,562
정읍시	8		30	286		1	89	115	93	19	641
진안군	1										1
총합계	730	1,082	7,159	15,413	113	1,329	304	2,225	1,010	7,449	36,814

〈표〉 군산항 잠재 수입 물동량 추정 결과

(단위 : TEU)

구분	다렌	렌윈강	닝보	상하이	시다오	웨이하이	샤먼	엔타이	도쿄	요코하마	하이퐁	합계
광양항	474	452	219	1,819			423	4	2,924	806	5,375	12,496
고창군	16											16
군산시	29	337	49	389			12		98	45	4,903	5,862
김제시	98	10	34	59			81					282
남원시	35			4			55	2				96
무주군	54			7						45		106
순창군	2			77			123	2				204
완주군	4	65	32	168						10	1	280
익산시	60	40	4	325			98		2		77	606
전주시	132		97	435			54		2,824	706	107	4,355
정읍시	44		3	355							287	689
부산항	543	921	483	3,500	1	68	611	161	823	626	310	8,047
고창군	12		1							2		15
군산시	294	152	81	1,119		16	11		147	41	222	2,083
김제시	2	12		37			189		446	14	10	710
남원시		41	5	2			1			1		50
무주군		6	1	11								18
부안군	4	22					117		1	11		155
순창군	0			2			173	6				181
완주군	36	422	244	974		8	2	129	122	292	37	2,266
익산시	104	242	28	1,025	1	22	19	23	33	148	15	1,660
임실군	17		14	33					1			65
장수군				23						4		27
전주시	4	6	91	153		22	91	3	21	27	15	433
정읍시	70	1	18	113			8		52	86	11	359
진안군		17		8								25
총합계	1,017	1,373	702	5,319	1	68	1,034	165	3,747	1,432	5,685	20,543

화물자동차 안전운임제 도입에 따른 군산항 대응전략

다. 안전운임제 대응과제

- 화물자동차 안전운임제에 대하여 화물자동차 운전자 집단의 환영의 목소리와 화물자동차 운수업체, 국제물류주선업체, 화주 등은 업계 현실이 반영되지 않았다는 우려의 목소리가 공존
- 법정제도로 운영되므로 화물자동차 안전운임제는 지속될 가능성이 높으며, 이러한 여건에서 전라북도의 잠재 수출·입 화물 유치, 지역 물류기업 지원 등 다양한 각도에서 대응전략 고민이 필요
 - 앞서 살펴본 바와 같이 안전운임제 시행으로 타 항만을 이용했던 전라북도 수출·입 화물의 군산항 유치 가능성이 높아질 것에 대비
 - 운수업체, 국제물류주선업체, 화주 등 물류 업계의 의견을 수렴하여 안전운임제 취지를 달성하면서, 국가 물류 경쟁력 제고 방향에 대한 전략 마련

3. 안전운임제 도입에 따른 군산항의 기회와 위협

가. 안전운임제 도입에 따른 전라북도 시·군별 물류비 분석

- 화물자동차 안전운임 고시 자료를 토대로, 전라북도 시·군별 물류비를 비교함

〈표〉 전라북도 시·군별 주요 항만 안전운임 비교

(단위: km, 천원)

구분	전주완산	전주덕진	군산	익산	정읍	남원	김제	완주	진안	무주	장수	임실	순창	고창	부안	
부산북항 (왕복)	구간거리	260	257	301	283	301	202	286	268	225	223	216	244	246	296	331
	40-위탁	537	532	619	593	619	441	597	549	475	472	462	503	506	612	662
	40-운송	599	594	695	663	695	490	668	614	529	525	514	560	564	686	749
	20-위탁	489	485	563	540	563	401	544	500	432	429	420	457	460	557	602
	20-운송	545	540	632	603	632	446	608	558	480	477	467	509	512	624	680
부산신항 (왕복)	구간거리	247	244	289	270	288	189	273	255	212	210	203	231	233	283	318
	40-위탁	507	503	602	552	600	422	578	530	456	453	442	484	487	593	644
	40-운송	565	560	674	617	672	468	645	590	507	504	492	539	542	663	726
	20-위탁	461	457	548	502	546	384	527	483	415	412	403	440	443	540	585
	20-운송	513	509	612	561	611	426	586	537	461	458	447	489	492	603	659
광양항 (왕복)	구간거리	139	142	190	172	153	84	158	156	136	150	124	113	98	148	183
	40-위탁	346	350	423	396	368	261	375	372	342	363	323	306	283	360	413
	40-운송	384	389	470	440	408	288	416	413	379	403	358	339	312	399	458
	20-위탁	316	320	385	361	335	239	342	339	312	331	295	280	258	328	376
	20-운송	350	354	428	400	371	263	379	376	345	367	326	309	285	363	417
군산항 (왕복)	구간거리	60	57	별도 시내 요금	41	67	126	40	68	94	112	116	104	108	105	63
	40-위탁	222	218		181	234	326	179	235	277	305	311	292	298	294	227
	40-운송	245	240		200	257	361	198	259	305	337	344	323	330	325	250
	20-위탁	204	200		165	214	298	164	216	253	278	284	267	273	268	208
	20-운송	224	219		182	236	329	181	237	279	307	314	295	301	296	229

주1: 화물자동차 안전운임 고시(2020. 2. 17.) 자료 중 부산항, 광양항과 군산항 운임을 비교

주2: 40-위탁, 20-위탁은 각각 40FT컨테이너와 20FT컨테이너의 안전위탁운임을 의미하며, 40-운송, 20-운송은 각각 40FT컨테이너와 20FT컨테이너의 안전운송운임을 의미

주3: 군산시의 경우 군산항은 가·종점 위치에 따른 거리당 운임(화물자동차 안전운임 고시) 적용

나. 기회요인

◎ 타 항만 이용 지역 수출입 화물 유치 기회

- 전라북도 수출·입 기·종점 분석 결과에서 나타난 바와 같이, 과거 물류비 절감 혜택을 누리기 위해 타 항만을 이용했던 지역 화물 유치 가능성이 높아짐
- 화물 기·종점과 항만 간 안전운임, 해상운임, 부대비용 등을 고려할 때 군산항을 이용할 실익이 큰 화물에 초점을 맞출 필요가 있음

◎ 지역 화물의 군산항 이용을 통해 지역경제 활성화 효과

- 전라북도 지역의 수출·입 화물이 군산항을 이용하여 물동량이 증대하면, 항만 관련 부대산업의 발전의 기회가 생길 것으로 기대
- 항만물류 관련 부대산업이 발전할 경우, 관련 기업의 지역 입주 유도, 일자리 창출 등으로 지역 경제 활성화 효과 기대

◎ 군산항 물동량 증대에 따른 신규 항로 개설 가능성

- 군산항 처리 화물 증대에 따라 기존 군산항 기항 선사의 신규 항로 개설 가능성이 높아질 것으로 예상
- 전략적 중요지역은 중국과 향후 잠재적 물동량 창출 가능성이 높은 동남아시아 지역을 기항하는 신규 항로 개설 시 장기적 군산항 활성화 기대

다. 위협요인

◎ 전체적인 물류비 상승에 따른 물류 경쟁력 저하 우려

- 내륙운송 시 물류비 할인 요소가 사라지고, 공휴일·야간 할증 등 관련 규정에 따라 물류비 상승에 따라 물류기업의 경쟁력 저하 우려
- 국내 기·종점 화물의 경우 물류비를 고려하여 합리적으로 항만을 선택하지만, 환적화물의 경우 국내 대형 항만 입항보다 중국 직항을 선호

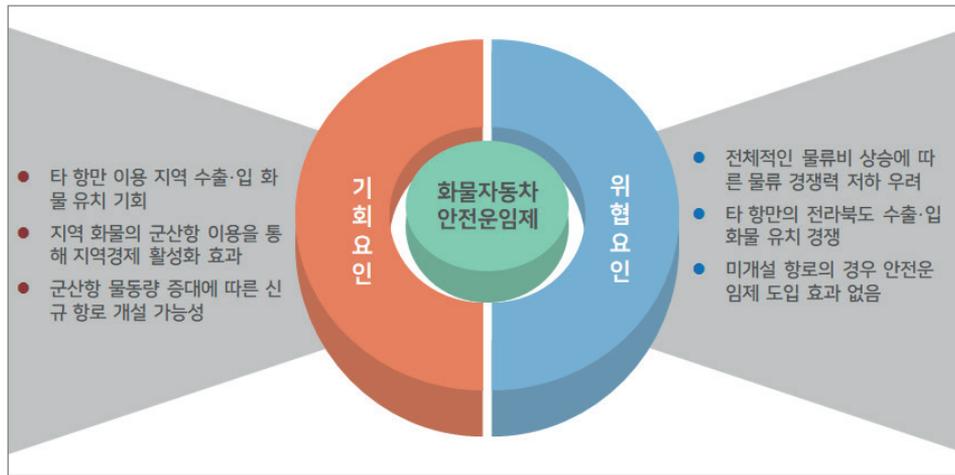
◎ 타 항만의 전라북도 수출·입 화물 유치 경쟁

- 물류비 차이가 크지 않은 지역의 경우 타 항만의 전라북도 수출·입 화물 유치를 위하여 비용 경쟁 예상
- 대부분 전라북도 수출·입 화주가 이용하는 타 항만의 경우 인센티브 예산 규모가 상대적으로 커서 화물 유치 경쟁에 어려움 예상

화물자동차 안전운임제 도입에 따른 군산항 대응전략

◎ 미개설 항로의 경우, 안전운임제 도입 효과 없음

- 군산항 개설 항로는 대부분 중국 중심으로 형성되어 있으며, 일부 일본, 베트남 항로가 있지만, 그 외 지역의 수출·입 항로가 없음
- 따라서, 군산항 기항 항로가 개설되지 않은 지역의 경우, 수출·입 물류비 경쟁력이 있다 하더라도 유치에 한계가 있음



〈그림〉 화물자동차 안전운임제 도입에 따른 기회와 위험

4. 전라북도 수출·입 화물의 군산항 유치전략

◎ 군산항 유치 가능성이 높은 “전라북도 수출·입 화물” 공략

- 군산항에 정기선 컨테이너 항로가 개설되어 있는 기·종점 중심으로 전략적 화물 유치 활동 추진
 - 군산항 개설 항로 간 전라북도 수출·입 화물의 경우 군산항을 이용할 때 물류비 절감효과가 있음
 - 앞서 추정한 결과, 군산항 개설 항로 구간 간 전라북도 화주가 광양항과 부산항을 이용하는 물동량이 약 5만 TEU로 추정됨
- 군산항 이용에 따른 화물유치 예산지원(전북도, 군산시)은 단기적으로 전라북도 수출·입 화물 유치에 긍정적 활용 가능
 - 군산항 화물유치를 위하여 전북도와 군산시가 지급하는 화물유치지원예산은 선사, 국제물류주선업체, 화주 등 다양한 주체에게 혜택이 있음
 - 전라북도 수출·입 화주의 경우 물류비 절감 혜택과 화물유치지원금 혜택을 누릴 수 있으므로, 지역 화물 유치 성과 가능성이 높음

- 14개 시·군을 대상으로 동시다발적 유치 추진보다는, 수출·입 규모가 큰 지역을 중심으로 시작하여 점차 확장하는 방향이 바람직함

◎ 사회적경제 영역의 협동조합 방식 지원 검토

- 전라북도 수출·입 화물의 군산항 이용 유도를 위해서 원활한 연계물류시스템 구축이 필요
 - 화물자동차 안전운임제 도입으로 운전차주는 장거리 운송을 선호할 것으로 예상되며, 비교적 단거리인 전라북도 화물의 연계물류서비스 지원 문제 예방이 필요
- 1일 1건의 운송서비스를 전제할 때, 운전차주의 경우 장거리 운전을 통하여 이익을 추구하는 것이 유리하며, 이는 전라북도 수출·입 화물의 군산항 유치에 장애가 될 수 있음
 - 이를 극복하기 위하여 전라북도 지역 차주를 중심으로 군산항 수출·입 화물의 연계운송 해결방안을 고민할 필요가 있음
- 지역 차주가 중심이 되는 사회적경제 영역의 협동조합 방식으로 군산항 수출·입 화물 내륙연계운송서비스를 담당하는 방안을 검토
 - 현행 내륙운송주선은 대형 기업이 배차하는 사례가 많으며, 운송차주는 지입 형태로 다수 운송사에 소속되어 운송사가 배당하는 구간을 운송
 - 전라북도 지역 차주도 대형 운송사가 주도하는 내륙운송주선체계에서는 지역 항만 셔틀보다는 장거리 운송을 선호할 수 밖에 없음
 - 전라북도 지역차주를 중심으로 사회적경제 영역의 협동조합 방식을 도입하여 “1일 수회 운송을 통해 경제적 이익을 보장”하고, “지역경제 활성화에 기여하는 사회적가치 창출” 방안 검토 필요
- 초기 단계 운영의 어려움, 수익 구조 등을 고려하여 적정 수준의 예산 지원을 검토할 수 있으며, 이 경우 대형업체가 지원을 받지 못하도록 구조적으로 설계할 필요가 있음
 - 현재 많은 차주가 운송사로부터 주선을 받는 이유는 운전을 하면서 화주와 계약을 체결하는데 어려움이 있는 현실적 원인에 기인함
 - “전라북도 수출·입 화물의 군산항 간 원활한 연계운송”을 목표로 설정하고, 지역 영세운송사 또는 개인차주를 중심으로 운영을 할 경우, 초기 운영의 어려움 극복을 위한 지원이 불가피함
 - 이 경우 전라북도 영세운송사, 개인차주 외의 대기업이 지원 혜택을 받을 수 없도록 설계할 필요가 있음
- “전라북도 수출·입 화물”이 지역 유일의 무역항인 “군산항을 이용”하고, “지역 차주 중심의 사회적경제 조직이 내륙연계서비스를 제공”할 경우, 전라북도 지역의 이익이 지역에 순환하는 이상적 구조 형성을 기대할 수 있음
 - 전라북도 각 지역과 군산항 간 원활한 연계운송이 이루어질 경우, 군산항 물동량 증대에 기여할 수 있음
 - 1일 2회 이상의 운송이 불가피하며 식사, 휴식 등이 전라북도 지역에서 이루어지므로, 지역 물류산업 발전 뿐 아니라 지역경제 활성화에 긍정적 효과가 예상됨

◎ 선사 신규항로 개설 추진

- 전라북도 수출·입 화물의 군산항 이용이 유리해지는 여건에 따라, 기존 개설항로 이외의 신

화물자동차 안전운임제 도입에 따른 군산항 대응전략

규 항로 개설 추진

- 전라북도 수출·입의 경우 중국, 일본, 베트남 순으로 많은 특성을 고려하여 동남아시아 시장을 전략적으로 검토할 필요가 있음
- 전라북도가 운영하는 베트남 해외통상거점센터, 동남아시아 시장 진출을 위한 JB Fair(전라북도 우수상품박람회) 등 시장개척 노력을 하는 상황을 고려할 때, 베트남 항로 검토 필요

• 군산항 기항 정기선 신규항로 개설 시, 군산항 화물유치관련 예산 지원이 가능하므로 현재 기항 선사 중심으로 개설 유도 추진

- 대규모 고정비가 발생하는 정기선 항로 운영 특성을 고려하여 지역 수출·입 화물 규모를 고려하여 신규 항로를 검토
- 장기적·안정적·일정 규모 이상 수출·입 화물 확보가 가능한 발전가능성을 고려하므로 전라북도 수출·입 특성을 고려한 신규 항로 개설 유도
- 선사가 신규항로를 개설하고 일정 항차 이상 유지할 경우 군산항 화물유치지원 혜택을 받을 수 있으므로 대규모 고정비 발생에 대한 안전장치로 활용 가능

◎ 물류 현장 여건에 맞는 정책 건의 및 협의 유도

• 화물자동차 안전운임제도는 안전사고예방, 운전차주의 소득보장 등 다양한 공익적 목적에 맞추어 시행되지만, 물류 업계 특성이 미반영된 한계가 있다는 주장이 있음

- 주간 시간에 생산 활동이 이루어짐에 따라 오후 출하, 야간수송이 보편화된 것은 업계 특성이며, 화물자동차 심야 시간 고속도로 통행료 감면제도도 이 같은 상황을 인정한 제도
- 원활한 물류 서비스 제공을 위하여 야간운송, 휴일 운송이 불가피한 상황에서 할증을 적용함으로써 경쟁력 약화 우려가 있다는 주장이 제기되고 있음

• 정부 정책효과를 누리면서, 물류 경쟁력 제고 방안에 대한 고민과 물류업계의 의견을 수렴하여 합리적인 상생방안을 도출할 필요가 있음

- 중소형 지역 항만의 경우, 지역 수출·입 화물 유치에 긍정적 효과를 기대할 수 있지만, 환적화물을 취급하는 대형 항만의 경우 물류비 인상으로 환적화물 이탈 가능성이 높아짐
- 화물자동차 안전운임제도를 안정적으로 추진하되, 수출·입 무역과 물류산업 발전이 국가 경제에 미치는 영향을 고려하여 합리적인 상생방안을 도출한 후 이를 토대로 지속적인 개선이 요구됨

<참고문헌>

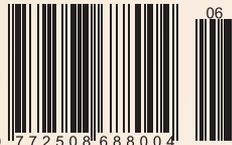
국토교통부. (2020). 화물자동차 안전운임 고시. 국토교통부.

군산지방해양수산청 홈페이지. gusan.mof.go.kr(접속일: 2020. 2. 15.)

석도국제훼리(주) 홈페이지. shidaoferry.com.(접속일: 2020. 2. 15.)

한국무역협회 홈페이지. stat.kita.net.(접속일: 2019. 11. 8.)

화물자동차 안전운임신고센터 홈페이지. safetruck.go.kr(접속일: 2020. 2. 29.)



9 772508 688004
ISSN 2508-688X
www.jthink.kr

ISSUE BRIEFING
2020. 05. 11 Vol. 220


전북연구원

55068 전라북도 전주시 완산구 콩쥐팍쥐로 1696 Tel 063-280-7100 Fax 063-286-9206

발행인_김선기

발행처_전북연구원

※ 이슈브리핑에 수록된 내용은 연구진의 견해로서 전라북도 정책과 다를 수 있습니다.

※ 지난 호 이슈브리핑을 홈페이지(www.jthink.kr)에서도 볼 수 있습니다.



공공누리

공공저작물 자유이용허락