

인천광역시 유통산업의 실태와 발전방향

朴 鍾 敦 *

목 차

- I. 서론
- II. 유통산업의 개관
- III. 인천지역 유통산업의 현황분석
- IV. 인천지역 유통산업의 문제점
- V. 인천지역 유통산업의 발전방향
- VI. 결론

I. 서론

1 연구의 목적

우리 경제는 1960년대 이래 경제개발 5개년 계획이 추진되면서 지속적인 고도 성장을 이룩함으로써 생산부문에서는 선진국 수준에 거의 가깝게 도달하고 있고, 이에 따른 국민소득도 크게 향상되어 소비부문에서도 규모가 급속히 팽창되어 양적·질적인 면에서 크게 발전하여 왔다.

그러나 그 동안의 경제정책이 생활기반의 확충과 생산의 양적 증대에 치중하여 옴으로써 국민생활과 밀접한 관련을 맺고 있는 생산부문과 소비부문의 연결고리인 유통부문은 상대적으로 정책적인 배려가 미흡하였으며 그 결과로 체계적인 성장을 이루지 못하여 지속적인 경제발전을 저해하는 요인으로 작용하고 있다.

즉, 우리 나라 유통산업은 저생산성 및 영세성, 도매업의 비전문성 및 기능의 취약, 유통구조의 복잡성 및 다단계성, 정부정책의 미비 등의 제취약성을 안고 있다.

결과적으로 이와 같은 유통산업의 후진성은 국민경제적으로는 생산과 소비를

* 시립인천전문대학 경영과 조교수

적절히 연결하지 못하여 생산력 증대를 저해하고, 유통비용증가로 인한 물가상승과 소비자 부담증대를 야기하여 우리 나라 경제의 균형있는 발전을 저해하는 주요한 장애요인으로 작용하고 있는 것이다.

이러한 현상은 우리 나라 중화학공업의 요람지이며 한국경제의 중요한 위치를 차지하고 있는 인천지역도 예외는 아닌 것으로 보아지며 급속한 도시발전에 따라 급격히 늘어나고 있는 인구증가문제와 더불어 도시기능의 문제 또한 날이 갈수록 더욱 더 크게 부각되고 있다. 특히 산업경제활동의 핵심이라고 할 수 있는 생산-유통-소비부문 중 유통부문의 미약으로 지역경제 활성화에 장애요인이 되고 있을 뿐만 아니라 주민들의 생활경제에 커다란 불이익을 안겨주고 있다.

인천지역 도소매업 총생산은 7,809억 4천만원으로 '91년 대비 10.5%증가하였으며, 도소매업의 지역총생산 구성비를 전국 및 6대 도시와 비교할 때 1992년 6.5%(전국:10.5%, 6대도시:17.2%)로 큰 차이를 나타내고 있다. 그리고 인천지역 산업별 취업자중 도소매업 취업자는 1993년 13만5천명으로 인천지역 전체 취업자수의 17.4%를 차지하고 있으며 사회간접자본 및 기타산업 취업자수 45만9천명의 29.4%를 차지하고 있다.

한편 인천은 개항과 더불어 국제무역의 국내 중심지가 되면서 상업이 크게 번창, 한때는 우리 나라 경제 중심지가 되기도 하였으나 거점 개발식 국토개발계획에 따라 수도권의 지원도시로 육성시키는 과정에서 공업부문, 수출부문에 비하여 소비부문, 유통부문의 상대적 무관심으로 동부문의 기능을 서울은 핵심도시로 양보케하고, 또한 서울, 부산의 양극적 성장의 틈바구니에 끼여 인천의 경제적 지위가 축소되기 시작했으며, 경인전철, 경인고속도로 및 국도 등을 통한 원활한 교통소통으로 서울과의 유통시간이 단축되면서 서울의 유통산업이 인천까지 세력을 미치게 되자 유통기능은 상당히 위축된 실정이다. 그러나 지역경제는 물론 국민경제의 성장은 바로 생산의 성장과 소비의 성장으로 나타나므로 인천지역 경제 활성화를 위해서는 경제순환을 촉진하는 유통산업의 근대화 및 육성정책이 시급한 실정이다.

본 연구에서는 이와 같은 인식하에서 지방화 시대를 맞이함에 따라 지역경제 활성화와 시민생활 수준의 향상을 기하며, 서해안 시대에서의 중추적 역할은 물론 국제화시대를 맞이하여 동북아 지역의 교역 중심지로서의 발전을 위하여 인천시 광역화에 따른 인천지역 유통산업의 실상을 정확히 파악, 분석하고 그 활성화를 위한 육성방안을 모색하여 지역유통산업발전과 효율성 증대를 위한 기초적 연구자료로 제시하고자 한다.

2 연구의 방법

본 연구는 인천지역의 낙후된 유통산업의 활성화를 위한 연구로서 유통산업의 개발과 육성방안에 관한 이론적 연구와 선행 연구분석을 하고 이에 따른 인천지역 유통업계 실태분석을 통한 논리 실증적 연구방법을 중심으로 하였다. 인천상공회의소, 대한상공회의소, 인천광역시청, 재정경제원, 통계청등 관공서의 통계

자료, 유통산업 관련 논문집, 마케팅 관련 서적 등을 활용한 이론적 연구방법 및 직접면담, 경험담, 관찰 등을 통한 실제적 조사방법을 병용하였다.

II. 유통산업의 개관

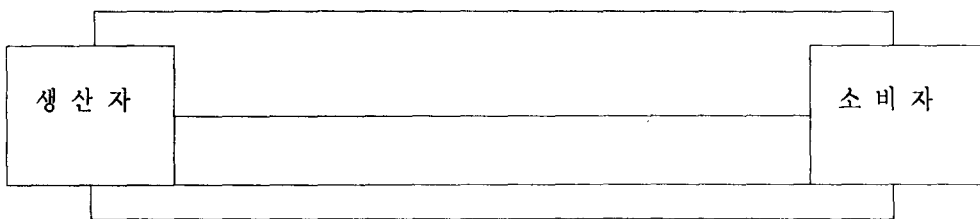
1 유통산업의 개념

경제사회에서 유통은 재화 및 서비스 등의 경제체가 공급자로부터 수요자에 이르기까지의 경제활동을 그 내용으로 하고 있으며 생산과 소비사이의 시간적·장소적·인적 차이를 유기적으로 결합하는 기능을 가지고 있다. 이러한 유통은 통상 경제체의 사용가치를 실현하기 위하여 우선 화폐라는 형태전환으로서의 상거래활동(商流)이 발생하고 이에 대한 반대급부로서 경제체의 이동인 물류활동이 진행되고 있다. 즉 유통은 상류활동과 함께 물류활동이 진행되는 것이다.¹⁾

유통이라는 경제활동은 전술한 바와 같이 상류와 물류라는 두가지 면으로 분류할 수 있으며 그 범위를 살펴보면 상류는 소비자가 생산자에게 상품대금을 지불함으로써 상품의 소유권이 소비자에게 인도시켜 시간적·공간적(장소적)인 가치를 창조하는 경제활동을 의미한다.²⁾

따라서 유통은 생산물의 창조인 생산과, 생산물의 소멸인 소비를 제외한 전 분야 즉 양자의 중간에 위치하여 이를 연결하는 영역을 말한다.

상거래(商流) -----> 사회적 '物の 흐름'



물 류 -----> 물리적 '物の 흐름'

운송, 보관, 하역, 포장, 정보

자료: 土井佐侑, 物流の意義とその實態, 八千代出版, 1986, p.4.

또한 물류는 상품의 물리적(장소적·시간적) 이동에 관계되는 기능의 총칭으로 상거래의 성립에서부터 상품을 수요자에게 인도할 때까지의 제활동을 말한다.

1) 市來清也, 國際物流要論, 東洋經濟新報社, 1989, p.3.

2) 韓國貿易協會, 輸出企業의 物流合理化方案, 1991, p.33.

물류활동에는 크게 물자유통활동과 정보유통활동으로 구분되며, 이를 세분해 보면 물자유통활동은 운송기초시설활동, 운송활동, 보관활동, 하역활동, 포장활동, 유통가공활동이 있으며 정보유통활동은 통신시설기초활동과 전달활동으로 구분된다.³⁾

2 유통산업의 중요성

유통이란 제화 또는 용역(서비스)이 공급자 측으로부터 수요자 측으로 흘러가는 현상으로 정의할 수 있는데⁴⁾ 유통부문이란 일국의 경제시스템을 구성하는 3대부문중의 하나로서, 제조업체로 구성된 생산부문에 생산된 제품이나 서비스를 소비자 또는 소비단위로 구성되는 소비부문에 유통시켜 주어 양부문간의 공급과 수요를 조정하는 가교적 기능을 수행하는 경제부문이다.⁵⁾ 따라서 유통산업이란 생산된 상품이나 서비스가 생산자로부터 중간상에 의해 형성되는 유통경로를 거쳐 최종소비자 또는 사용자에게로 유통되어가는 모든 과정에 포함되는 유통기관에 의해 구성되는 것이다.⁶⁾

유통부문의 유통순환과정상 재생산순환 담당부문으로서 각 단계에서 재생활동을 촉진하여 경제의 순환을 조성하고 이의 발전을 뒷받침하는 연결기구로서의 역할을 수행한다. 이와 같은 생산과 소비사이를 연결하는 역할은 경제가 유통에 부과하고 있는 가장 기본적인 경제적 역할로서, 경제적인 균형이 이룩되게 하기 위해서 유통기관은 자원의 최적배분이 이루어지게 하는 부문을 담당하고 있다.

우리 나라의 유통산업은 GNP의 14%, 고용인구의 28%를 차지하는 국민경제상 중요한 산업임에도 불구하고 소매업의 경우 종업원수 2인 이하의 사업자가 전체의 91%를 차지할 정도로 극히 영세하며, 그 동안 제조업위주의 성장정책하에서 유통산업은 소비성 서비스업 내지는 부동산 임대업 등 비생산적 산업으로 인식되어 규제는 과다한 반면 지원은 미약하여 낙후성을 면치 못하고 있는 실정이고, 사회간접자본(SOC)시설과 물류시설 등에 대한 투자가 부족하고 유통정보화 및 물류표준화 역시 부진한 실정에 있다. 또한 무자료거래관행과 제조업지배형 유통구조로 인하여 유통질서가 왜곡되고 유통산업의 발전이 저해되고 있다.

우리 경제의 성장속도는 60~70년대에 고도성장과 80년대에 들어서도 괄목할 만한 성장과 더불어 생산근대화(production modernization)와 소비근대화(consumption modernization)가 상당수준까지 이룩되었음에도 유독 유통근대화(marketing modernization)만이, 드러커(Peter F. Drucker)교수가 지적한 바와 같이 경제의 암흑대륙상태로 남아 있는 것이 오늘날 유통부문의 현실이다.⁷⁾

경제정책적인 측면에서도 80년 이전까지, 관심과 지원의 대상에서 제외되어

3) 松田降盛, 運送革新産業, 東洋經濟新報社, 1972, p.4.

4) 한국마케팅연구원, 마케팅 용어사전, 서울, 1987, P.333

5) J.A. Howard, Marketing Management Analysis and Planning, Richard D. Irwin, Inc., 1963, P.6.

6) 한국마케팅연구원, 전계서, P.335.

7) Peter F. Drucker, The Economy's Dark Continent, Fortune, 1962, pp.103-265.

왔다. 물론 80년대 이전에도 유통부문의 개선에 대한 정책적 시도가 전혀 없었던 것은 아니나, 상적유통기능을 고려하지 못한 외형적 유통근대화정책은 오히려 상권을 위축시키는 역기능적인 면을 많이 표출하고 있었다. 이와 같이 유통부문의 생산부문의 개발이나 소비자의 의식수준 변화에 상응하여 개발되지 못함으로써 제조업의 생산활동을 효율적으로 지원하지 못하였을 뿐만 아니라, 유통비용 감소로 인한 소비자 후생증대라는 소기의 성과를 달성하지 못하고 있다.

그러나 경제규모확대와 소득수준향상, 및 유통시장개방이 확대됨에 따라 향후 유통산업의 중요성은 더욱 증대될 것으로 기대된다. 생산의 지속적인 증대를 위해서는 생산부문간, 또는 생산부문과 소비부문의 원활한 연결이 필수적이다. 또한 소득수준향상에 따라 나타나는 다양한 소비자욕구를 충족시키려면 유통기능의 발달이 불가피하게 된다.

더욱이 우리 나라 유통산업의 GNP비중이 선진국의 15%내외의 수준과 비교해서 아직도 낮은 수준에 머물고 있으나, 경제발전에 따라 서비스 산업의 비중이 증대되고 있는 추세를 감안할 때, 유통산업은 새로운 성장산업으로 각광을 받고 있다.

3. 인천지역 유통산업⁸⁾의 경제적 비중

유통산업의 GRDP(Gross Regional Domestic Product: 지역총생산)비중은 '91년 11.9%에서 '92년 12.1%로 증가추세를 보이고 있는 반면, 광공업은 51.4%에서 48.6%로 감소하고 있고, GRDP 면에서 농림어업('91년 0.9%, '92년 1.0%) 보다 훨씬 큰 비중을 차지하고 있어 지역 경제적으로 매우 중요한 위치에 있다.

< 표 2-1 > 유통산업의 지역 경제적 비중

구 분	GRDP상 비중	고용인구 비중
유통 산업	12.1	17.1
농림어업	1.0	1.3
광 공 업	48.6	42.7

('92, %)

자 료: 통계청, 도내총생산, 1993.

-----, 경제활동인구연보, 1994.

그러나 경제발전에 따른 생산·소비부문의 급격한 성장에도 불구하고 인천지역의 유통산업은 투자부문 등이 크게 낙후되어 있다. 따라서 지역총생산의 증가에 따른 화물수송 수요는 급격히 증가하고 있으나, 물류산업의 성장은 이에 미치지 못하여 경제의 애로요인으로 작용하고 있다.

8) 도소매업과 운수·창고업을 포함함.

< 표 2-2 > 경제활동부문별 비중 및 성장률 추이

(단위 : %)

구 분	'89		'90		'91		'92		'89-'92 연평균 성장률
	GRDP 대비 비중	성장률	GRDP 대비 비중	성장률	GRDP 대비 비중	성장률	GRDP 대비 비중	성장률	
농림어업	1.4	27.3	1.1	-2.7	0.9	8.3	1.0	19.2	13.0
제조업	49.2	12.2	50.8	31.9	51.2	28.5	48.4	2.4	18.8
도소매업	7.7	1.9	7.3	21.1	6.4	11.9	6.5	10.5	11.4
운수· 창고업	6.1	17.1	5.9	23.6	5.5	17.6	5.6	11.1	17.4
GRDP		16.4		27.9		27.5		8.2	20.0

자 료: 통계청, 지역내총생산, 1994.

인천지역의 경제구조가 확대됨에 따라 급증하는 물동량을 신속히 유통시키기 위해서는 유통산업을 체계적으로 발전시킬 필요가 있으며, 유통산업의 근대화는 원가절감에 의한 경쟁력 향상, 물가안정 및 인천지역 소비자 후생증진에 크게 기여할 것이다.

III. 인천지역 유통산업의 현황분석

1 상적유통의 현황분석

(1) 도매업 현황분석

1993년 통계청이 조사 발표한 바에 따르면 인천의 도매업체수는 1992년 2,461개로 전국 사업체수 11만 2796개에 비해 2.1%의 낮은 비중을 차지하는데 그쳤으나 서울은 5만 7,407개로 50.9%, 부산(12,053개)10.7%, 대구(7,351개)6.5%를 각각 차지하여 인천의 도매업이 상당히 취약한 면을 나타내고 있다. 또한 1988년과 1992년의 사업체수 증가율을 살펴볼 때 전국평균이 41.6%에 이르고 있으나 인천은 23.2%에 머무르고 있다. 이처럼 인천의 도매기능이 미약한 요인은 1시간 생활권에 있는 수도 서울에 인접하여 대규모 상권이 인천에서 제대로 이루어지지 못하기 때문이다.

도매업을 영위하는 사업체수는 <표3-1>에서와 같이 인천을 포함해 전국적으로 증가하고 있다. 그러나 <표3-1,2>에서 알 수 있듯이 규모의 대형화를 수반하지 않는 단순한 사업체수의 증가는 도매업체의 과밀성과 영세성을 심화시키는 결과를 초래하며 경제이론상 시장 참가자의 수가 증가할 경우 시장 내에서의 경쟁이 증가하는 긍정적인 효과를 가져올 수 있으나 제조업체에 의한 광범위한 재판매가격유지 행위로 인해 사업체수가 증가함에는 불구하고 유통산업내의 실질적인 경쟁은 극히 미약한 실정이다.

<표3-1>에서 알 수 있듯이 1988년과 1992년의 종사자수 및 판매액 증가율은

< 표 3-1 > 도매업 사업체수, 종사자수, 판매액

구분 연도	사업체수(개)			종사자수(명)			판매액(억원)		
	전국	6대도시	인천	전국	6대도시	인천	전국	6대도시	인천
1988	79,685	57,633	1,997	429,112	309,568	10,347	342,086	251,856	8,966
1989	84,966	63,608	2,115	464,403	349,229	10,993	412,266	320,962	10,325
1990	90,621	68,058	2,240	502,476	380,047	11,626	498,169	390,690	12,202
1991	113,255	85,642	2,581	522,001	382,890	13,509	527,249	398,525	11,932
1992	112,796	84,700	2,461	529,450	392,523	14,562	560,248	416,322	15,305

주 : 1988년은 6대도시 합계로 대전이 제외된 수치
 자료: 대한상공회의소, 유통통계자료집, 1993

인천시의 종사자 증가율이 40.7%로 전국(23.4%) 및 6대도시(26.8%)수준을 훨씬 초과하지만 판매액의 경우 전국(63.8%)과 6대도시(65.3%)와 비교할 때 인천은 70%로 별 차이를 나타내지 않는다.

인천지역의 도매업 종사자의 급증에 비해 다른 지역과의 판매액 증가 차이가 뚜렷하지 못한 것은 판매 효율성에 문제가 있는 것으로 생각되나 지속적인 증가 추세는 낙후된 인천지역의 유통산업을 활성화시킬 수 있는 계기가 될 것이다.

< 표 3-2 > 도소매업의 법인화율

연도 업종	1971	1976	1979	1982	1986	1991	1992
도매업	0.9	12.6	6.3	5.1	8.9	9.8	11.4
소매업	0.1	0.5	0.6	0.6	0.5	1.2	1.1

자 료: 통계청, 도소매업통계조사보고서, 1991~1993
 경제기획원, 도소매업 센서스보고서, 1971~1986

<표3-2>에서 보는바와 같이 경영조직별로 보면 법인형태가 꾸준히 증가하고 있으나 개인업체 형태의 업종이 월등히 많아서 1992년 도매업의 법인화율이 11.4%수준에 머무르고 있다. 또한 인천지역 도매업의 법인화율도 전체 2,461개 업체중 9.5%인 233개 업체에 불과하다. 이와 같은 현상은 기업적 경영이 아닌 가족 생계형 경영에 주로 의존하고 있음을 알 수 있다.

도매업의 영세성은 <표3-3>의 종업원 규모별 사업체수 구성비에서 쉽게 알 수 있다. 즉 우리 나라 도매업의 경우 10인 이상 사업체의 구성비가 1988년에서 1990년까지는 일시 증가하였으나 1991년이후 10%미만으로 감소하여 아직도 1~4인의 영세업소가 70%수준에 있다. 그러나 인천지역은 10인 이상 사업체의 구성비가 2,581개 업체중 13.5%인 348개 업체에 이르고 있다.

도소매업 통계조사보고서에 의하면 1992년 도매사업체수는 112,796개이며, 종업원 수는 52만9,450명, 사업장 면적은 854만1,235m²로 나타났다. 따라서 도매업

< 표 3-3 > 도매업의 종업원 규모별 사업체수 구성비

연도 구분	1976	1979	1982	1986	1988	1989	1990	1991	1992
1 ~ 4인	77.6	70.8	80.9	71.3	64.0	59.3	59.6	74.1	73.5
5 ~ 9인	14.3	21.1	13.1	18.7	23.9	26.2	25.2	17.7	17.9
10인이상	8.1	8.1	6.0	10	12.1	16.5	15.2	8.2	8.6

주 : 90년 이후는 1~2인이 1인, 3~4인은 2~4인임.

자료 : 경제기획원, 도소매업 센서스보고서, 1976~1989

통계청, 도소매업통계조사보고서, 1990~1993

1개 사업체의 평균 종업원 수는 4명, 사업장면적은 75.7m²로 나타나 도매업의 영세성을 탈피하지 못하고 있음을 나타내고 있다.

(2) 소매업 현황분석

소매업 현황은 6대도시의 전국대비 소매업체비중이 48.5%로 도매업체비중 75.1%(전국:11만2,796개, 6대도시:8만4,700개)에 비해 6대도시의 집중도가 심하지 않은 편이다.

인천지역의 1992년 소매업체수는 3만3,816개로 전국의 소매업체수 78만4,129개에 비해 4.3%로 도매업체 비중보다는 다소 높다. 그러나 서울은 18만2,713개로 23%, 부산9.7%(75,999개), 대구(43,898개)5.6%를 각각 차지하여 인천의 소매업도 도매업과 마찬가지로 낙후되어 있다.

한편 <표3-4>에 나타나듯이 소매업 종사자의 경우 1988년대비 1992년에는 57.6%의 증가를 보였으나 전국에서 차지하는 비율은 4.4%수준에 있다. 또한 판매액은 3조1,735억원으로 1988년에 비해 1992년에는 2.6배 증가하였으나 전국 판매액의 4.4%를 나타내었다. 이와 같은 인천의 소매기능은 도매업에서 나타나는 현상과 같이 수도 서울과의 지리적 관계에 기인한 대규모 상권이 인천에서 이루어지지 못하고 서울에 의존하고 있음을 추측할 수 있다.

< 표 3-4 > 소매업 사업체수, 종사자수, 판매액

연도 구분	사업체수(개)			종사자수(명)			판매액(억원)		
	전국	6대도시	인천	전국	6대도시	인천	전국	6대도시	인천
1988	673,552	315,692	24,190	1,287,421	634,148	45,448	209,364	171,822	12,117
1989	691,548	341,082	24,873	1,322,987	688,014	46,610	342,083	208,667	14,204
1990	709,888	350,040	25,439	1,359,876	708,265	47,774	411,080	252,040	17,217
1991	716,790	351,515	29,971	1,424,435	748,802	58,046	521,446	305,851	20,034
1992	784,129	380,416	33,816	1,613,776	836,776	71,624	717,855	422,131	31,735

주 : 1988년은 6대도시 합계로 대전이 제외된 수치.

자료 : 대한상공회의소, 유통통계자료집, 1993

< 표 3-5 > 소매업의 종업원 규모별 사업체수 구성비

연도 구분	1976	1979	1982	1986	1988	1989	1990	1991
	1 ~ 4인	98.2	98.1	98.1	97.1	97.8	97.7	97.8
5인 이상	1.8	1.9	1.9	2.9	2.2	2.3	2.2	4.2

자료: 경제기획원, 도소매업 센서스보고서, 1976~1989
통계청, 도소매업통계조사보고서, 1990~1993

<표3-5>에 따르면 5인 이상 소매업체수가 1992년 4.2%로 증가는 되었지만 여전히 1~4인이 규모의 업체가 95%이상을 차지하고 있어 영세성을 벗어나지 못하고 있다. 또한 1992년 소매사업체수는 78만4,129개이며, 종업원수는 161만 3,776명, 사업장 면적은 3,124만5,481m²로 나타났다. 따라서 소매업 1개 사업체의 평균 종업원수는 2명, 사업장 면적은 39.8m²로 나타나 도매업과 마찬가지로 인천지역의 소매업도 영세성을 벗어나지 못하고 있음을 알 수 있다.

소매업의 법인화율은 <표3-2>에서 보듯이 개선되는 듯하지만 1992년 현재 1.1%에 지나지 않고 있으며 인천지역의 소매업 법인화율은 소매업체수 3만3,816개의 1.2%인 414개에 이르고 있다. 이는 기업적 경영이 아닌 가족 생계유지를 위한 소규모의 영세성으로 사업체를 운영하고 있음을 알 수 있다. 이와 같은 소매업체의 영세성 소규모 점포의 지속적인 증가는 경영수준이 유통에 관한 전문 지식 및 교육이 없는 사람도 손쉽게 참여할 수 있는 단순판매수준에 그치고 있는 것으로 생각할 수 있다.

(3) 도소매업의 구조분석

인천의 도소매업은 <표3-6>에서 보듯이 1987년에 지역총생산의 8.9%를 차지 하였으나 이후 계속 감소하여 1992년에는 6.5%를 차지하고 있다. 이와 같이 지

< 표 3-6 > 도소매업의 지역 총생산 구성비(경상가격)

(단위 : 10억원, %)

구분 연도	전 국			6대 도시			인 천		
	총 생산	구성비	도소매업	지 역 총생산	구성비	도소매업	지 역 총생산	구성비	도소매업
1987	111,989.7	12.9	14,441.1	47,383.0	20.1	9,527.7	4,780.1	8.9	428.7
1988	133,488.4	12.9	17,157.1	56,749.3	19.9	11,277.7	5,811.9	8.8	511.6
1989	152,063.8	11.9	18,036.8	67,777.4	18.7	12,702.8	6,765.7	7.7	521.6
1990	187,017.9	11.3	21,169.9	86,991.5	17.7	15,053.8	8,650.2	7.3	631.5
1991	225,657.2	10.5	23,672.7	101,260.3	16.7	16,914.7	11,029.3	6.4	706.5
1992	250,689.6	10.5	26,343.5	110,132.3	18.2	18,933.1	11,935.2	6.5	780.9

주 : 1987~8년 6대도시 합계는 대전이 제외된 수치.

자료 : 통계청, 지역내총생산, 1994

역 총생산에 대한 도소매업의 구성비가 1987년이후 지속적으로 감소하는 것은

인천지역의 경제성장추세를 고려할 때 유통산업의 서울 종속성에 따른 인천지역 내 생산소득의 역외유출을 의미하는 것이다. 그러나 '87~'92년 6년간 인천지역 도소매업의 평균 생산증가율이 전국 및 6대 도시와 비슷한 수준을 보이는 것은 가속적인 인구유입(최근6년간 평균 인구증가율의 경우 인천은 6%, 전국은 1% 임)과 가구당 인원수의 감소에 의한 것으로 생각된다. 한편 전국 및 6대 도시와 비교할 때 인천 도소매업의 지역총생산 구성비가 격차를 보이고 있는데 특히 6대 도시와는 큰 차이를 나타내고 있다. 즉 '87년 8.9%와 6대도시는 20.1%로 이는 절반수준에도 못 미치며 '92년에도 크게 변화되지는 않았음을 알 수 있다. 따라서 인천의 도소매업은 지역총생산의 연도별 증가율을 고려할 때 지역에서 생산과 소비의 단순한 연결기능조차 여의치 못한 실정으로 판단된다.

< 표 3-7 > 지역별 도소매업 구조 비교

지역 항목	6 대 도시			인 천			서 울		
	1989	1991	증감율	1989	1991	증감율	1989	1991	증감율
점포수	404,690	437,157	8.02	26,988	32,552	20.62	223,149	230,455	3.27
종업원수	1,037,243	1,141,692	10.07	57,603	71,555	24.22	599,946	640,692	6.79
연간생산액 (백만원)	9,886,093	13,063,300	32.14	488,585	644,490	31.91	5,579,809	7,336,626	31.49
점포당 종업원수	2.56	2.62	2.34	2.13	2.20	3.29	2.69	2.78	3.35
점포당 연간생산액 (백만원)	24.43	29.88	22.31	18.10	19.80	9.39	25.00	31.84	27.36
종업원1인당 생산액 (백만원)	9.53	11.44	20.04	8.48	9.01	6.25	9.30	11.45	23.12
점포당 인구수	50.54	48.49	△4.06	63.04	60.33	△4.30	47.76	47.17	△1.24

부 산			대 구			광 주			대 전		
1989	1991	증감율	1989	1991	증감율	1989	1991	증감율	1989	1991	증감율
72,540	82,229	13.36	43,298	46,413	7.19	20,151	23,111	14.69	18,564	22,397	20.65
176,585	194,483	10.14	103,283	113,432	9.83	52,038	61,437	17.49	47,788	60,393	26.38
1,797,311	2,402,220	33.66	1,024,844	1,357,800	32.49	523,302	894,555	32.73	472,242	672,609	32.90
2.43	2.37	△2.37	2.44	2.09	2.58	2.65	2.71	2.57	2.70	5.06	5.06
24.78	29.21	17.88	23.67	29.25	23.57	25.97	30.05	15.71	25.44	28.02	10.14
10.18	12.35	21.32	9.92	11.97	20.67	10.06	11.36	12.92	9.88	10.39	5.16
52.34	24.88	△10.43	50.86	48.18	△5.27	54.82	51.02	△6.93	53.41	48.72	△8.78

자 료: 통계청, 도소매통계조사보고서, 1990
 통계청, 도내총생산, 1993
 대한상공회의소, 유통통계자료집, 1993

도소매업의 현황분석을 통한 인천지역의 유통산업에 대한 낙후성은 <표3-7>의 지역별 도소매업 구조 비교에서 명확하게 알 수 있다. 1991년 인천의 도소매업체수는 3만2,552개, 종업원수는 7만1,555명, 연간생산액은 6천444억9천만 원이다. 따라서 점포당 종업원수는 2.2명, 점포당 연간생산액은 1,980만원, 종업원 1인당 생산액 901만원 그리고 점포당 인구수는 60.33명이다.

한편 인천의 도소매업 구조를 6대 도시와 비교하면 점포수 및 종업원수의 증가율에 비해 연간생산액의 증가율은 타도시에 비해 저조한 것으로 나타나는데 이는 효율적인 생산성을 유지하지 못하는 것으로 판단된다. 또한 상대적으로 점포수와 종업원수의 월등한 증가율은 그 동안의 낙후된 도소매업의 상황에서 탈피하고 있는 상황으로 이해된다. 이와 같은 인천지역의 도소매업의 상대적 영세성·저생산성 구조에 따른 저 발전성은 점포당 연간생산액과 종업원 1인당 생산액 증가율이 각각 9.39%와 6.25%로 6대도시에 훨씬 못 미치고 있는 사실을 통해 분명해진다. 특히 점포당 인구수를 비교하면 감소는 하였지만 점포당 1991년의 경우 60.33명으로 과밀현상이 극심하여 도소매업의 양적 수준이 절대 부족한 것을 알 수 있다.

(4) 재래시장 현황분석

유통부문에 있어서 재래시장은 투자규모, 거래규모 및 이용하는 소비자의 수 등 다각적인 측면에서 볼 때 절대적인 비중과 위치를 차지하고 있다.

<표 3-8> 지역별 재래시장 구조 비교

지역 항목	6대도시		인 천		서 울		부 산	
	1988	1991	1988	1991	1988	1991	1988	1991
시장수(개)	737	773	63	66	367	370	150	152
종업원수(명)	150,137	92,944	1,655	1,469	113,751	53,875	19,502	19,943
매장면적(㎡)	2,242,662	2,496,580	121,755	159,553	1,520,988	1,620,106	276,689	305,313
점포수(개)	108,842	117,941	4,963	6,218	61,980	67,608	24,612	22,176
점포당 종업원수	1.4	0.8	0.3	0.2	1.8	0.8	0.8	0.9
점포당 매장면적	20.6	21.2	24.7	25.7	24.5	24.0	11.2	13.8
시장당 점포수	147.7	165.2	87.1	75.8	168.9	182.7	164.7	145.9
시장당 인구수	27,457	27,501	28,351	23,951	28,819	29,471	25,004	25,610
인구1만명당 시장수	2.7	2.8	2.8	2.4	2.9	2.9	2.5	2.6

경제적인 측면에서나 사회정책적인 측면에서 중요한 비중을 차지하고 있는 많은 인천시민의 애환이 서려 있는 인천지역의 재래시장이 전근대성과 낙후성 및 영세성을 벗어나지 못하고 있는 실정이어서 이들 재래시장의 현황을 조사 분석하고자 한다.

<표3-8>의 지역별 재래시장 구조비교를 살펴보면 우리 나라의 재래시장의 영세성, 전근대적 및 낙후성을 쉽게 파악할 수 있다. 특히 인천의 경우 점포당 종업원수가 1988년 0.3명, 1991년 0.2명으로 개선되지 못하고 있으며 점포당 매장면적도 25.7m², 시장당 점포수는 87.1개에서 75.8개로 6대도시와 비교하여 낮지만 인천지역의 재래시장은 낙후되어 있고 환경이 불량하여 개선이 시급한 상황임을 한 눈에 알 수 있다.

항목 \ 지역	대 구		광 주		대 전	
	1988	1991	1988	1991	1988	1991
시 장 수 (개)	89	92	33	34	35	59
종 업 원 수 (명)	7,198	8,439	5,179	4,386	2,852	4,832
매 장 면 적 (㎡)	191,458	201,969	91,632	74,553	61,140	135,086
점 포 수 (개)	11,332	14,413	3,262	3,287	2,682	4,239
점포당 종업원수	0.6	0.6	1.6	1.3	1.1	1.1
점포당 매장면적	16.9	14.0	21.7	22.7	22.7	31.9
시장당 점포수	129.3	156.7	98.8	96.7	76.9	171.8
시장당 인구수	25,162	24,304	33,828	34,678	26,774	18,347
인구1만명당시장수	2.5	2.4	3.4	3.5	2.7	1.8

자료 : 대한상공회의소, 유통통계자료집, 1993

인천지역의 재래시장의 점포수가 1991년 6,218개로 1988년과 비교하면 26% 증가한 것은 6대도시 평균 8%를 훨씬 상회하는데 이는 인천지역에서 재래시장을 통한 일반서민들의 상거래가 원활히 진행됨을 알 수 있어 소비자들의 구매형태 변화에 따른 현대식 유통기구의 출현에도 불구하고 무시 못할 위치에 있는 것으로 생각된다.

인구 1만 명당 시장수는 1991년 2.4개로 6대도시와 비교하여 적은 수준이지만 이는 인천지역의 연평균 6%의 인구증가추세와 비교할 때 점차 소비자들의 현대식 유통기구로의 구입선을 바꾸고 있는 것으로 생각된다.

(5) 백화점 및 수퍼마켓 현황

전국 백화점 91개중 약 50%정도인 42개가 서울에 위치하고 있으며 인천은 인구 2백만 명이 넘는데도 4개에 불과하며, 수퍼마켓의 경우 전국 2,064개중 551개가 서울에 위치하고 있으며 인천은 121개로 부산다음으로 많은 수준에 있다.

업체당 판매액을 6대도시와 비교하면 <표3-9>에 나타나듯이 인천의 경우 백화점이 26,693백만원, 수퍼마켓이 766백만 원으로 가장 낮은 수준을 보이고 있다. 그리고 종업원 1인당 판매액도 다른 도시와 비교할 때 78백만 원으로 최저수준을 유지하고 있으나 업체당 매장면적의 경우 수퍼마켓은 702m²로 가장 높은 수준을 유지하고 있고 백화점은 서울, 대구와 같이 2만m²이상을 유지하고 있다.

평균 종업원 수는 수퍼마켓의 경우 광주(14.5명), 대구(13.6명), 서울(12.7명),

부산(12.4명)의 순으로 인천(9.8명)은 대전(7.7명)을 제외하고는 10명에도 못 미치는 최저수준이다.

이와 같은 현황분석을 통해 살펴볼 때 슈퍼마켓의 업체당 매장면적과 평균 종업원수를 상호 비교할 때 다른 도시에 비해 넓은 면적에 적은 인원으로 현대적 방식을 도입한 것으로 인식할 수 있으나 실제 업체당 판매액과 연관시켜 살펴보면 광주(65백만원)를 제외한 최하위 수준인 78백만 원으로 나타나는데 이는 효율성 및 생산성 면에서 상당히 비과학적으로 운영되고 있음을 반증하는 것이다.

2 물적 유통⁹⁾의 현황분석

(1) 항만시설

인천항은 수도 서울과 32km의 가까운 거리에 있어 불자의 원활한 유통을 지원하고 있고 중국의 개방항만(대련항, 청진항, 진황도)과 불과 300 - 500해리(555.6km - 926km)이내에 위치하고 있어 대중국 교역의 중심항이며 21세기에 도래할 동북아 시대의 북방교역의 거점항만으로서 훌륭한 지리적 조건을 갖고 있다.

인천항의 시설확보율은 <표3-10>에서 알 수 있듯이 매년 증가하는 화물량에 비해 항만시설 확충이 원활히 이루어지지 못해 '94년 시설 확보율이 62%에 불

< 표 3-9 > 6대 도시 백화점 및 슈퍼마켓 현황

구 분		사업체수 (개, A)	종업원수 (명, B)	판매액 (백만원, C)	매장면적 (㎡, D)	인 구 (천명, E)	C/A	C/B	D/A
인 천	백 화 점	4	1,374	106,773	94,615	2,144	26,693	78	23,654
	수 퍼 마 켓	121	1,182	92,635	84,985		766	78	702
서 울	백 화 점	42	23,022	3,153,473	1,195,278	10,925	75,083	137	28,459
	수 퍼 마 켓	551	7,016	774,536	256,639		1,406	110	466
부 산	백 화 점	8	1,841	203,836	63,723	3,868	25,480	111	7,965
	수 퍼 마 켓	222	2,750	309,714	83,261		1,395	113	375
대 구	백 화 점	4	2,237	349,357	113,190	2,315	87,083	156	28,298
	수 퍼 마 켓	75	1,023	81,516	44,823		1,087	80	598
광 주	백 화 점	4	675	116,334	25,219	1,250	29,084	172	6,305
	수 퍼 마 켓	61	887	57,803	22,377		948	65	367
대 전	백 화 점	3	898	155,056	41,325	1,191	51,685	173	13,775
	수 퍼 마 켓	45	346	61,329	20,493		1,363	177	455

자료 : 통계청, 지역통계연보, 1993

9) 제조업이나 상업에서 완성품을 생산자로부터 소비자에게 효율적으로 이동시키는 재할활동을 의미하며, 때로는 원자재의 공급자로부터 생산라인까지의 이동도 포함하게 된다. 이러한 활동에는 수송, 보관, 포장, 재고관리, 공장과 창고의 입지선정, 주문처리과정 시장예측 그리고 소비자에 대한 서비스가 포함된다.

과하여 항만의 적체현상이 발생하고 있으며, '93년의 경우 인천항의 평균 체선율은 28.6%였고 시설부족으로 인한 선박의 체선실태는 <표3-11>과 같다.

평균대기시간이 감소한 것은 체선 선박중 15시간 이하의 대기시간을 가진 선박의 척수가 많은 것을 의미하고 있다. 그러나 양곡, 고철, 원목의 평균 대기시간은 전체화물의 평균대기시간보다 상당히 높아 주요적체 유발화물로 나타났음을 <표3-12>에서 알 수 있다.

(2) 내륙교통 및 연계수송시설

인천시의 1993년 12월말 교통수요를 살펴보면 차량은 30만 3천대로 전년대비 23.8%로 크게 증가하였고, 1일 시민통행량도 357만 3천명(1인 1.86회/일)에 달하고 있다.

인천시의 도로율은 1980년에는 10.2%에서 점차 향상되고 있어 1993년에 15.6%였으나 서울(18.9%)이나 선진국 도시인 동경(24.4%), 런던(23%)미흡한 실정이다. 또한 인천시는 기존의 서울-인천간 국철 외에도 광역시로의 발전과 급증하는 교통수요에 대응키 위해 도시철도의 건설을 착수하였다. 지하철을 3개노선에 3조2천억 원을 투자하여 총연장 78.87Km를 건설하게 된다.¹⁰⁾

< 표 3-10 > 인천항 운영현황

(단위 : 만톤,%)

구 분		1992	1993	1994(추정)
총 화물량		7,837	8,542	9,415
외 항	소 계	3,982	4,124	4,555
	수 출	582	719	949
	수 입	3,400	3,405	3,706
연 안		2,855	4,418	4,860
시설소요화물량(A)		5,231	5,554	6,260
항만 시설 능력(B)		3,523	3,652	3,901
시 설 확 보 율(C)		67	66	62

자료 : 인천지방해운항만청, 1994

< 표 3-11 > 인천항 체선실태

구분	입항척수	체선척수*	체선율(%)	평균대기시간(척당)
1991	4,060	1,947	48.0	51.8(2.2일)
1992	4,256	1,201	28.2	21.5(0.9일)
1993	4,769	1,366	28.6	15.0(0.6일)

자료 : 인천지방해운항만청, 1994

10) 시정백서, 인천직할시, 1994.

< 표 3-12 > 인천항 체선실태

구 분	입항척수	체선척수	체선율(%)	평균대기시간 (척당)
양 곡	556	307	55.2	56.8(2.5일)
고 철	133	68	51.2	94.1(3.9일)
원 목	784	323	41.2	55.5(2.3일)

자료 : 인천지방해운항만청, 1994.

(3) 보관시설

인천지역에는 항만에 위치한 창고, 상목 및 야적장 등을 제외하고는 창고시설이 미흡한 수준이며 창고, 보세장치장 또는 컨테이너야적장 등을 운영하는 업체가 78개 업체가 있다.

< 표 3-13 > 인천지역 창고, 보세장치장 및 야적장 실태

구 분	업 체 수	면 적(㎡)	업체당평균면적
창 고	48	167,856	3,497
야 적 장	58	1,656,104	28,554
컨테이너 야적장	13	244,906	18,839
컨테이너 창고	3	9,088	3,029
계	78	2,077,954	206,640

자료 : 인천년감, 1993을 기초로 작성

(4) 물류단지

인천지역의 물류단지 확보율은 매우 미미한 상태이다. 이는 대부분의 대형물류 단지가 서울을 중심으로 하여 형성·발전되어 있기 때문에 인천지역에서 독자적인 물류단지를 조성하여 인천지역에 원활한 화물수송에 어려움이 있다. 인천지역과 인근지역간의 간선화물수송은 물론 지역내의 단말수송에도 한계가 있다.

현재 인천지역의 물류단지라면 소규모 형태의 농수산물 공판장이 고작이나, 농협중앙회가 설치운영하고 있는 공판장이 있으며 그 면적은 어시장이 2,310평, 농축산물 공판장이 11,379평 정도이다.¹¹⁾

IV. 인천지역 유통산업의 문제점

1 상적유통의 문제점

(1) 저 생산성 및 영세성

인천지역의 도소매업은 규모가 매우 영세하며 지난 십수년 동안의 성장도 매

11) 인천통계연보, 1993년을 기초로 제작성

우 저조한 것을 앞에서 살펴보았다. 이와 같은 현상은 기업적 경영이 아닌 가족 생계유지를 위한 소규모의 영세성으로 사업체를 운영하고 있음을 알 수 있다. 그리고 도소매업체의 영세성 소규모 점포의 지속적인 증가는 경영수준이 유통에 관한 전문지식 및 교육이 없는 사람도 손쉽게 참여할 수 있는 단순 판매 수준에 그치고 있는 것으로 생각된다.

한편 매장규모별로 보면 50m²(약 15평)이하인 점포의 비중이 도매업 60%, 소매업 86%로 나타났고 20m²(약 6평)이하의 영세점포는 20%, 28%로 높은 비중을 보이고 있다.

그리고 단독 사업체의 운영현황은 도매업이 91%, 소매업이 99%를 차지하고 있어 대규모의 본·지점 협력 체계를 갖는 체인화등의 현대적 기업 경영 방식이 상당히 미약한 실정이다.

이와 같이 인천지역 유통산업이 단순한 생계유지형 점포가 차지하는 비중이 많고 동시에 그 규모가 영세하며 점포 밀도가 매우 높기 때문에 영업과정에서의 상업자본 축적에 의한 규모의 성장은 물론 근대적 경영기법을 도입하는데 커다란 제약요인으로 작용하고 있으며, 유통산업의 저생산성을 초래하는 요인으로 작용하고 있다.

실제로 우리 나라 도소매업의 생산성을 분석한 결과 제조업 생산성의 절반 수준에 머물고 있다. 또한 이를 규모면에서 보면 규모의 증대에 따라 생산성 향상이 뚜렷이 나타나고 있는데 인천지역의 경우 최근에 와서 도소매업의 성장이 나타나기 시작하고 있는 시점에서 향후 정보화 사회의 도래와 물류 기능의 고도화로 유통 시스템화가 가속화될 경우 그 격차는 더욱 뚜렷해 질 것으로 전망된다.

따라서 현재와 같은 영세 규모 및 구조하에서 유통기관의 체계적 조직화, 혁신적인 경영기법 및 정보화기기의 도입을 소화해 낸다는 것은 거의 불가능한 일이라고 할 수 있는 것이다.

(2) 유통 정보화 체계의 미비

산업사회가 정보사회로 전환되면서 컴퓨터와 통신이 결합한 유통 VAN(Value-added Network : 부가가치통신망)¹²⁾구축과 POS시스템¹³⁾ 구축 및 EDI(Electronic Data Interchange : 전자문서교환)¹⁴⁾ 강조되고 있다. 그러나 인천 지역 유통업체는 상당히 미미한 수준에 있어 가격과 품질에서의 경쟁력이 어느 정도 한계에 이른 현재 상황을 살펴볼 때 이를 보상하기 위해 유통 조직을 합리

12) 통신위성을 통해 유통업자 업무의 기본시스템인 수발주, 청구데이터, 상품정보등의 데이터를 기업 간 교환함으로써 양자간 부가 가치를 얻고자하는 시스템이다. 즉 유통업체의 Host Computer와 제조 업체 컴퓨터를 온라인네트워크시스템으로 연결하여 수발주업의 단축을 비롯, 매출실적이나 재고현황의 시점관리로 경쟁력 강화를 꾀할 수 있는 것을 말한다.

13) 상품의 판매시점에서 판매정보를 컴퓨터시스템에 의하여 상품의 유통정보를 데이터베이스로 처리하는 종합경영정보제도로써, 이는 유통정보의 신속정확한 처리로 생산성 향상을 꾀하여 판매비용을 절감하고 유통산업의 근대화에 기여하기 위한 제도임.

14) 거래 당사자가 인편이나 우편에 의존하는 종이서류 대신 컴퓨터가 읽을 수 있도록 서로 합의하여 표준화된 자료인 전자문서를 데이터통신망을 통해 컴퓨터와 컴퓨터간에 교환하여 재입력 과정없이 직접 업무에 활용할 수 있도록 하는 정보전달방식.

화하여 새로운 서비스로 고객에게 다가가는데 어려움을 나타내고 있다.

유통정보화는 POS시스템 및 유통VAN시스템을 통하여 효율적 상품기획(Merchandising) 및 판매관리와 고객관리를 수행함으로써 유통산업의 생산성 및 대고객 서비스의 제고를 위한 종합적인 정보시스템으로서 유통산업 기능제고와 경쟁력강화를 위해 필수적인 것이다. 그러나 서울 중심의 일부 백화점 및 대형 소매점을 중심으로 POS시스템이 동비되어 있으나 상품코드등록 및 소스마킹(Source marking)¹⁵보급의 미비, POS시스템 운영 전문인력 미흡 등으로 현재로서는 그 기능을 충분히 활용하지 못하고 있는 실정이다.

(3) 도매기능의 취약

과거 60년대부터 계속되어온 제조업 제일주의로 인해 인천지역 유통산업은 유통금융, 유통자본, 종업원, 시설 등의 취약으로 제조업체가 유통에 직접적으로 참여함으로써 도매업 자체가 제조업과 소기업에 대해 그 기능을 제대로 발휘하지 못하여 유통업의 제조업에 대한 종속화를 초래하고 있다. 이에 따라 취급품목의 전문화를 기하지 못하고 있고 기능의 미분화 사례도 많으며 제조업체가 자사의 판매망을 통하여 직접 판매를 하거나 또는 독립적 유통업체와의 계약에 의해 판매활동을 위탁하는 형태의 유통활동을 조정함으로써 유통산업 자체의 효율적 발전을 저해하는 전근대성을 탈피하지 못하고 있는 실정이다. 이에 따라 제조업체의 대리점, 직판점, 특약점 등과 대형소매업체의 구매조직이 지나치게 비대해서 도매기능을 수행함으로써 도매상의 배제가 소비자 이익에 기여하지 못하거나 유통 기능을 증대시켜 향후 소비자 욕구의 다양화와 생산 및 소비규모의 확대가 더욱 진전될 경우 지금까지와 같은 소품종 다량 취급이 소량 다품종 취급의 필요성에 효율적으로 대처하지 못할 것으로 판단된다. 이와 같은 현상에 따른 도소매기능의 미분화로 인한 기능이 혼재되어 독자적인 도매 기능의 약화를 초래하고 있으며 대한상공회의소 자료에 의한 판매액을 기준으로 살펴 볼 때 도매업이 1조 5,305억원, 소매업이 3조 1,735억원으로 도매비율이 저조한 실정이다.

(4) 유통산업에의 금융 지원 부진

인천 금융업이 안고 있는 구조적 문제를 살펴보면 예금은행 예대율(여신/수신) 97.9%와 비교할 때 비통화 금융기관의 경우 수신에서 예금은행이 120.97%를 차지하였으나 예대율은 62.22%로 이들의 지역조성자금 역내환원에 문제점이 있는 것으로 파악되었다. 특히 투자신탁 19.36%, 은행신탁 40.29%, 그리고 신탁 21.76%로 지역조성자금의 역외 유출을 이들이 선도하고 있다.

15) 각각의 상품에 표준화된 바코드의 형태로 생산자, 가격, 제조일자 등 상품에 관련된 일체의 정보를 기록하는 것이다.

< 표 4-1 > 인천지역 금융기관별 자금환원률(1992)

(단위 : 억원, %)

구 분	수신(A)	여신(B)	예대차(A-B)	예대율(A/B)	
예 금 은 행	37,412	36,654	758	97.97	
비 통 화 금 용 기 관	개발기관	314	3,134	△2,820	998.09
	부자금용	492	339	153	68.90
	부자신탁	11,275	2,183	9,092	19.36
	은행신탁	11,420	4,601	6,819	40.29
	상호금융	8,712	5,830	2,882	66.92
	신용금고	6,758	6,919	△161	102.38
	마을금고	4,762	3,563	1,499	68.52
	신 협	8,712	1,896	6,816	21.76
	소 계	45,259	28,165	17,094	62.22
합 계	82,671	64,819	17,852	78.41	

자 료: 한은 인천지점, 인천지역 경제연보, 1993

< 표 4-2 > 예금은행 산업별 대출금 추이

(단위: 억원,%)

구 분	총대출금	농림.어업	광업	제조업	도소매, 음식, 숙박업	운수, 창고, 통신업	기 타
1987	10,537	464	41	5,153	474	435	3,970
1988	13,301	404	167	6,680	483	390	5,177
1989	18,270	538	42	8,995	678	446	7,571
1990	24,578	519	33	12,564	967	473	10,022
1991	30,607	519	24	16,406	1,031	571	12,056
1992	36,654	608	71	19,530	1,197	570	14,678
'87-'92 증가율	247.86	31.03	73.17	279.00	152.53	31.10	269.72

자 료: 한은 인천지점, 인천지역 경제연보, 1993

한편 산업별 대출금 추이를 보면 유통산업에 대한 대출금은 1,767억원으로 '87년 909억원에 비해 1.9배 증가하였으나 이는 전체 대출액의 4.8%에 지나지 않고 있다. 그러나 제조업의 경우 '87년 5,153억원에서 '92년에는 1조 9,530억원으로 2.8배 증가하였는데, 이는 총 대출액의 53.3%를 차지하고 있어 인천지역이 제조업 육성 중심지역임을 쉽게 파악할 수 있다.

그러나 유통산업은 21세기 유망산업 중의 업종으로서 향후 기업가들이 관심을 갖고 투자 계획을 갖고 있는 현 시점에서 금융지원이 활성화되지 않는 한 인천 지역의 유통산업은 현재의 영세성을 벗어나지 못할 것이며 낙후된 시설 및 소비자들의 편의적이고 고급화되고 있는 구매형태에 대응할 수 없어 수도 서울로부터 독립적인 상권을 형성하는데 저해요인으로 작용할 것으로 판단된다.

(5) 소비 특성 변화의 구매 만족요인 및 기회 미비

앞에서 살펴본 바와 같이 인천지역의 소비자들이 도소매업을 통한 구매를 서울에서 발생시키는 것은 소비자들 스스로가 인식한 문제 또는 결핍욕구에 대한 충분한 처방이 인천지역에서는 해결이 불가능하기 때문이다. 그리고 산업화 사회에서 정보화 사회로 진입되면서 경제성장에 따라 인천지역 주민들의 소득수준이 향상되면서 물질적인 풍요보다는 정신적인 풍요를 선호하여 생활의 질적 충실화가 강조되고, 소비자 욕구의 다양화와 개성화 경향이 뚜렷해지는 소비자들의 의식구조 즉 가치관에서의 변화를 인천지역에서 충족하지 못하고 있는 것으로 판단된다.

이와 같은 현상은 생활대응·편의지향·가격지향 업태인 GMS(대량양판점), DS(할인매장), CVS(편의점), 감각지향, HYPER LIFE 지향 업태인 고급 전문 백화점 및 전문점 그리고 종합화지향 업태인 쇼핑센터와 대형슈퍼마켓이 부족한 것이 주된 이유라 할 수 있을 것이다. 즉 인천지역의 소매업체 중 백화점이 4개, 쇼핑센터는 2개, 편의점은 134개 점포가 운영되고 있다.

2 물적 유통의 문제점

경제규모의 확대에 따라 필수적으로 증대되어야 하는 도로, 지하철, 항만, 철도, 공항등 사회간접자본에 애로 요인이 발생, 인천지역 경제의 성장 잠재력과 경쟁력을 잠식한 것이 뚜렷한 이상 지방자치화시대 나아가서는 세계화의 관문인 인천의 위상을 제고하여 국제 경쟁력을 높이기 위해서는 인천지역에서의 구조가 취약한 유통산업을 위해 사회간접자본에 더 많이 투자함으로써 산업부문의 비용상승 요인으로 작용하고 있는 저해요인을 제거시켜야 한다. 또한 국내외적으로 어려운 경제여건 속에서 인천지역을 포함한 우리 나라 전체적으로 해외 경쟁력을 향상시키기 위하여 화물유통 비용의 절감이 큰 관심이 주어지기 시작하고 있으나 극히 초보단계에 있다 하겠다.

인천지역의 도소매업이 도시의 구조나 기능에 따른 정책적인 고려가 전혀 반영되지 않은 상태에서 도심지역에 밀집되어 있기 때문에 그 기능의 분화를 저해할 뿐만 아니라 물류기능의 저하와 도심교통의 혼잡 그리고 도시환경의 악화 등이 야기되고 있다.

현재 인천지역은 인구 규모뿐만 아니라 앞으로 인천항 및 신 공항 건설에 따른 일반화물 물동량이 급증할 것으로 판단할 때 대규모 유통기지 건설은 필수 불가결한 요소라 하겠다.

과거에는 항만도시는 화물의 하역과 관계되는 업무만 이루어지는 지역으로서만 역할을 해 왔으나 오늘날에는 이 뿐만이 아니라 분배센터, 관련교역 및 서비스 활동을 수행하는 종합적인 화물 유통공간으로서의 기능이 강조되고 있다. 따라서 인천을 세계화를 위한 동북아 물류거점의 세계시로 만들기 위해서는 효율적인 물적 유통을 수행할 수 있는 제반시설의 확충이 시급한 실정이다.

(1) 항만시설 부족

향후 교역의 확대에 급격히 증가될 물동량을 예상할 때 현재에도 항만 및 하역 설비의 부족으로 만성적인 체증현상을 나타내는 인천항은 국제무역항으로서의 입지가 어려울 뿐만 아니라 유통비용의 증가를 발생시켜 직간접적인 경제적 손실은 연간 3,000억원이 넘는 것으로 추산되고 있다. 특히 해운항만청 자료에 의하면 우리 나라 주요 항만의 처리 물동량과 하역능력을 비교할 때 '92년 인천항의 항만처리 물동량은 53,302천톤인데 비해 처리능력은 31,451천톤으로 가장 많은 시설 부족현상을 보이고 있다.

(2) 내륙교통의 정체 및 연계수송시설 미비

인천지역은 최근 6년간 연평균 6%수준의 인구증가율과 함께 소득수준향상으로 인한 차량증가로 교통수요가 급증하고 있다.

한편 증가하는 교통량에 대처하기 위해 도로망 확충을 계속적으로 진행하여 '93년 도로율이 15.5%에 달하였지만 서울의 18.9%에는 미흡한 실정이다. 또한 현대의 대중교통수단인 지하철을 통한 수송율이 12.92%에 불과한 반면 자가용이 14.88%, 택시가 10.72%로 이러한 현상은 인천지역의 부족한 도로망에 비추어 볼 때 20%이상의 급격한 증가율을 보이고 있는 차량증가 및 항만의 연간 물동량의 증가(18%)추세로 인해 '89년 36km/h, '93년 32.1km/h, '94년도는 18.8 km/h로 감소하였는 바 향후 도심교통의 체증현상은 심화될 것으로 생각된다.

게다가 항만의 물동량을 수송하는 인천시의 도로체계는 기능이 제대로 분담, 정립되지 못하고 외곽순환도로가 미비하여 도심을 통한 내륙 연계수송이 이루어져 인천지역의 교통소음, 환경오염 및 도시교통 체증을 가속화시키고 있다.

(3) 보관시설의 부족과 합리적인 기능의 결여

창고는 대부분의 재래식 창고이기 때문에 창고시설의 현대화와 보관시설의 자동화 및 장비의 현대화가 시급하며, 임항창고, 각 제조업·도소매업 부설창고 등의 면적이 부족하고, 시설이 낙후되어 있어 특수창고의 적절한 용적 확보가 요구되고 있다.

창고의 기능에 따라 임항지역, 제조업 지역 및 외곽농촌지역 등의 물류결절지점(NODE)에 각종 형태의 창고들의 입지를 입체화시킬 수 있는 물류체계의 효율성이 부족하다. 또한 지역 특성을 감안한 냉동창고, 위험품창고 및 검역창고 등 전문창고시설의 확충이 필요하다.

(4) 물류시설 미비

“물류가 기업경영에 있어서, 제3의 이윤원천”이라는 개념이 일본으로부터 도입되면서 1980년대 중반이후 기업의 중요한 관리대상의 영역으로 자리를 잡게 됨과 동시에 물류비용이 실제로 상당한 액수에 미치고 있다는 것이 새롭게 발견되었다.

따라서 제품의 수배송, 보관, 하역, 포장 기능을 개별 관리가 아닌 통괄관리를 통해 물류합리화를 이루어 인천지역 도매기능을 높일 수 있는 현대식 물류시설이 필요한 시점에 있다.

그러나 수도권외의 관문항으로서 향후 교역 증대에 따른 급증하는 물동량을 감당해야하는 인천지역에는 물류시설이 상당히 미흡한 실정이다.

현재 인천에 있는 물류시설을 든다면, 고작해야 농수축산물의 직판장 정도이다. 이들 직판장들의 매장면적을 살펴보면 어시장은 2,310평, 농축산물 공판장 11,379평정도이다.

이러한 인천지역에서의 물류단지의 부재는 인천지역내에서의 농수축산물 및 공산품의 전체적인 원활한 흐름을 저해하고 추가비용을 발생시킬 것으로 지적된다.

또한 대규모 물류단지로서의 효율적인 교통수단의 접근과 배후지역으로의 수송이 원활히 이루어질 때 물류단지는 보다 잘 운영될 것이다.

V. 인천지역 유통산업의 발전방향

1 상적유통의 발전방향

(1) 재래시장의 효율성 제고

재래시장은 전근대적 소매업태라 하는데, 경영형태로 볼 때 구체적으로는 전근대적 쇼핑센터라 할 수 있다. 따라서 재래시장이 근대화되어야 함은 필연적인 것이나 그 근대화의 방향은 매우 융통성 있게 계획되어야 한다.

재래시장 근대화의 대안은 여러 가지가 있겠으나 경쟁우위를 확보할 수 있는 대안은 우선 상권구조 및 입지특성을 고려하는 측면에서 선택되어야 한다.

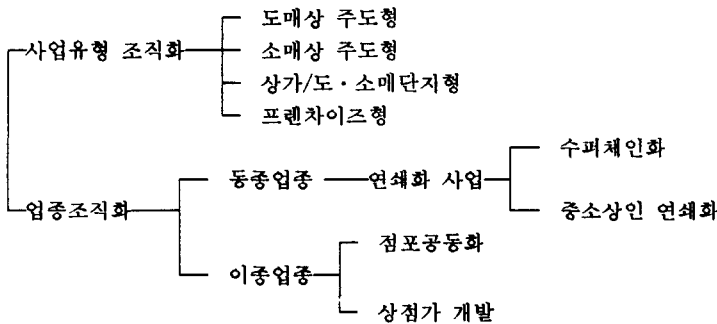
재래시장은 육성 발전시킬 육성대상시장, 여타 업태·업종으로 전환할 것을 권장·지원하는 전환대상시장 그리고 존속시켜 여타 지역으로 이전시키는 것이 필요한 이전대상시장으로 구분하여 관리하는 것이 요구된다. 그리고 기존의 시장 형태도 복합건물형태로 변화시켜 공간을 효율적으로 이용하는 것이 요구된다.

복합건축물이란 소매, 업무, 주거, 숙박, 위락, 문화, 레저 등이 기능중 2개 이상의 기능이 혼합된 건축물 혹은 건축물의 군집을 의미하며 다음과 같이 나눌 수 있다.

소매 복합 건물물	2개 이상의 상이한 기능이 복합된 건축물이되 소매기능 위주이고 타 기능은 소매의 보완기능을 수행한다.
MUD (Multi-Use Development)	2개 이상의 상이한 기능이 복합되고 각 기능간의 연계/보완성이 약하다.
MXD (Mixed Use Development)	3개 이상의 기능이 복합되고 각 기능이 복합되고 각 기능의 H/W 및 S/W 측면에서의 연계/보완성이 강하다.

(2) 유통기구의 조직화·협업화

인천지역이 개인당 지역총생산이 타지역에 비해 높은 수준에 있음에도 불구하고 수도 서울에의 흡인력에 따른 독자적인 상권을 구축하지 못한 것은 전근대식 경영체제에 따른 경쟁력 상실임은 자명한 사실이다. 세계시로의 발돋움을 위한 인천지역의 쾌적한 구매환경을 조성하기 위한 현대식 유통기구의 변화를 통한 유통산업의 활성화가 시급한 실정이다. 따라서 향후 영세한 유통업체들이 공동의 이익을 추구하기 위해서는 상호갈등과 협력의 조화를 통하여 조직화 내지 협업화의 방향으로 나아가야 할 것이다.

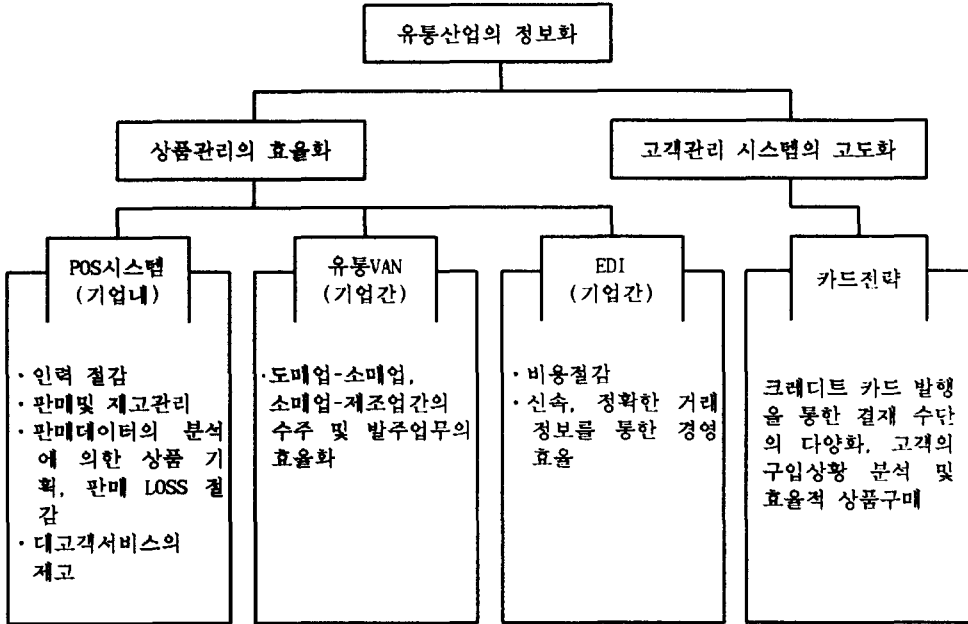


(3) 유통정보체계의 합리적 구축

정보통신기술과 정보처리기술의 발달로 인하여 종래에는 획득하기 어려웠던 유통관련 정보를 필요한 시점에 필요한 부서에 제공할 수 있게 됨으로써 유통관리의 효율성제고에 크게 기여하고 있다.

향후 중산층 확대에 따른 합리실용주의 심화, 신소비계층의 출현(X세대, 실버층등) 개성화·다양화·전문화의 가속, 시간절약과 여가 제창조 의식구조등 소비자 의식구조 및 라이프스타일의 변화에 따른 POS시스템, 유통 VAN, EDI를 통하여 효율적으로 상품기획(Merchandising) 및 판매관리와 고객관리를 수행함으로써 인천지역 유통산업의 생산성 및 대고객 서비스의 제고를 위한 종합적인 정보시스템의 구축이 요구된다.

< 그림 5-1 > 유통산업의 정보화



(4) 유통부문 전문인력 육성

유통업체가 대형화, 전문화되고 업체수가 증가함에 따라 유통업체에 종사할 전문인력의 부족현상이 가중되어 유통전문인력의 부족이 가장 큰 애로사항으로 대두되고 있다. 또한 고객지향 마케팅 목적을 효율적으로 달성하기 위한 체계적인 환경 하에서의 구매행위를 도울 수 있는 대고객서비스향상도 제고되어야 할 것이다.

따라서 유통전문인력 양성을 위한 교육기관이나 훈련기관은 부족한 실정이므로 유통전문인력의 양성을 위해서는 장기적인 방안으로 기존 대학에 유통관련학과 신설과 유통전문대학의 설립 등을 추진하여야 할 것이며, 단기적으로는 유통 실무자에 대한 지속적인 연수과정의 신설에 대한 인천상공회의소와 연구기관의 적극적인 참여가 바람직하고 판매사의 고용의무 비중을 높일 필요가 있다.

(5) 현대식 신업태의 확충 및 도입

현재 인천지역은 실용,합리주의 소비성향에 알맞고, 시장규모가 가장 큰 중산층을 타겟으로 할 수 있으며, 고 인건비 시대에 省力化가 가능한 시스템 업체 등의 조건을 갖춘 현대식 신업태를 통해 소비자의 욕구를 만족시킬 수 있는 다양한 소매업태가 부족한 실정이다.

주요 소매업 형태로서 일상생활에 필요한 품목을 필요한 때 쉽게 구매할 수 있는 편리성을 갖고 있는 소형점포로서 입지, 시간, 구색의 편리를 추구하는 24시간 영업활동을 하는 '현대식 구멍가게'인 편의점(CVS: Convenience store)이

있는데 인천의 경우에는 1994년 9월 말 현재 134개 점포가 운영되고 있으며 남구(41개 점포), 북구(39개 점포), 남동구(3개 점포), 중구(15개 점포), 서구(8개 점포), 동구(3개 점포)의 순이다.

이러한 편의점 외에도 의류, 일용잡화, 내구소비재를 중심으로 한 종합소매점인 양판점(GMS: General Merchandising Store), 쇼핑과 오락을 동시에 제공하는 쇼핑센터가 있다. 또한 저가격 저비용을 특징으로 박스단위로 진열해 날개 보다는 묶음 단위판매에 중점을 두어 Self-serve, Self-package, No Delivery 영업을 지향하는 할인 매장과 창고형 도매점등의 할인업체로接客서비스나 시설서비스를 축소하는 대신 '저렴한 판매가격자체가 서비스'라는 개념의 신입태의 도입도 바람직할 것으로 생각된다.

여성의 사회진출과 더불어 노동집약적인 편의성지향에 대한 수용증가에 의해 크게 발전이 예상되는 카탈로그판매, 통신판매, pc판매, 방문판매, CATV등의 무점포 판매방식 및 카테고리 킬러등 정보화시대에 맞는 현대식 판매방식의 활성화도 바람직할 것으로 생각된다.

2 물적유통의 발전방향

(1) 항만시설의 확충

인천항이 동북아 물류거점의 중심항으로 부상할 때는 중계 및 환적항인 자유항으로서 그 역할을 수행할 수 있고, 무국경(Borderless)도시화의 기능을 발휘할 수 있는 탄력성을 가지고 있어 세계화를 위한 국제도시화가 보다 급속하게 이루어질 수 있는 가능지역이다.

그러나 인천항은 항만, 하역시설이 전국 항만에서 가장 부족한 현상이 크게 나타나고 있으며 이에 따른 입항선박의 대기율이 36.9%로 부산(5.2%), 마산(2.85%), 울산(5.5%)에 비해 훨씬 높고, 체선율도 28.6%로 부산(3.7%), 마산(2.7%), 동해(31.8%), 울산(4.5%)등에 비해 심각한 수준에 있다.

이와 같은 인천항만의 만성적인 적체현상을 해결하여 인천항의 효율성을 높이기 위해서는 인천 남항과 북항등 신항개발이 바람직할 것이다. 현재 경인지역에서 발생하는 컨테이너 화물이 인천에서 처리되지 못하고 경부선을 통해 부산항에서 중국으로 수송됨으로써 발생하는 추가비용이 크게 발생하고 있다. 향후 서해안시대에 대비한 무역의 교두보로써 수출입 물동량 증가를 예상할 때 이에 상응하는 컨테이너 부두의 건설을 추진해 할 것으로 생각된다.

(2) 내륙교통 및 연계수송시설 보완

인천지역은 급증하는 인구증가와 차량증가에 상응할 만큼의 도로율('93년: 15.6%) 및 도로기능이 미흡한 실정에 있으며 교통체계의 부조화, 가로망 체계의 불합리, 고속도로의 시가지내 통과로 인한 도시 양분화, 대중교통수단의 구 도심 집중, 항만물동량의 도심통과로 교통수요를 수용할 수 있는 도로망, 주차시설등

교통시설 부족으로 인하여 교통혼잡은 날고 증가되고 있다.

교통운영개선사업추진으로 교통시설의 이용효율을 제고하고 버스전용차선제의 도입, 전자교통신호체계 확충, 및 전자신호 DB구축, 10부제 실시, 도시철도의 건설, 외곽순환도로의 건설, 주차시설확충으로 도로기능이 불합리하여 화물차의 도심을 통한 내륙연계수송으로 인한 소음공해, 환경파괴 및 오염, 도시교통의 체증을 해소하기 위하여 항만내의 화물처리를 내륙수송체계와 효율적으로 연계할 수 있는 외곽순환도로 또는 도시 고속도로의 건설도 바람직할 것으로 생각된다.

(3) 보관시설의 확충 및 합리화

수송다음으로 고객으로부터 클레임을 많이 받는 물류부문이 바로 보관(창고) 부문이다. 따라서 물류품질을 향상시키고 품질개선을 유지 및 개선할 수 있는 부문중 가장 그 범위가 광범위하다. 그 이유는 산업공학적 측면에서 볼 때 자동화시설을 완벽하게 설치할 수 있을 뿐 아니라 작업 및 보관능률을 극대화할 수 있기 때문이다. 이같은 보관 효율의 향상은 고객으로부터의 클레임의 대상이 되는 파손이나 지연배송을 감소할 수 있을 뿐 아니라 물류비를 절감하여 고객에게 서비스를 향상할 수 있다는 관점에서 주목할 필요가 있다.

인천지역의 낙후된 보관시설은 물류거점도시로서 발전하는데 중대한 저해요인으로 작용할 수 있어 시설의 확충 및 합리화가 요구된다.

첫째, 보관에 필요한 공간확보 및 창고를 현대화하고, 둘째, 창고의 기능에 따라 창고들의 입지를 입체화시켜 물류체계의 효율성을 제고시키는 한편 셋째, 전문창고시설 확충을 통한 화물 유통 및 보관, 넷째, 창고시설들을 복합화물 터미널 내지 유통기지내에 집결시킬 수 있도록 창고들의 입지 선정을 통한 집적 효과(Agglomeration effect)의 극대화한다.

그러나 창고시설에 대한 법적, 제도적 제약으로 인하여 최적의 부지확보에도 어려움을 겪고 있으며, 지가 상승으로 인한 투자비 회수의 어려움이 산적해 있고, 기타 3D현상과 정형화되어 있는 물류환경에 대한 관련부처간의 유기적인 협조체제가 요구된다 하겠다.

(4) 물류단지 조성

물류란 제품을 물리적으로 생산자에게 최종 소비자에게 이동시키는데 필요한 수송, 보관, 포장, 하역, 정보 등의 기능을 가리킨다. 이러한 기능은 기업의 조달, 생산, 판매 등의 활동을 효과적으로 지원함으로써 줄 수 있는 중요한 활동을 말한다.

물류단지의 기능은 지역에 따라 다소 차이가 있을 수 있으나, 기본적으로 도로나 철도에 의한 지역간 간선화물수송과 지역내 단말화물수송을 효율적으로 연계하는 기능을 수행하게 된다. 국내화물처리를 위한 화물터미널 및 창고시설, 수출입화물 처리를 위한 컨테이너터미널 및 보세창고 보관 및 집배송 시설 등이 물류단지의 시설에 포함된다.

< 표 5-1 > 물류단지의 기대효과

주요 내용	세부 내용
화물수송체계의 개선	·복합일관수송체계의 구축 ·공동이용 물류체계의 구축 ·간선위주의 수송체계의 구축
국가경제의 효과	·화물유통체계의 단순화, 집약화로 물류비용절감 ·공차율의 감소와 지역간 간선수송체계의 구축으로 도로 혼잡 및 도시교통완화 ·개방화에 대비한 경쟁력 있는 수송체계의 구축 ·물류표준화의 달성으로 물류 비용절감
기업경제적 효과	·기업의 운송, 하역, 보관비용의 절감 ·JIT수송이 가능한 물류센터입지로 매출액 증가
지역경제적 효과	·지역주민의 고용 및 소득증대 고용유발 ·지역개발 촉진 ·유통단지 조성 및 도로등 사회기반시설의 조성 ·지역경제의 활성화 ·제조업체 금융기관 등

인천지역은 많은 수출입 물동량과 수도권의 생활물동량이 엄청난 규모로 이동하는 지역임에도 불구하고 물류단지가 거의 전무한 상태여서 인구 220여만명의 인구를 갖는 대도시로서 세계시로 발돋움하기 위한 국제무역항으로서도 인천지역에 적절한 규모의 물류단지의 건설이 필수적이라고 생각된다. 이와 같은 물류단지의 건설을 통해 화물수송체계의 개선과 기업 및 지역경제에 미치는 효과는 매우 크다고 보여진다.

인천지역의 물류거점의 입지조건을 검토해 보면 <표5-2>과 같이 지리·교통 조건/산업집적 조건/주변조건/용지조건 등의 평가를 바탕으로 하여 여러 면에서 비교하면 대체로 양호한 조건을 갖추고 있다고 판단된다.

< 표 5-2 > 인천지역의 일반적 입지조건

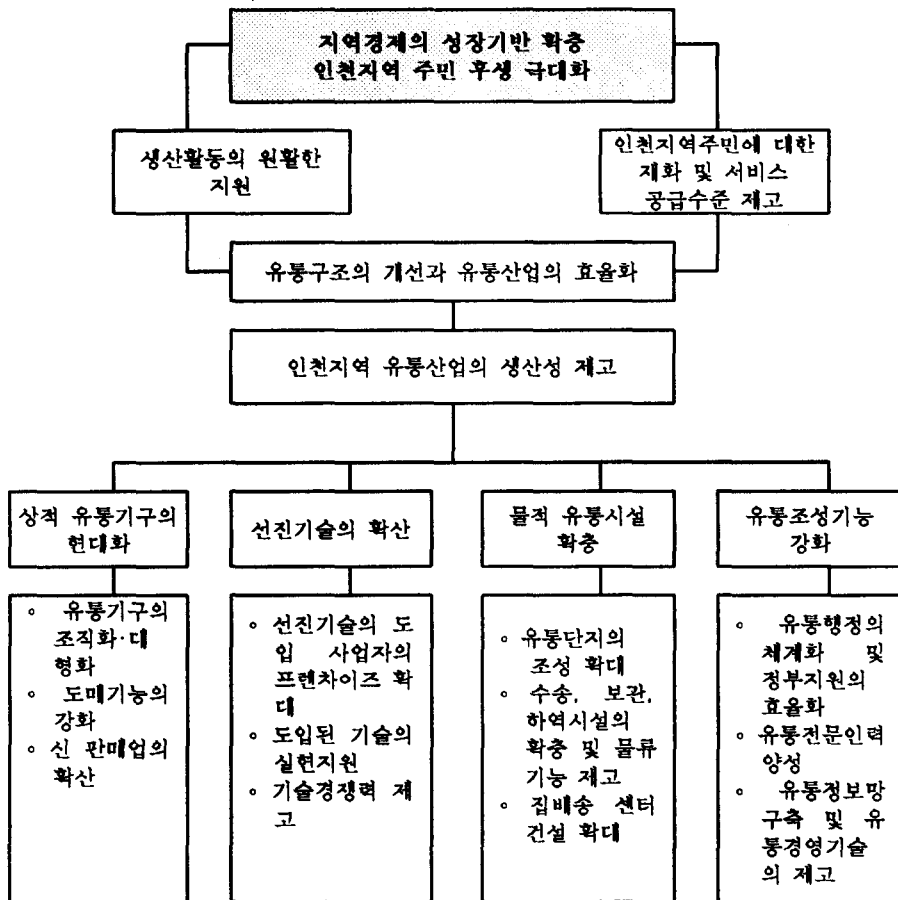
일반적 입지조건		인천지역	평가
지리·교통 조건	· 대도시의 주변부의 위치	· 서울 등의 도시권과 인접	◎
	· 고속도로의 IC부근 및 지역의 주요간선에 근접하여 위치 교통의 요충에 위치	· 서울로부터 8차선 경인고속도로의 확보로 50분대에 달할 수 있으며, 서해안 고속도로와 연결	◎
산업집적 조건	· 물류의 수요발생이 되는 산업 집적이 주변광역에 존재	· 공업단지·공장 등의 집적이 있음	◎
	· 물류관련 사업자의 집적	· 주변지에 물류관련 사업자의 집적의 약간의 문제	▲
주변 조건	· 노동력 확보가 가능한 인구집적	· 지역내의 인구집적·고용 확보 충분	◎
용지 조건	· 일단의 정리된 용지가 가능하며, 지가가 적정	· 개발가능한 용지가 임해부 및 매립지 등에서 충분히 확보될 수 있으며, 지가도 대도시에 비하여 훨씬 저렴하게 공급 가능	◎

VI. 결 론

세계화의 관문도시로서의 인천지역이 세계시로 발돋움하기 위해 21세기 유망업종의 한 분야인 유통산업의 낙후성을 활성화시켜 인천지역의 경제성장기반 확충은 물론 지역주민의 후생극대화를 위해 <그림 6>의 기본목표를 충실히 수행하여야 할 것으로 생각다.

기본목표를 중심으로 인천지역 유통산업 근대화 및 경쟁력 강화를 통한 독자적인 상권 형성을 위해서는 중소유통의 구조조정, 유통산업의 생산성 향상 사업, 소비자 중시 유통체계 형성을 통한 유통산업의 선진화를 위해 적극적으로 다음의 강화시책을 추진하여야 할 것이다.

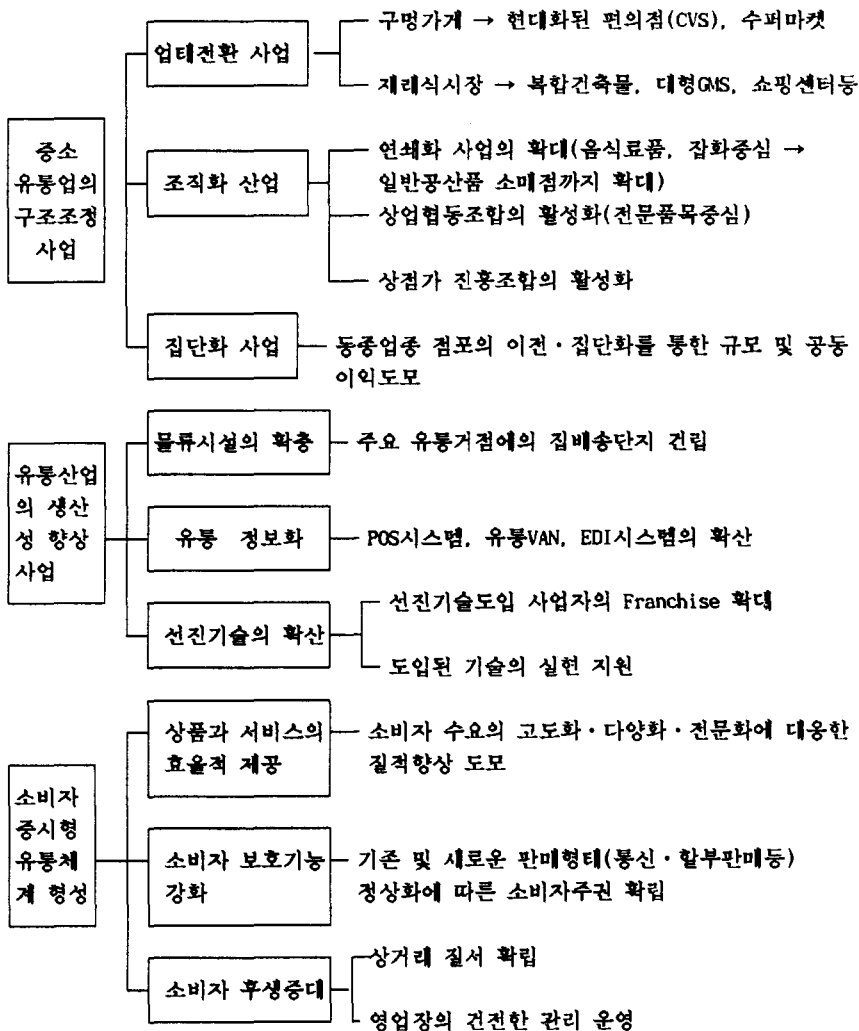
< 그림 6 > 인천지역 유통산업 활성화의 기본목표



산업화시대를 마감하고 21세기 정보화시대를 앞둔 국경 없는 무한경쟁시대에 돌입하는 이때 동북아 경제권은 국가간의 경제교류가 증대되면서 그 중요성이

더욱 커지고 있다. 특히 인천지역은 서해안 시대를 맞아 동북아의 물류거점도시로서 발돋움하여 국경 없는 시대의 세계시로 도약하기 위해서는 그 동안 의존해왔던 수도 서울로부터 탈피하여 '미래가 있는 도시'로 발전하기 위해 모든 영역에서 선진화가 시급히 요구되고 있다.

인천지역은 도시성장울에 있어서 다른 도시와는 달리 급속한 인구유입이 계속되는 도시로 1994년 말 현재 220여만명에 이르고 있다. 따라서 도시발전에 부응하고 시민 복지향상 즉 소비자에 대한 욕구충족과 편의 제공은 물론 지역산업의 개발과 효과적인 유통체계의 확립이 시급한 과제로 대두되고 있다. 낙후된 인천지역의 유통산업 활성화를 위한 발전방향은 다음과 같이 요약, 정리할 수 있다.



첫째, 인근지역의 중소점포들의 조직화, 협업화 및 연쇄화를 촉진시켜 규모의 영세성 및 과밀성등의 폐해를 탈피해야 한다.

둘째, 상업협동조합의 결성을 통하여 중소유통업계의 조직화를 기하고 공동사업을 활성화하여 유통기능의 효율화를 해 나가야 한다.

셋째, 물류기능을 효율화시킬 수 있는 물류단지를 건립하여 그 동안 폐해를 빚어왔던 제조업체의 유통지배현상을 개선하고 유통경로 및 물류의 합리성을 제고시켜 나가야 한다.

넷째, 유통업체의 대형화, 유통업무의 다양화 및 복잡화, 그리고 기업간의 정보 네트워크의 필요에 따라 POS, VAN, EDI등의 유통정보체계의 합리적 구축이 필요하다.

다섯째, 유통업체의 대형화와 전문화에 비추어 유통부문 전문인력의 양성 및 선진유통기술의 도입과 새로운 유통기술 및 노하우의 개발이 이루어져야 한다.

여섯째, 유통산업의 조직화와 생산성 제고 그리고 유통기능을 강화시키기 위한 위와 같은 방안을 추진하는데 있어서 관계부처의 금융, 세제와 정책지원이 요청된다.

일곱째, 업체별 특성에 따라 효과적인 경영전략, 시장분석에 기초한 신중하면서도 과감한 출점전략, 집객력 변화요인에 능동적으로 대처할 수 있는 자주적인 머천다이징 전략 등이 요구된다.

참 고 문 헌

- 강성득, 유통산업의 국제경쟁력, 한국국제경영학회, 1994
 경제기획원, 도소매업센서스보고서, 1971-1986
- 교통부, 인천상공회의소, 물류시설민자유치촉진을 위한 설명회, 1994
- 김기홍, 신현수, UR/서비스협상과 도·소매업 시장개방, 산업연구원, 1991
- 김포군, 통계연보, 1989-1993
- 남일총, 한국의 유통산업, 한국개발연구원, 1992
- 노동부, 노동통계연감, 1992
- 대한무역진흥공사, 일본의 품목별 유통구조 및 진출전략(I), 1992
- 대한상공회의소, 유통통계자료집, 1993
- 럭키금성기획조정실, '94 유통경영환경진망, 1994
- 박창일, 지역유통단지 모형설정에 관한 실증적 연구, 박사학위논문, 중앙대학교, 1991
- 박충환, 오세조, 마케팅관리, 박영사, 1994
- 부산상공회의소, 종합물류체계 구축을 위한 항만기능강화방안, 1994
 —————, 환동해 경제권 형성에 따른 부산항 물류변화에 관한 연구, 1992
- 상공부, 대규모 소매점 개설자 등의 업무에 관한 세부기준, 1992
 ———, 유통개방의 영향 및 최근의 주요동향, 1991
 ———, 유통근대화 재정자금 지원요령 개정, 1993
 ———, 유통분야 기술도입 실태조사결과, 1992
 ———, 유통산업의 현황과 정책방향, 1991
 ———, 제2단계 유통개방 1년의 평가, 1992
- 상공자원부, 상공자원백서, 1994
- 서성환, 소비자행동론, 박영사, 1991
- 서울시정개발원, 서울시 물류체계 현황과 발전 방향에 관한 연구, 1994
- 서울특별시, 도시비교통계, 1989-1993
- 안태호, 정세호, 인천지역 유통산업근대화와 지역경제 활성화 방안, 인천상공회의소, 1987
- 오상락, 마케팅원론, 박영사, 1993
- 이동훈, 유통환경변화와 신업태전략, 한국유통학회, 1994
- 이우용, 정구현, 마케팅원론, 형설출판사, 1993
- 인천상공회의소, 기업의 물류비용절감 및 합리화 방안에 관한연구, 1992
 —————, 인천경제의 활성화를 위한 지방정부의 과제와 대응방안, 1994
 —————, 인천남항의 조기개발 타당서에 관한 연구, 1992
 —————, 인천지역경제, 1994. 12
 —————, 인천지역 경제현황, 1994
- 인천직할시, 시정백서, 1994
 —————, 인천경제동향 '94. 2/4, 1994

- , 인천년감, 1993
- , 인천도시계획 재조정(안), 1992
- , 인천통계연보, 1987-1994
- , 지역경제백서, 1993
- 인천직할시 남구, 남구통계연보, 1989-1993
- 인천직할시 남동구, 남구통계연보, 1989-1993
- 인천직할시 동구, 동구통계연보, 1989-1993
- 인천직할시 북구, 북구통계연보, 1989-1993
- 인천직할시 서구, 서구통계연보, 1989-1993
- 인천직할시 중구, 중구통계연보, 1989-1993
- 임종인, 송세환, 한·미·일 유통산업의 구조분석, 산업연구원, 1988
- 통계청, 경제활동인구연보, 1994
- , 도내총생산, 1993
- , 지역내총생산, 1994
- , 지역통계연보, 1993
- , 총사업체통계조사보고서, 1992
- , 한국통계연감, 1993
- 한국마케팅연구원, 마케팅용어사전, 1987
- 한국무역협회, 수출기업의 물류합리화방안, 1991, p.33.
- 한국백화점협회, 백화점시대, 1994. 9
- 한국백화점협회, 유통 매니지먼트, 1994
- 한국산업경제연구원, 대구직할시 북부 농수산물 도매시장 기본계획 보완연구, 1991
- , 서울특별시 가락동 농수산물 종합도매시장 운영방안, 1983
- 한국토지개발공사, 수도권 정책의 종합평가의 개선방안, 1992
- 한은 인천지점, 인천지역 경제연보, 1993
- 현병언, 물류합리화의 필요성과 과제, 한국물류학회, 1991
- J.A.Howard, Marketing Management Analysis and planning, Richard D, Irwin, Inc, 1963
- Peter F. Drucker, The Economy's Dark Continent, Fortune, 1962
- 市來淸也, 國際物流要論, 東洋經濟新報社, 1989, p.3.
- 土井佐侑, 物流の意義とその實態, 八千代出版, 1986, p.4.

Abstract

As part of Korea's opening to the world economy, over the past several years the government has begun to liberalize in the distribution industry. This study concentrates on long-term strategy of distribution industry in Incheon where will be the hub in the northeastern area. Based on data analysis for the present conditions referring the physical distribution and the commercial distribution, problems are drawn on this two sectors. Conclusion shows introduction of the advanced know-how, expansion of the physical distribution center, and modernization of the commercial distribution structure.