

■ 論 文 ■

우리나라 국내 화주기업의 입지 및 재입지 선택 특성 분석 (2006년 물류현황보완조사를 중심으로)

Determinants of the Location and Relocation of Domestic Logistics Firms in Korea
(focused on complementary commodity flow survey for 2006)

도 화 용

(한양대학교 도시공학과 박사과정)

장 훈

(서울대학교 환경대학원 박사과정 수료)

김 찬 성

(한국교통연구원 국가교통DB센터 책임연구원)

원 제 무

(한양대학교 도시대학원 교수)

목 차

I. 서론	3. 기존 인구와의 차별성
II. 문헌연구	IV. 입지 및 재입지선택 특성분석결과
1. 기업의 입지선택 특성	1. 개요
2. 기업의 재입지선택 특성	2. 모형의 구조와 변수정의
3. 기존 연구와의 차별성	3. 모형의 추정결과
III. 자료의 특성분석	4. 기업이전 정책의 구체적 개선방향
1. 자료의 특성	V. 결론
2. 자료의 분석결과	참고문헌

Key Words : 입지결정요인, 재입지 결정요인, 상권, 입지선택모형, 입출하모형
determinants of location, determinants of relocation, market area, location choice model, receipt model, shipping model

요 약

일반적으로 기업은 이윤추구를 위해 한 곳에 정착하지 않으며, 원자재 조달의 용이성, 시장, 교통비, 동종업체와의 협력, 건물 임대료 등 여러 가지 요인에 의해 재입지(relocation)하게 된다. 또한 국가 정책적 측면에서도 산업단지 배치, 제조업의 재배치 등 정책에 의해 기업의 재입지가 이루어진다. 우리나라에서는 '60년대 후반부터 기업 입지정책이 체계적으로 수립되어 왔으며, 최근에는 국가 균형발전이라는 정책 사안에 따라 지역적으로 특화된 산업개발, 공공기업의 지방이전 등이 사회전반에 걸쳐 화두가 되고 있다. 국가간 기업의 재입지 역시 같은 이유로 인해 이루어지고 있다. 우리나라뿐만 아니라 많은 나라들이 인건비와 임대료가 저렴한 저임금 국가인 중국, 중유럽, 동유럽 등 생산비용 절감차원에서 우위가 있는 지역에 새로운 입지를 선점하려는 노력을 지속하고 있다.

이에 본 연구는 선행 연구인 김찬성 등(2007)이 수행한 우리나라 내수화물 취급업체의 입지결정 특성분석에서 재입지에 영향을 준 요인들을 정성적·정량적으로 분석하는 것을 목적으로 하였다. 따라서 본 연구에서는 우리나라 국내화물 취급 화주기업을 대상으로 재입지의 영향요인을 동태적인 관점에서 분석하였다. 분석을 위하여 2005년에 조사된 제3차 전국물류조사 중 2006년에 보완조사된 3,000개 사업체 중 재입지를 경험한 1,400개 사업체 자료를 활용하였으며, 보완조사에서는 이전 영업지, 영업지에서 영업한 기간, 재입지 이유 등을 조사하였다. 또한 본 연구에서는 세 가지 측면에서 재입지의 동태적인 분석을 수행하였는데, 첫째, 한 영업지에서의 평균체류시간의 관찰, 둘째, 설문을 통해 재입지에 영향을 준 요인 및 정부정책에 의한 재입지의 영향 파악, 마지막으로 이전 영업소와 이후 영업소의 주소지를 통해 market area의 영향을 규명하도록 하였다.

설문분석 결과 기업이 한 곳에 체류하는 기간은 규모, 업종 등에 따라 다양하며 이전율이 상당히 높은 것으로 파악되었다. 사업체 이전의 주된 이유는 시장규모, 교통편리성, 임대료 등이며 이전시 이들 요인이 복합적으로 작용함을 알 수 있었다. 또한 입지선택특성모형 추정결과 기업은 기존 상권에 더욱 가까이 하면서 재입지하고 있었으며, 따라서 사업체 이전에는 market area의 영향이 매우 큰 것을 발견할 수 있었다.

In general, most of the firms do not settle down in one place for their pursuit of profit. There are many reasons for the relocation of the firms: procurement of raw material, market area, transportation cost and housing cost.

The aspect of national policy, firm relocation has been systemically promoted for the purpose of logistics system efficiency. Nowadays balanced regional development has been issue. Another aspect, many countries have struggled for the preoccupation of new place because of its production cost saving and curtailment of expenditure.

The aim of this article is qualitative and quantitative analysis of relocation influence factors of domestic goods firms in Korea. This article dynamically analyzed the relocation influence factors for domestic goods firms in Korea. For the analysis this article made use of complementary survey (2006) out of the 3rd national logistics survey (2005). The complementary survey conducted pre-business district, business period, relocation reason, etc. This article dynamically analyzed from the three aspects: observation of average residence time in one business district, relocation factors, influence of market area.

Analysis shows that relocation of firm is very high rate and the reasons of relocation play compositeness role. The results of determinants of location, firms approach the established market area closely and the firm's relocation is influenced by market area.

1. 서론

1. 연구의 배경 및 목적

일반적으로 기업은 이윤 추구를 위해 평생 한 곳에 정착하지는 않으며, 기업의 생성, 성장, 성숙, 쇠퇴, 소멸에 이르기까지의 기간 동안 여러 가지 목적으로 인해 자의적으로든 타의적으로든 재입지(relocation)하게 된다. 즉, 원자재 조달의 용이성, 물건이 배달되는 시장의 중요성, 교통비, 동종업체와의 협력, 건물임대료 등 여러 가지 요인 때문에 재입지(relocation)하게 된다. 국가 전체적으로는 산업단지 배치, 제조업의 재배치 등 기업의 재배치 정책을 통해 체계적으로 물류시스템의 효율화 정책을 추진해오고 있다.

국가간 기업의 재입지 역시 같은 이유로 인해 이루어지고 있다. 우리나라뿐만 아니라 많은 나라들이 인건비와 임대료가 저렴한 저임금 국가인 중국, 중유럽, 동유럽, 극동 지역 등 생산비용절감 차원에서 우위가 있는 새로운 입지를 선점하려는 노력을 지속하고 있다.

우리나라에서는 '60년대 후반부터 기업 입지정책이 체계적으로 수립되어 왔다. 특히 '70년대에 들어서는 화학·기계·철강 산업 등 중화학 공업 육성책이 시행됨에 따라 대규모 공업단지 개발이 실시되었다. 따라서 규모의 경제를 실현할 수 있는 공업단지 등이 조성됨으로써 산업입지정책에 큰 역할을 수행하였다. 또한 최근에는 국가균형발전이라는 정책 사안에 따라 지역적으로 특화된 산업개발, 공공기업 지방이전 등이 사회전반에 걸쳐 화두가 되고 있다.

이에 본 연구는 우리나라 국내화물을 취급하는 화주업체들의 재입지에 영향을 준 요인들을 분석하는 것을 목적으로 하였다. 또한 정부의 기업이전정책에 대한 기업의 의향을 파악하고 정부정책에 대한 시사점을 제시하도록 한다.

2. 연구의 방법

본 연구에서는 우리나라 국내화물 취급 화주기업을 대상으로 재입지의 영향요인을 동태적인 관점에서 분석하였다. 분석을 위해서 2005년에 조사된 제3차 전국물류조사 중 2006년에 보완 조사된 3,000개 사업체 중 재입지를 경험한 1,100개 사업체자료들을 활용하였다.

보완조사에서는 이전영업지, 영업지에서 영업한 기간 그리고 재입지한 이유 등을 설문조사하였다. 재입지의 분석은 첫째, 한 영업지에서의 평균체류시간의 관찰, 둘째, 설문을 통해 재입지에 영향을 준 요인 및 정부정책에 의한 재입지 의향 파악, 마지막으로 이전 영업소와 이후 영업소의 주소지를 통해 시장권의 영향을 규명하는 등의 세 가지 측면에서 이루어진다.

또한 정부의 기업 이전정책에 대한 정책제언을 위해서는 2006년 보완조사시 정부의 기업이전정책에 대해 추가 조사한 자료를 활용하였다.

본 연구는 총 5개의 장으로 구성된다. 제1장에서는 연구의 배경과 목적에 대해 언급하고, 제2장에서는 기업의 입지 및 재입지에 영향을 주는 요인들을 과거 문헌을 통해 살펴본다. 입지와 재입지에 영향을 준 요인들을 정리하고, 본 연구가 가지는 차별성이 언급된다. 제3장에서는 본 연구에 사용된 자료의 특성을 분석한다. 이 때 표본은 설문조사를 통해 얻어진 3,000개 사업체이고, 이중 1,100개 사업체가 사업체를 이전을 경험한 것으로 나타났는데, 이들 자료를 이용하여 정성적 분석을 실시한다. 제4장은 표본자료 중 재입지를 경험한 사업체를 대상으로 영향요인을 보다 상세히 계량적으로 분석하는데, 재입지 전후의 주소지를 바탕으로 입하와 출하와의 관계를 심층 분석한다. 또한 향후 정부의 입지정책에 대한 기업체의 반응을 정리하며, 마지막으로 본 연구 결과를 정리한다.

II. 문헌연구

본 절에서는 크게 3분야로 문헌연구를 수행하였다. 우선, 기업의 입지선택 특성에 대해 논의한 후 기업의 재입지 선택 특성을 소개한다. 마지막으로 기존 문헌연구들과 본 연구의 차별적이고 독창적인 면을 소개한다.

1. 기업의 입지선택 특성

현재 수많은 산업들이 경제·정치·사회적인 이유와 더불어 글로벌화 된 시장에서 경쟁력을 갖추기 위해 세계화 되고 있다(Kobrin, 1991; Morrison and Roth, 1992). 이로 인해 대다수의 기업들은 산업사회에서 더욱 극심한 경쟁상황에 처해 있으며, 선도 기업들은 기업 운영의 변화를 모색하면서 이와 같은 환경에 대처하고

이다.

물류, 즉 '원자재 시장으로부터 최종 소비자에 이르기까지의 물자의 흐름 관리'가 총비용에서 차지하는 비율이 과거에 비해 증가함에 따라 운송비의 절감은 기업의 혁신에 있어 중요한 요소로 자리 잡고 있다(Javalgi and Reisenwitz, 2001). 일반적으로 기업의 운송비는 국제 거래로 인한 총비용의 약 10~25%로 추정되고 있으며(Barks, 1994), 향후 기업의 범세계적인 거래가 활발해짐에 따라 더욱 증가할 것으로 예상된다.

기업의 입지를 둘러싼 학술적 논의는 이미 19C부터 전개되었는데, 베버는 생산입지 모형을 통해 기업은 비용이 최소화되는 지점에 입지를 결정한다고 하였으며, 입지 결정에 영향을 미치는 요소인 운송비와 노동비, 집적력 중 운송비를 가장 중요한 요소로 보았다(A. Weber, 1929). 또한 Moses의 연구에서도 기업의 입지결정에 있어 운송비의 중요성이 언급되어 있다(Moses, 1958). 그러나 이들 연구는 기업의 입지요인을 일반화 하려는 최초의 시도였다는 점에서 의미가 있지만 단지 운송비와 노동력만을 고려했다는 점에서 한계가 있다. 즉, 교통과 통신이 발달한 현대의 기업 입지결정에는 충분한 설득력을 제공하지 못하게 되었다.

기업의 입지결정에 있어 교통비의 중요성을 강조한 연구로는 명시선호기법을 이용하여 산업입지 선택시 교통접근성의 영향을 분석한 Leitham et al.(2000)의 연구가 있다. 또한 Brower et al.(2004), Guimaraes et al.(2004)의 연구에서는 계량경제학적 분석기법을 통해 기업의 입지결정에 영향을 주는 요인분석을 수행하였는데 기업의 크기 및 연혁, 시장의 크기, 성장, 인수·합병을 중요한 요인으로 보았다.

Alen David er al.(1994)은 기업의 입지 결정은 공급망을 최적화 하고, 최저가능비용으로 투입물을 얻기 위해 이루어진다고 보았다. 즉, 기업은 제품이 최종 소비자에게 도달하기까지의 운송비용 및 전반적인 수송비용을 최소화하여 물류와 관련된 기업 운영을 최적화하려고 한다. 따라서 이들은 기업 입지결정요인을 기업의 목표보다는 비용최소화에 의한 것이라 간주한다.

한편 현재 수많은 기업들이 경제·정치·사회적인 이유와 더불어 글로벌화 된 시장에서 경쟁력을 갖추기 위해 타 국가에 기업의 지사 및 공장 등을 입지시키는 다국적 기업의 형태 띤다. 기업들은 여러 위험이 수반됨에도

불구하고 자사의 이익을 극대화할 수 있는 지역에 기업의 입지를 결정한다(Caves, 1996). 이들 기업이 입지 선정시 고려하는 요소는 첫째, 기업이 경쟁사보다 당해 국가에서 성공적으로 정착할 수 있도록 하는 기업에 특유한 요소로서, 이에겐 기술과 전문경영능력 등이 있다. 둘째는 입지에 특유한 요소이다. 즉, 기업이 경영을 하는데 있어 최적의 입지요건을 갖출 수 있도록 하는 요소로서, 예를 들면 저렴한 노동비용, 시장규모의 확대, 관련 인프라 등이다. 셋째는 기업의 진입과 관련된 요소로서, 여기에는 직접투자자와 무역장벽, 지역간 협정 등이 있다. Dunning(1981)은 이들 세 가지 요소를 OLI 패러다임(ownership location internalization paradigm)이라 일컬으며, 다국적 기업이 우위를 점하기 위해서는 이들 세 가지 요소를 갖추어야 한다고 보았다.

또한 Oum(2004)은 기업 입지결정의 중요한 요소로 시장접근성 등 지리적 위치, 시장규모와 잠재력, 각종 교통시설, 노동의 숙련도 및 질, 기업에 대한 세제 혜택, 지가, 환경의 쾌적성 등을 들었다. 이 중에서 시장접근성 및 시장규모, 교통인프라를 가장 중요한 요소로 꼽았다. 그러나 Javalgi와 Reisenwitz(2001) 등의 연구에 따르면 제조업의 입지선정에 있어서 비용 관련 요소는 크게 영향을 미치지 않는다고 보고하고 있다.

결론적으로 기업 입지는 기업이 동일 산업 내에서 다른 기업에 비해 비교우위를 창출하거나 유지할 수 있도록 결정된다고 할 수 있다¹⁾.

2. 기업의 재입지 선택특성

1) 도입배경

기업 재입지는 그 자체가 기업의 본질적인 목표는 아니며, 경제적인 활동의 공간적 재배치를 함축하는 입지 조정의 특별한 형태이다(Pellenbarg et al. 2002). 또한 국제적인 차원에서의 기업 재입지란 기업의 연구·생산·마케팅 등의 활동이 해외로 이전되어 수행되는 것을 의미한다(Leamer, 1998). 선행연구에 따르면 대다수의 기업들이 경영기간 동안 기업을 이전하지 않는 것으로 나타났으나 기업의 지속적인 성장 및 지역의 균형발전을 위한 정부의 정책 등으로 인해 재입지가 이루어지게 된다.

1) Michael Porter(1985), "Competitive Advantage: Creating Sustaining Superior Performance", The Free Press

정부의 기업 재입지 정책은 크게 다음과 같은 두 가지의 역할을 수행한다. 우선, 기업 입지를 자원의 적정배분 원칙에 적합하도록 조정함으로써 생산의 극대화를 달성할 수 있도록 한다. 또한 기업을 각 지역에 골고루 분산시켜 지역간의 형평성을 도모함으로써 지역균형개발정책을 수립하도록 한다.

정부정책에 의해 추진되는 핵심지역에서 주변지역으로의 기업 재입지 정책은 '70년대 서유럽 지역의 지역경제학에 있어 중요한 연구 과제였다. 프랑스, 이탈리아뿐만 아니라 영국에서도 Luttel(1962), Cameron and Clark(1966), Keeble(1968), Townroe(1972) 등에 의해 영국 내 기업 이전에 관한 다수의 논문이 발표되었다. '90년대에 들어서는 특히 영국²⁾과 네덜란드³⁾에서 기업 이전에 관한 새로운 관심이 대두되었으며, 이에 따라 이들 국가에서는 기업 이전에 대한 데이터베이스를 구축하기도 하였다⁴⁾.

한편 유럽에서는 기업의 재입지가 EU 결성 목표를 달성하기 위한 유럽 15개 국가 연합에 의해 서부 유럽에서 나타나기 시작하였다⁵⁾. 서부 유럽에서의 기업 재입지는 기업이 생산 및 운영비용을 절감하기 위해 새로운 입지를 탐색하는 비용절감에 바탕을 두고 시작되었으며, Barnett의 연구에 따르면 유럽 기업들은 낮은 비용을 독점하기 위해 기업 재입지가 보다 활발히 이루어졌다⁶⁾. 서부 유럽 기업 재입지의 또 다른 원인은 노동정책에 대한 극심한 규제였으며, 기타 유럽국가에서는 높은 노동비용과 사회적 비용이었다.

이후 기업 재입지에 대한 각국의 정책 제안은 다소 감소하는 듯하였으나 '80년대 각국의 지역 개발과 더불어 고용·지역개발 등 사회적인 측면과 혼잡완화·오염저감 등 실질적인 측면에 있어 핵심지역으로부터 외곽지역으로의 산업 이전에 대한 정부의 인센티브 부여 정책에 의해 촉진되었다. 또한 '80년대 중반 이후에는 지역개발전략이 보다 빈번하게 수립되었으며, 이에 따라 지역개발에 대한 새로운 개념이 정립되었다.

우리나라에서도 '60년대 후반부터 기업 입지정책이 체계적으로 수립되어 왔다. '60년대 이전의 입지정책은 기존 산업입지의 활성화에 치우친 다소 소극적인 정책이

었으나, '60년대 말 이후에는 보다 본격화된 입지정책이 제시되었다. 이후 '70년대에 들어서는 화학·기계·철강 산업 등 중화학 공업 육성책이 시행됨에 따라 대규모 공업단지 개발이 실시되었다. 따라서 규모의 경제를 실현할 수 있는 공업단지 등이 조성됨으로써 기존 산업입지 정책에 대한 변화가 모색되었다. 그러나 규모의 경제, 집적의 경제 등에 따른 효율성 측면에서의 입지정책은 지역균형개발을 저해하는 부작용을 초래하게 되었다. 따라서 지역의 균형발전 및 형평성 추구가 산업의 입지정책에 있어 주요한 개념으로 대두되게 되었다.

2) 기업의 재입지 선택 요인

기업 재입지, 즉 기업의 공간적 이동은 지역내·지역간·국제적 이동 등 세 가지 범주로 나누어 볼 수 있다(Pellenbarg et al., 2002 ; Mariotti, 2002a, 2002b). 이 중 기업의 지역 내 이동은 주로 더 넓은 교외의 집적화된 지역으로 이전하는 산업의 교외화와 관련이 있다. 반면, 지역 간 이동은 주로 경제적인 핵심 지역에서 주변지역 및 개발지역으로의 산업의 분산화를 의미한다.

기업의 지역내 이동에 해당하는 산업의 교외화와 산업의 집중화는 '50~'60년대 미국과 유럽 지역 정책의 중요한 논점이 되었다. 또한 기업의 재배치는 핵심지역 내의 일자리 이전과 침체된 지역의 번영, 그리고 혼잡을 완화 및 노동시장과 공간적 수용 능력의 문제를 해결하기 위한 수단으로 여겨지기도 한다.

한 지역에서 다른 지역으로의 기업 재입지는 대개 낮은 비용과 풍부한 노동력을 갖춘 지역으로 기업을 이전하는 것을 의미한다(Arthuis, 1993; OECD, 1995; Brainard and Riker; 1997; European Parliament 1998). 한편 Mucchielli와 Saucier(1997)는 기업 재입지의 요인을 기업 혁신전략(restructuring)이라 보았으며, 이와 더불어 혁신적인 제품 생산을 위한 새로운 시장 환경에의 유연한 대응을 혁신전략과 동일한 재입지 요인으로 보았다.

이와 같은 기업의 지역내·지역간 이동에 관한 대부분의 연구는 통합재배치와 부분재배치 등 두 가지 유형으로 정의할 수 있다. 여기서 통합재배치는 단일 사업지의 기업에 의해 주로 적용되는 전략이며, 부분재배치는

2) Cheshire and Gordon, 1995 ; Prism Research, 1992, 2001

3) Kemper and Pellenbarg, 1997 ; Pen and Pellenbarg, 1998

4) 영국의 'CREDO' DB, 네덜란드의 'Mutation Balance'

5) Anthony Barnett, Relocation(1994), "The Race is on For Europe", International Management, pp.34~37

6) Anthony Barnett(1994), "Relocation: The Race is on For Europe", International Management, pp.34~37

주로 선호하는 지역에서 우위를 선점하기 위해 특정 지역에서 자사의 상품을 차별화하려는 대규모 기업에서 주로 채택하는 전략이다(Ortona and Santagata, 1983 ; Schmenner, 1982).

한편, 기업의 국제적 재입지는 기업이 자국 외에서 경영활동을 하기 위해 1국 또는 그 이상의 국가에 입지하는 것이다. 이와 같은 기업의 국제적 재입지는 다국적 기업과 같이 국제화 과정을 통한 성장 경험이 있는 중·소규모의 기업에 있어서는 더욱 보편화되고 있다. 이와 같은 기업의 국제적 재입지는 외국인 직접투자나 국제전략동맹(International Strategic Alliance:ISA)을 통해 이루어진다. 외국인 직접투자는 해외로의 투자(적극적·외적 투자) 또는 해외로부터의 투자(소극적·내적 투자)로 구성되는데, 이는 미개발 지역에 지사 등을 설치하는 투자나 이미 개발된 지역에 입지한 기존 기업에 대한 투자 등에 의해 이루어진다. 한편, 국제전략동맹은 전후방에서 기업 운영에 영향을 미치는 파트너와의 협력적 관계로 정의할 수 있으며, 해외 시장에서 제품을 개발하고 생산·분배하는 것을 목표로 한다(Gemser et al., 2004).

이처럼 기업이 재입지하는 요인에는 여러 가지가 있으나 경제적·물류적 요인, 공급망 요인 및 전략적 요인 등 세 가지 중요한 범주가 있다⁷⁾. 경제적 입장에서 기업의 국제적 재입지는 주요 시장에 입지하여 마케팅 활동을 할 경우 보다 경제적으로 활동할 수 있으며, 특정 국가에서 낮은 임금과 원재료 비용으로 기업 활동을 하기 위해 이루어진다⁸⁾.

한편, 물류·공급망 요인에 따르면 기업의 재입지는 기업이 국제적인 기반 하에서 공급망을 최적화 하고 적은 비용으로 원료를 얻기 위해 이루어진다. 이 이론은 공급망과 물류 수요가 상충된다고 보는데 그 이유는 단위 비용이 낮은 자원은 흔히 교통비용이 많이 소요되는 곳에 입지해 있으므로 최종소비자에게 전달되기까지 물리적인 거리가 멀고, 저비용국가에서 자원을 획득하기에는 당해 국가의 인프라가 취약하기 때문이다.

국제적 재입지에 대한 세 번째 요인인 전략적 요인은 전략관리문헌에서 찾아볼 수 있는데, 여기서는 국제적 재입지가 기업 경쟁우위의 유지·확보를 위해 이루어진

다고 본다⁹⁾. 전략적 관리 연구자들은 서로 다른 국가들이 입지에 특유한 이점을 제공하고 국제적 재입지 결정이 현재 기업구조와 전략에 긍정적인 영향을 미치는 경우 재입지를 결정하게 된다고 보고 있다. 또한 국제적 재입지의 전략적 관리는 단지 물류적 측면이나 생산 활동의 측면에서뿐만 아니라 모든 가치사슬활동을 망라하는 범위에서 이루어진다.

Porter는 기업들이 당해 산업 분야에서 비교우위를 가질 것을 제안하였는데, 기업이 비교우위를 가질 수 있는 방법 중 하나는 전 세계 다양한 지역 내에서 입지를 확고히 하는 것이라 하였다¹⁰⁾. 이를 위한 방법의 하나로 생산비용의 절감은 현재의 시설을 보다 효율적으로 이용하고 선진기술의 도입이나 임금 및 생산비용이 낮은 지역으로 기업을 재입지함으로써 달성할 수 있다고 보았다.

한편, 선행연구에 따르면 특히 개방경제제도를 취하는 소규모 국가들의 재입지 경향이 두드러지는 것으로 나타났는데, 예를 들어 벨기에에서는 태국으로 기업을 재입지 한 이후 다이아몬드 산업 종사자 수가 눈에 띄게 감소하여 '61년 19,010명에 이르던 종사자 수가 '92년에는 3,831명으로 감소하였다¹¹⁾.

지금까지 대부분의 선행연구들은 투자확대와 재입지 결정을 구분하지 않고 기업의 재입지 결정요인에 대해 연구하였다(Mucchielli and Saucier, 1997). 즉, 기업의 재입지 요인에 보다 대한 상세한 분석이 이루어진 연구는 극소수에 불과했다. 기업 재입지에 대해 미국 내에서 발표된 연구를 살펴보면, 제조 공장이나 기업의 본사를 포함한 기업 재입지의 주된 이유는 비용절감과 사업 확장인 것으로 나타났다(Chan et al, 1995).

한편 이와 같은 기업 재입지에 관한 정부의 정책적인 지원은 지속되고 있으나 이에 대한 국가 보조는 점차 감소하고 있는 실정이다. 따라서 기업들은 투자를 위해 저임금 국가인 중유럽, 동유럽, 극동 지역 등 생산비용절감 차원에서 우위가 있는 새로운 입지를 선점하려는 노력을 지속하고 있다. '80년대 중반 이후 중소기업들은 국제화 과정을 발판으로 기업의 성장 및 다국적 기업으로의 도약을 도모하였다. 이에 따라 대다수의 기업들이 인건비 등 제 비용을 최소화 할 수 있는 주변지역으로의 재입지

7) Fred Van Eenennaam and Keith D. Brouthers(1996), "Global Relocation : High Hopes and Big Risks", Long Range Planning
 8) John H. Dunning(1993), "Multinational Enterprises and the Global Economy", Addison-Wesley
 9) George S. Yip(1994), "Industry Divers of Global Strategy and Organization", The International Executive, pp.529~556
 10) Michael Porter, Competitive Advantage: Creating Sustaining Superior Performance, The Free Press, 1985
 11) Enrico Pennings, Leo Sleuwaegen(2000), "International relocation : firm and industry determinants", Economics Letters

를 통해 제품을 생산하고자 했다. 그러나 현재 이와 같은 지역들은 과거와 같은 비용 절감요인이 상당부분 감소함에 따라 기업들은 재입지를 위한 새로운 방향을 모색하고 있는 실정이다.

따라서 글로벌화 된 환경에서 각 산업이 경쟁력을 강화하기 위해서는 다음과 같은 두 가지 요건을 갖추어야 한다(Porter, 1986). 첫째, 지방 정부의 수요, 비용·기술에 대한 국가간 차이, 다양한 소비자의 요구에 맞추어 각 산업은 각각의 시장 환경에서 경영활동의 분산도를 도모하여야 한다. 둘째로 고객의 수요, 비용 감소 및 혁신에 대한 요구는 규모의 경제와 범위의 경제를 도모하기 위하여 기업 활동의 집중화가 요구된다.

이에 각 기업의 관리자들은 기업 활동에 있어 지리적인 분산과 통합의 딜레마에 빠지게 되었다. 따라서 기업의 생존과 번영을 위해 '기업이 어느 지역에 입지해야 하는가'는 기업을 운영해나가는 데 있어 중대한 문제라 할 것이다(Prahalad and Doz, 1987; Vos and van den Berg, 1996). 또한 특정 국가 내에서의 기업 재배치에 관한 의사결정은 당해 지역 및 국가의 경제적 측면에 있어 매우 중요하다. 따라서 기업의 입지 결정은 당해 지역의 고용, 수입, 가격, 국제수지, 경제성장, 복지 측면에서 긍정적인 영향을 미치게 된다(Erdal and Tatoglu, 2002). 따라서 이와 같은 편익 증가에 대한 예상과 함께 각 지역은 기업을 자국 내에 입지시키기 위한 경쟁이 치열하다.

이처럼 기업의 입지결정은 기업운영의 경제적인 성패를 좌우할 뿐만 아니라 당해 지역의 경제적인 측면에 있어서도 중대한 영향을 미치게 된다.

3. 기존 연구와의 차별성

기업의 재입지는 기업이 당해 지역 내에서 또는 자국 외에서 경영활동을 하기 위해 타지역 또는 여러 국가에 입지하는 것이다. 이와 같은 기업의 재입지에는 여러 가지 이유가 있으나 경제적 측면, 물류적 측면, 공급망 측면, 전략적 측면 등으로 나누어 볼 수 있다.

경제적 측면에서의 기업의 재입지는 특정 지역에 기업이 입지함으로써 마케팅 비용을 절감하고 낮은 임금과

원재료 비용으로 기업 활동을 하기 위해 이루어진다.¹²⁾ 또한 물류 및 공급망에 따른 기업의 재입지는 지역적인 기반 하에서 기업이 공급망을 최적화하고, 최저가능비용으로 투입물을 얻기 위해 이루어진다.¹³⁾ 따라서 기존 연구는 기업이 제품을 최종 소비자에게 운송하기까지의 운송비용 및 제 비용을 최소화하여 물류 관련 비용을 최소화하는데 초점을 맞추어 이루어졌다.

이처럼 기업의 재입지를 위한 의사결정에 관한 연구는 현재 기업구조와 전략에 대해서 독립적이며 과거의 의사결정에 대해서도 독립적임을 가정하여 연구되어 왔으며, 주로 집계자료를 이용하여 분석이 이루어졌다.

한편 본 연구에서는 개별사업체의 입하(Inbound)와 출하(Outbound)자료를 이용하여 입지요인을 분석하였다는 점이 기존 연구들과 차별화된다. 미국과 프랑스, 스웨덴 등 유럽 국가들은 출하위주로 물류조사를 수행하고 있는 반면, 우리나라만 입하와 출하를 동시에 수행하고 있다. 입출하와 관련하여 현재 입지한 사업체를 중심으로 입하지와 사업체와의 통행시간, 출하지와 사업체와의 통행시간이 사용되며, 이전사업체와 현재 입하지와의 통행시간, 이전사업체와 현재 출하지와의 통행시간, 마지막으로 이전사업체와 현재사업체간 통행시간이 중요한 분석자료로 활용된다.

III. 자료의 특성분석

1. 자료의 특성

우리나라의 물류조사는 교통체계효율화법에서 제시하고 있는 국가교통조사의 일환으로 전국 화물기종점 통행량 조사를 위한 조사방법의 설계 및 조사가 수행되며, 교통수요분석 작업을 수행하기 위한 기초자료를 구축하는 것을 목적으로 하고 있다. 따라서 전국을 시·군·구로 구분하여 247개 존으로 분류하였으며, 사업체를 대상으로 실시하는 물류현황조사와 화물자동차 통행실태조사의 대상 업종은 4개 산업, 30개 업종으로 구분한다. 조사대상기업의 규모 및 기업형태는 제한하지 않았으며 종업원 5인 이상의 다양한 형태의 기업을 대상으로 조사를 실시

12) John H. Dunning(1993), "Multinational Enterprise and the Global Economy", Addison-Wesley, UK.

13) Alan David, Lawrence James Newman(1994), "The New Dynamics of Global Manufacturing Site Location", Sloan Management Review, pp.69~89.

하였다. 주요 조사내용은 조사대상 사업체의 종업원 수, 매출액 등의 일반현황, 연간 입출하 실적, 연간 수송경향, 통행실태 등이며, 일반현황은 업종, 주요 취급품목, 위치, 종업원 수, 매출액 등이다.

본 연구에서는 2005년 한국교통연구원에서 실시한 '제3차 전국물류현황조사'와 이를 보완하기 위해서 2006년에 수행된 '사업체 물류현황 보완조사'에서 수집된 자료를 활용하였다. 보완조사는 광업, 제조업, 도·소매업, 운수·창고업의 4개 산업 분류에서 선정된 3,000개 업체에 대한 전화설문 조사를 통해서 수행되었다.

보완조사를 통해서 2005년에 수집된 화물품목별 원단위의 재검증과 누락된 항목을 보완할 수 있을 뿐만 아니라, 국내 기업의 영업지 변동, 영업지에서 영업한 기간, 그리고 재입지한 이유 등에 관한 정보도 얻을 수 있다. 아래는 본 연구의 분석에 사용된 자료의 특성을 상세히 설명한 것이다. 최종적으로 이전경험이 있는 업체수는 1,117개 사업체 중 조사지 파악이 불명확한 자료를 제외하고 1,104개 자료를 기술통계분석과 모형추정에 사용하였다(표 1) 참조).

〈표 1〉 본 연구를 위해 사용된 자료의 특성

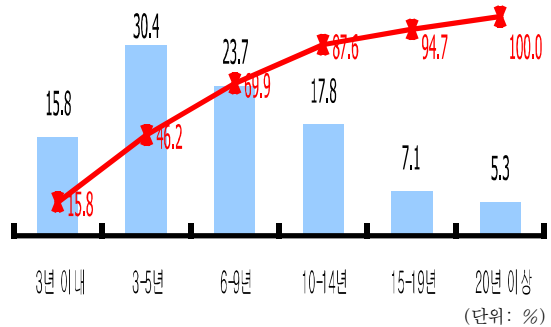
구분	구분	보완조사수	이전경험업체수
표본수		3,000	1,117
소재지	군/읍/면	752	224
	동단위이상	2,248	893
인력규모	4인이하	474	129
	5-9인	742	281
	10-19인	734	301
	20-49인	674	254
	50-99인	229	89
	100인이상	147	63
산업업종	광업	57	6
	제조업	2,368	953
	도소매업	549	152
	운수창고업	26	6

2. 자료의 분석결과

1) 사업체 이전 경험 및 이전 소재지 영업기간

표본 조사된 3,000개의 기업들 중에서 지리적인 이전 경험이 있는 업체는 1,104개(36.8%)였으며, 이 중에서 170개(15.8%) 업체가 3년 이내, 510개(46.2%)

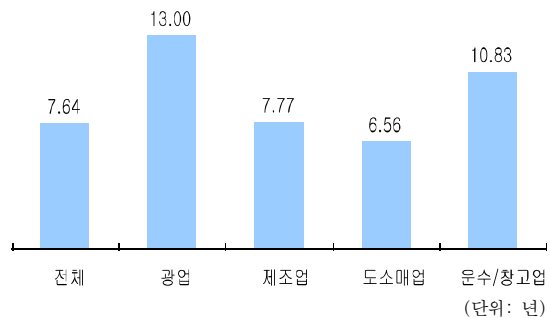
업체가 5년 이내, 771개(69.9) 업체가 10년 이내에 지리적인 이전을 경험한 것으로 조사되었다.



〈그림 1〉 이전 사업지에서의 영업기간

2) 산업별 이전 근무지 영업기간 및 연도별 이전비율

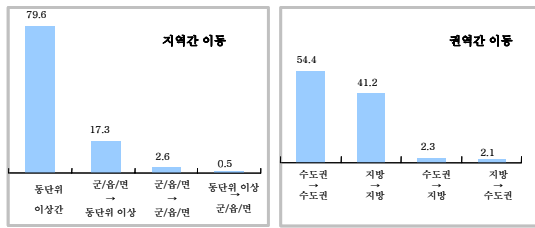
기업이 지리적인 이전을 하기 전의 평균적인 영업기간은 7.82년이었는데, 이를 산업별로 살펴보면 광업과 운수·창고업이 각각 13년과 10.8년, 제조업과 도소매업은 각각 7.8년과 6.6년으로 조사되었다.



〈그림 2〉 지리적 이전 전의 산업별 영업기간

3) 지역 규모 및 권역간 사업체 이동패턴

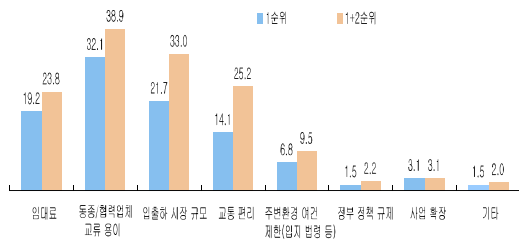
지역적인 차이의 관점에서 지리적인 이전은 두 가지 관점에서 살펴볼 수 있다. 첫째, 지역규모(동단위 이상과 군·읍·면 단위) 차원에서 보면 동단위 이상의 지역 사이의 이전이 가장 높은 비율(79.6%)을 차지함을 알 수 있는데, 여기서 대부분의 기업이 도시에 입지함을 유추할 수 있다. 둘째, 권역규모(수도권과 지방) 사이의 이전 현황은 수도권 내의 이전과 지방 사이의 이전이 각각 54.4%와 41.2%를 차지하고 있는데 반해 수도권과 지방사이의 이전(4.5%)은 극히 미미함을 알 수 있다.



(단위: %)
 <그림 3> 지역 규모 및 권역간 이동패턴

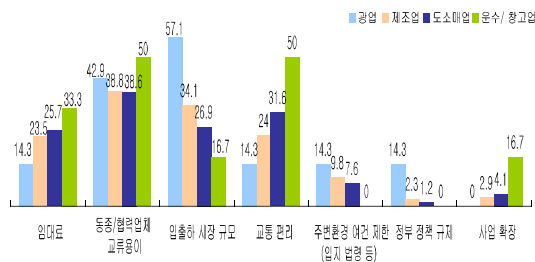
4) 사업체 이전 이유

사업체 이전 이유에 대한 설문에는 동종·협력업체와의 교류 용이성, 입출하의 시장규모, 교통의 편리성, 임대료 등이 높은 응답비율을 보였으나, 이들의 비율에서 큰 차이를 보이지 않은 점을 고려할 때 사업체 이전에는 여러 요인이 복합적으로 작용함을 유추할 수 있다.



(단위: %)
 <그림 4> 사업체 이전 이유

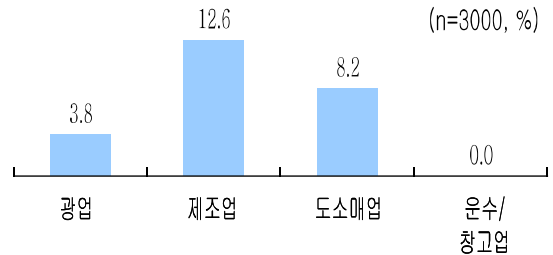
사업체 이전 이유를 업종별로 살펴보면 업종 특성에 따라 선호하는 이유가 다르게 나타남을 알 수 있다. 운수·창고업은 교통의 편리성을 가장 중요한 요소로 고려하는데 반해서 광업은 이에 대한 선호가 낮았으며, 운수·창고업은 시장규모에 대한 선호도가 가장 낮지만 광업은 이에 대한 선호도가 가장 높은 것으로 조사되었다.



(단위: %)
 <그림 5> 사업체 이전 이유(산업분류별)

5) 향후 사업체 이전 계획

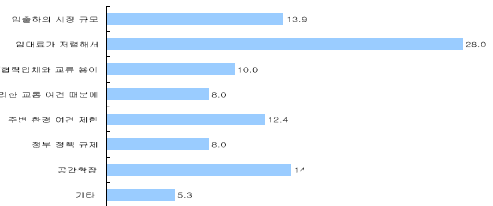
앞으로 사업체를 이전할 계획이 있는지의 여부에 대해서는 348개(11.6%) 업체가 이전계획이 있는 것으로 나타났다. 이를 업종별로 보면 제조업체의 이전 계획이 가장 높고, 광업의 이전 계획이 가장 낮은 것으로 조사되었다.



(n=3000, %)
 <그림 6> 산업별 사업체 이전 계획을

6) 향후 사업체 이전 고려 이유

장래에 사업체의 이전을 고려하는 이유는 4)에서 살펴본 요인과 비슷하게 조사되었는데, 타 요인들에 비해서 임대료 항목이 가장 큰 원인으로 나타났다. 이외에 주변 여건의 제한, 공간 확장의 필요성 등이 기업이 지리적 이전을 고려하는 요인으로 선정되었다.



(단위: %)
 <그림 7> 사업체 이전 고려 이유

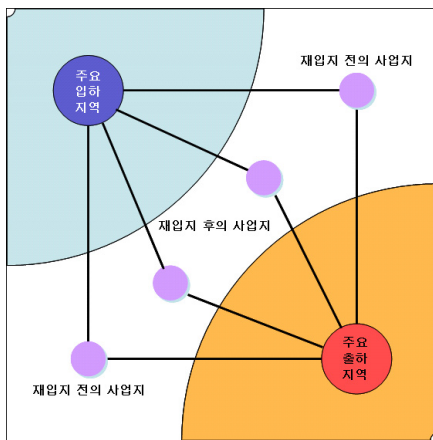
IV. 입지·재입지 선택특성분석결과

1. 개요

입지와 재입지의 결정요인을 분석하는 방법에는 크게 설문조사를 통해 분석하는 것과 명시선호 의식조사, 현시선호 의식조사 등과 같은 방법이 있다. 본 장에서는 III장에서 진행된 정성적인 내용과 더불어 아래와 같은 모형을 통해 입지와 재입지의 영향요인을 모형에 의해 보

다 상세히 이해하는 것을 목적으로 한다.

재입지를 경험한 사업체에 대해서는 현재의 사업체 주소, 이전 사업체 주소 및 2005년 물류활동 특성의 정보수집이 가능하다. 따라서 아래와 같은 개념도를 통해 market area(입하지 특성, 출하지 특성, 입출하의 통행비용특성, 사업체의 공간적 특성)의 영향분석이 이루어질 수 있다. <그림 8>을 통해 입지와 재입지할 때 상권의 영향을 분석할 수 있다. 앞장에서 언급한 바 있는 것처럼 사업체가 이전할 때 중요하게 고려하는 것은 동종·협력업체와의 교류 용이성, 입출하의 시장규모, 교통의 편리성, 임대료 등이다. 본 장에서는 개별사업체의 이전 전과 이전 후의 주소지를 통하여 입지-재입지한 사업체 주소지간 평균통행시간, 입하지와 사업체와의 관계, 출하지와 사업체와의 관계 등을 구분하여 입지-재입지의 관계를 분석하였다.



<그림 8> 입지-재입지간의 관계 도식화

재입지를 경험한 사업체의 특성을 보다 상세히 살펴보면 우선, 보완 조사된 3,000개의 사업체 중에서 재입지를 경험한 사업체는 1,104개였다. 이 중 이전은 했으나 주소지가 불분명하거나, 2005년 조사결과 중에서 조사기간인 3일 동안 입하와 출하가 없었던 사업체는 분석에서 제외하였다. 최종적으로 사업체와 출하지역간의 관계규명을 위하여 사용한 표본의 수는 783개였고, 사업체와 입하지역간의 관계규명을 위해 사용한 표본의 수는 848개였다.

사업체 이전 전후지역과 입하지역간 통행시간, 사업체 이전 전후지역과 출하지역간 통행시간, 그리고 사업체 이전 지역과 이전 후지역간 통행시간은 전국 시군구

247×247 행렬표의 자유교통류 통행시간자료를 이용하였다(한국교통연구원, 2006).

<표 2>와 <표 3>은 사업체와 출하지, 사업체와 입하지역간의 Market area를 간략히 정리한 표이다. 먼저, <표 2>를 자세히 살펴보면, 과거 사업체 주소지와 현재 사업체 주소지간 평균통행시간은 12.4분이었다. 그리고 과거 사업체 주소지와 현재 출하지역간 통행시간은 46.9분에서 현재 사업체 주소지와 현재 출하지역간 통행시간은 42.2분으로 약 4.7분이 감소하여 출하시장에 더욱 근접하고 있음을 알 수 있다.

<표 3>은 입하와 관련된 특성을 정리한 것이다. 출하자료보다 다소 짧게 나타나고 있지만 출하와 마찬가지로 이전 후에 입하시장과 사업체간의 통행시간이 더욱 단축되었음을 알 수 있다.

두 가지 표를 통해 확인할 수 있는 것은 사업체의 재입지는 사업체가 가지고 있는 시장을 포기하면서 이루어지는 것이 아니라는 점이다. 즉 사업체들은 더욱 더 시장에 민감하게 반응하고 있음을 알 수 있다.

<표 2> 출하모형을 위해 사용된 자료의 특성

구분	통행시간
과거 사업체주소지와 현재 사업체주소지간 통행시간	12.4분
과거 사업체주소지와 현재 출하지역간 통행시간	46.8분
현재 사업체주소지와 현재 출하지역간 통행시간	42.2분

자료수 : 783개 사업체

<표 3> 입하모형을 위해 사용된 자료의 특성

구분	통행시간
과거 사업체주소지와 현재 사업체주소지간 통행시간	9.7분
과거 사업체주소지와 현재 입하지역간 통행시간	36.8분
현재 사업체주소지와 현재 입하지역간 통행시간	36.0분

자료수 : 848개 사업체

2. 모형의 구조와 변수

앞의 <그림 10>, <표 2>, 그리고 <표 3>에서 제공한 정보를 기반으로 한 모형을 통하여 보다 정교하게 결정요인을 분석하였다. 결정요인을 분석하는 방법은 크게 명시선호 의식분석과 현시선호 의식분석의 두 가지로 구분되는데, 본 연구는 시장에 드러난 결과를 사후적으로 분석하는 후자의 방법을 채택하였다. 따라서 특성분석을 위해서는 Location Choice Modeling(Destination Choice Modeling)을 수행하였다.

이와 같은 단순화된 방법론은 모형추정에서 한계를 가지게 되는데 즉, 대안이 매우 한정적인 방법보다 변수사용이 매우 제한적이 된다는 점이다. 식(1)은 효용함수식을 표현한 것이고, 식(2)는 결정적 효용이 크기변수(S: 인구, 고용자수, 경제적 접근도 등)와 일반화변수(X: 본 연구에서는 입출하 통행시간)의 함수임을 나타낸 것이다.

본 연구에서 고려하고 있는 크기변수는 사업체가 속해있는 존의 인구, 고용자 수, 그리고 경제적 접근도이다. 경제적 접근도는 식(3)에서 표현한 것처럼 존의 누적인구에 비례하고, 누적시간에는 반비례하는 구조로 되어있다. 해석적으로는 경제력이 크고 공간적으로 통행시간이 짧은 지역에 속해있는 존의 접근도는 그 값이 크고, 경제력 작고 통행시간이 긴 지역에 위치해 있는 존의 접근도는 작은 값을 나타낸다. 따라서 서울을 포함하는 수도권 지역의 접근도가 높고 강원도나 전남지역의 접근도는 낮게 형성된다. 경제적 접근도가 사용되는 용도와 값을 측정하는 과정, 그리고 값의 도상화(Mapping)에 대해서는 김찬성·황상규(2006)를 인용하면 된다. 그리고 크기 변수들에서 사용하는 존은 전국을 시군구로 세분화하여 247개로 표현한 것이며, X_{ij} 는 존 ij 간 통행시간을 나타내는 변수이다.

$$U_i = V_i + \epsilon_i \quad (1)$$

여기서, U_i : 확률적 효용함수
 V_i : 결정적 효용함수
 ϵ_i : 에리항

$$V_i = f(S_i, X_{ij}) \quad (2)$$

여기서, S_i : 사회경제적 특성벡터 (인구, 고용자수, 경제적 접근도 등)
 X_{ij} : ij 간 통행시간 벡터

$$A_i = \sum_{j=1}^J \frac{P_j}{X_{ij}} \quad (3)$$

여기서, P_j : 존 j 의 인구

3. 모형의 추정 결과

1) 출하모형

사업체의 재입지 전후 출하모형에는 통행시간, 고용자수, 인구, 그리고 경제적 접근도가 고려된 모형이 추정되었다. 통행시간을 제외한 나머지 변수들 간 상관관계가 높아 세 가지 각각으로 구분된 모형을 고려하였다.

이와 같이 세 가지 모형구조를 설정한 이유는 각각이 가지고 있는 크기변수의 의미가 다르기 때문이다. 고용기반 모형은 주로 고용이 도시 중심부에 높기 때문에 이러한 영향을 보는 것이며, 인구변수모형은 고용과 다른 분포를 보이기 때문이다. 접근도의 영향은 도시공간구조를 반영한다는 차별성이 있기 때문에 세가지의 모형을 설정하였다.

고용기반모형, 인구기반모형, 그리고 접근도 기반모형에서 크기변수들이 정(+)의 값을 가지면 크기변수가 큰 곳에 입지하려는 속성이 강한 것을 나타내며, 음(-)의 값을 가지는 것은 그 반대의 의미이다. 통행시간의 변수도 마찬가지로 해석할 수 있다.

모형추정결과 세 가지 모형 모두 의미가 있는 것으로 나타났다. 상당히 높은 로스퀘어(rho-sq)¹⁴⁾ 값들이 이러한 사실을 입증하고 있다. 개별 변수들의 영향은 고용기반모형에서 재입지 후의 고용자 변수가 95%의 신뢰도를 확보하지 못한 것 외에는 모두 통계적으로 유의한 것으로 나타났다.

고용자수, 인구, 그리고 접근도를 고려한 세 가지 모형을 통해 발견할 수 있는 사실은 크게 세 가지이다. 첫째, 재입지 전후에 통행시간 분포의 변화가 거의 없다는 점이다. 이러한 사실은 앞의 <표 2>의 결과에 대해 보다 상세한 정보를 제공하는데, 출하지역까지 거리가 가까울수록 출하량이 많고 멀어질수록 적어진다는 사실이다. 즉, 전형적인 중력모형의 음지수함수 형태인 것이다. 둘째, 재입지 전후에 사업체가 속해있는 존의 고용자수와 인구수에 대한 반응이다. 두 가지 모형에서 재입지 이후 값의 영향이 다소 적은 것으로 나타났다. 이와 같은 사실은 고용과 인구가 다소 적은 지역으로 이전하고 있다는 것인데, 이는 임대료가 낮은 지역으로 이전하고 있음을 부연설명하고 있는 것이다. 셋째, 재입지하기 전의 접근도의 영향보다 재입지한 후의 접근도의 영향이 작아지고 있다는 사실이다. 이와 같은 현상은 인구와 고용기반 모형처럼 기업이 기존 상권을 유지하면서 도시중심부에서 멀어지면서 재입지 하고 있다는 사실을 설명하고 있다.

14) 통상 0.2~0.4이면 추정된 모형의 적합성이 우수하다고 판단하는 경향이 있다.

2) 입하모형

출하모형과 마찬가지로 사업체 재입지 전후의 입하모형에 통행시간, 고용자수, 인구, 그리고 경제적 접근도가 고려된 모형이 추정되었다. 통행시간을 제외한 나머지 변수들 간 상관관계가 높아 각각 세 가지로 구분된 모형을 고려하였다.

출하모형과 같이 고용기반모형, 인구기반모형, 그리고 접근도 기반모형에서 크기변수들이 정(+의 값을 가지면 크기변수가 큰 곳에 입지하려는 속성이 강하고 음(-)의 값을 가지면 그 반대임을 나타낸다. 통행시간의 변수도 마찬가지로 해석할 수 있다.

모형추정결과 출하모형과 모두 같은 패턴이 유지되었지만 앞의 <표 2>와 <표 3>에서와 같이 입하의 통행시간이 더 짧은 것으로 나타난 것처럼 출하모형보다 통행시간의 파라미터가 다소 절댓값이 큰 것으로 나타났다.

<표 4> 재입지 전후 출하모형

구분	고용기반모형		인구기반모형		접근도기반모형	
	전	후	전	후	전	후
통행시간	-0.019 (-23.3)	-0.021 (-23.8)	-0.018 (-21.8)	-0.020 (-22.5)	-0.018 (-22.9)	-0.021 (-23.3)
고용자수	0.26E-3 (6.2)	0.83E-4 (1.8)				
인구			0.48E-5 (15.8)	0.35E-5 (11.8)		
접근도					0.38E-6 (9.7)	0.16E-6 (3.8)
rho-sq	0.33	0.35	0.40	0.39	0.35	0.35
log L(c)	-1208.1	-1168.4	-1090.2	-1096.8	-1180.6	-1163.1
log L(0)	-1802.9	-1802.9	-1802.9	-1802.9	-1802.9	-1802.9

표본수 : 783개 사업체
 주 : ()는 t값, log L(c), L(0)는 수렴식과 초기 값임

<표 5> 재입지 전후 입하모형

구분	고용기반모형		인구기반모형		접근도기반모형	
	전	후	전	후	전	후
통행시간	-0.020 (-24.4)	-0.020 (-24.7)	-0.019 (-22.9)	-0.018 (-23.1)	-0.019 (-23.8)	-0.020 (-23.9)
고용자수	0.23E-3 (5.6)	0.78E-4 (1.8)				
인구			0.34E-5 (12.1)	0.30E-5 (11.0)		
접근도					0.27E-6 (7.3)	0.13E-6 (3.3)
rho-sq	0.35	0.34	0.39	0.37	0.36	0.34
log L(c)	-1260.0	-1286.6	-1198.7	-1222.6	-1249.5	-1282.8
log L(0)	-1952.6	-1952.6	-1952.6	-1952.6	-1952.6	-1952.6

표본수 : 848개 사업체
 주 : ()는 t값, log L(c), L(0)는 수렴식과 초기 값임

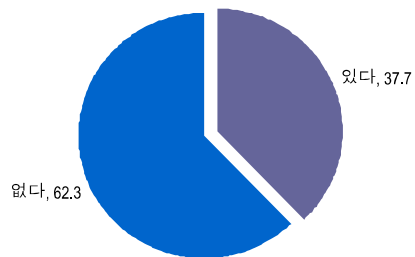
3) 분석결과 요약

사업체의 재입지 전후의 주소지와 입하지역간 모형인 입하모형, 사업체의 재입지 전후의 주소지와 출하지역간 출하모형을 통해 확인할 수 있는 사항은 교통비용에의 영향과 사업체의 재입지 방향이다. 교통비용의 영향은 도시경제학이 언급하고 있는 것처럼 원재료의 입하지역에 현저히 가까이 존재하거나 출하지역에 현저히 가까이 존재하지는 않는다는 점이다.

다음으로 재입지의 방향은 기존 입출하 상권을 유지하면서 인구와 고용자 수가 다소 적으면서 도시중심부에서 멀어지는 지역을 찾아서 이전하고 있다는 사실이다. 이와 같은 현상은 앞 장에서 언급한 것처럼 기업 재입지 이유가 비싼 임대료 문제, 그리고 협력업체와의 긴밀한 유지라고 답한 사실을 확인해 주고 있는 것이다.

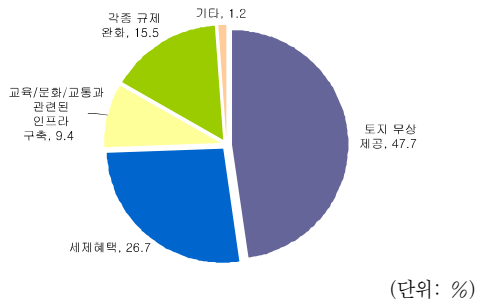
4. 기업이전 정책의 구체적 개선방향

본 연구는 정부의 기업이전 정책에 대한 기업의 의향을 파악하고 정부정책에 대한 시사점을 제시하도록 한다. 이를 위하여 2006년 보완조사시 정부의 기업이전정책에 대하여 추가 조사한 자료를 활용하였다. 조사내용을 상세히 살펴보면, 먼저 정부의 기업이전정책으로 인해 사업체 이전을 고려하거나 시기를 앞당길 의향이 있는지에 대해서는 37.7%가 고려 및 앞당길 의향이 있는 것으로 나타났다. 기존에 이전계획이 없던 업체의 31.7%는 이전을 고려하겠다고 응답했으며, 이전 계획이 있었던 업체의 83.6%는 이전 시기를 앞당길 것이라고 응답하였다. 산업분류별로는 제조업이 39.9%로 가장 높게 나타난 반면, 광업은 21.2%로 가장 낮게 나타났다. 따라서 상당수의 기업들이 정부이전정책에 관심을 가지고 있는 것으로 나타났다.



(단위: %) <그림 9> 정부정책으로 인한 이전 의사

또한 정부의 기업이전정책에 대해 기업이 실질적으로 정부에 기대하고 있는 점은 효율적인 보상 정책이라고 할 수 있을 것이다. 이와 같은 점을 고려한 설문조사 결과 기업 이전 장려책에 대한 효율적인 보상 내용으로는 토지무상제공 47.7%, 이전에 따른 세제혜택 26.7%, 각종 규제 완화 15.5%, 교육/문화/교통과 관련된 인프라 구축 9.4% 등으로 나타났다. 본 연구의 조사분석 결과에서 나타난 것처럼 기업은 토지임대료에 대한 부담이 상당함을 알 수 있다.



(그림 10) 기업이전 장려를 위한 효율적 보상 방안

V. 결론

본 연구는 우리나라 국내화물 취급 화주기업을 대상으로 재입지의 영향요인을 동태적인 관점에서 분석하였다. 분석에는 2005년에 시행된 제3차 전국물류조사사를 바탕으로 2006년에 보완 조사된 3,000개 사업체 중 재입지를 경험한 1,104개 사업체 자료들을 활용하였다. 이 중 본 연구에서는 재입지를 경험한 기업의 이전 영업지, 이전 영업지에서의 영업기간, 재입지 이유 등의 설문조사 자료를 활용하였다.

설문분석결과 우리나라의 기업이 한곳에 체류하는 시간은 종사자 규모, 산업업종에 따라 다양하지만, 이전율이 상당히 높은 것으로 파악되었다. 사업체를 이전한 주된 이유는 동종·협력업체와의 교류 용이성, 입출하의 시장규모, 교통의 편리성, 임대료 등인데, 이들의 비율이 큰 차이를 보이지 않은 점을 고려할 때 사업체 이전에는 여러 요인이 복합적으로 작용함을 유추할 수 있었다.

또한 사업체의 재입지 이전과 이후에 입지에 영향을 미치는 정도를 입지선택특성모형추정을 통해 확인하였다. 추정결과 재입지 이전 사업체 주소지와 현재 사업체의 주소지가 매우 가까울 뿐만 아니라 현재 사업체의 상권의 영향이 매우 크다는 것을 발견할 수 있었다. 그리고

재입지한 사업체들의 공간적 이동방향을 추정해 본 결과 비싼 임대료를 피하여 인구나 고용자수가 적어지는 지역, 그리고 도시중심부에서 다소 멀어지는 지역으로 이전하지만 기존 상권에는 더욱 가까이 하면서 이전하고 있음을 발견하였다.

이처럼 본 연구는 조사 분석을 통해 대다수의 기업이 현재 위치한 지역에서 오랜 기간 구축해 놓은 상권(Market Area)을 포기하고 이전하지 않는다는 사실을 알 수 있었다. 따라서 정부의 기업 지방이전정책에 대해 보다 신중한 접근이 필요하다고 할 것이다.

참고문헌

1. 김찬성·성홍모·안승범·예충열(2007), 우리나라 화주기업의 입지선택 특성분석 (내수화물을 중심으로), 대한교통학회지, 제25권 제1호, 대한교통학회, pp.61~71.
2. 김찬성·황상규(2006), 국가균형발전을 위한 교통접근성 제고방안 - 형평성 분석을 중심으로, 한국교통연구원.
3. 김경환·서승환(1996), "도시경제론", 홍문사.
4. 김기홍 외(1996), "도시 및 지역경제학", 진영사.
5. 민경휘 외(2003), 지역별 산업집적이 구조와 집적경제 분석, 산업연구원.
6. 홍기용(1985), "지역경제론", 박영사.
7. Walter Isard(1980), "Elementary Location Analysis in Policy Space", Regional Science Association Papers, Vol. 45, pp.17~44.
8. Walter Isard(1956), "Location and Space Economy", MIT Press.
9. Ilaria Mariotti(2005), "Firm Relocation and Regional Policy : A Focus on Italy, the Netherlands and the United Kingdom", University of Groningen.
10. Alan David MacCormack, Lawrence James Newman III and Donald B. Rosenfield(1994), "The New Dynamics of Global Manufacturing Site Location", Sloan Management Review, pp.69~89.
11. Enrico Pennings, Leo Sleuwaegen(2000), "International relocation : firm and industry determinants", Economics Letters.
12. Oum T. H.(2004), "Multinational firm's location

preference for regional distribution centers :
focused on the Northeast Asian region",
Transportation Research.

13. Javalgi and Reisenwitz(2001), "International logistics operations of MNCs", Reviews of Business.
14. Fred Van Eenennaam and Keith D. Brouthers (1996), "Global Relocation : High Hopes and Big Risks", Long Range Planning.
15. Cheshire and Gordon(1995), "Territorial Competition in an Integrating Europe", Aldershot: Avebury.
16. Prism Research(1992), "Migration and Business Relocation: the case of the South East", London: HMSO.
17. Prism Research(2001), "Land & Property Study-Bournemouth, Dorset & Poole Economic Partnership.
18. Kemper and Pellenbarg(1997), "Industrial Mobility in the Netherlands", SOM Research Report.
19. Pen and Pellenbarg(1998), "Firm Migration and Central Government Policy", Regional Science Association Conference.
20. Ortona & Santagata(1983), "Industrial Mobility in the Turin Metropolitan Area 1961-1977, Urban Studies 20, pp.59~71.
21. Schmenner, R.W.(1982), "Making Business Location Decisions", Prentice Hall Englewood Cliffs.
22. Fred Van Eenennaam and Keith D. Brouthers (1996), "Global Relocation : High Hopes and Big Risks", Long Range Planning, Vol.29, pp.84~93.
23. John H. Dunning(1993), "Multinational Enterprise and the Global Economy", Addison-Wesley, UK.
24. Alan David, Lawrence James Newman(1994), "The New Dynamics of Global Manufacturing Site Location", Sloan Management Review, pp.69~89.

☞ 주 작성 자 : 도화용
 ☞ 교 신 저 자 : 김찬성
 ☞ 논문투고일 : 2007. 5. 24
 ☞ 논문심사일 : 2007. 10. 10 (1차)
 2008. 1. 14 (2차)
 2008. 2. 5 (3차)
 2008. 2. 19 (4차)
 ☞ 심사판정일 : 2008. 2. 19
 ☞ 반론접수기한 : 2008. 6. 30