

화물터미널사업의 활성화 방안에 관한 연구

홍상태 *, 강경식 **

1. 서론

화물터미널은 내륙물류거점의 핵심적인 기능으로서 화물차량의 주·박차 기능뿐만 아니라 하물의 집·배송, 분류, 보관, 포장, 정보, 유통가공 등의 기능을 갖춘 물류형 화물터미널 기능이 요구되고 있다.

특히, 소비자 요구의 다양화, 고급화, 개성화 등의 변화로 소품종 대량 생산체제에서 다품종 소량생산체제로 변화함에 따라 물류형 기능을 가진 물류거점 역할의 중요성이 더욱더 요구되고 있다.

이러한 물류환경의 변화에도 불구하고 한국의 물류거점들은 역할 수행을 충분히 하지 못하여 기업 및 국가 경쟁력이 약화되고 있는 것은 사실이다.

이러한 물류역할이 부진한 이유는 물류기반시설 부족, 물류시설의 비효율적 운영, 법·제도적 지원체제 미비 등을 들 수 있다.

내륙물류거점의 대표적인 화물터미널은 국가의 SOC 기간시설로서 중요성을 갖고 있지만 현실은 항만, 공항, 철도 등의 시설에만 많은 투자와 정부지원책이 있었지만 일반화물터미널은 기능, 재정 및 세제지원의 미비 및 한정 등으로 사업의 활성화에 한계를 느끼고 있는 실정이다. 이 중 전국 네트워크 물류센터로써 중심적 역할을 해야 할 화물터미널은 물류거점 시설인 동시에 공공적 사업을 수행하는 물류인프라로서 물류산업에서 그 역할과 기능이 막대해지고 있다.

그러나, 대부분 영세규모의 주차장형 화물터미널 형태를 지니고 있으며, 화물터미널 내의 입주업체들은 개별업체별로 시설과 장비 및 운송수단을 가지고 운영함으로써 국가물류비 감소에 기여하지 못하고 있기 때문에 선진외국의 물류형 화물터미널과 비교할 때 기능면에서 매우 취약한 실정이다.

따라서 본 연구는 화물터미널 기능 확대, 재정 및 법제도 지원 등을 통한 화물터미널의 활성화 방안을 모색하는데 목적이 있다.

본 논문은 2004년 산학연 컨소시엄 공동수행사업의 지원으로 이루어 졌음

* 한국물류협회

** 안전경영연구소 소장

2. 화물터미널의 현황과 실태

2.1 화물터미널의 유형과 관련시설

화물유통촉진법(제2조7호)에 의하면 화물터미널은 화물의 집하·하역·분류·포장·보관 또는 통관 등에 필요한 시설을 갖춘 화물유통의 중심이 되는 장소라고 정의하고 있으며, 또한 복합화물터미널과 일반화물터미널로 분류되고 있다.

복합화물터미널은 2가지 이상 운송수단 간의 연계운송을 할 수 있는 규모 및 시설을 갖춘 화물터미널이며, 일반화물터미널은 복합화물터미널 외의 화물터미널로 정의되고 있다.

화물유통촉진법시행령(제15조2호④)에 의하면 화물터미널은 당해 지역운송망의 중심지에 위치하며 다른 교통수단과의 연계가 용이하여야 하며 부지면적이 3만3천㎡이상(복합화물터미널)으로서 화물취급장, 창고 또는 배송센터, 주차장 등 관련시설을 갖추도록 규정하고 있다.

또한 복합화물터미널에서는 화물취급장에 화물자동분류 설비와 전산정보시스템을 설치하도록 규정하고 있다.

2.2 화물터미널의 실태

일반화물터미널은 전국에 26개소가 설치되어 운영되고 있으나 이들은 대부분(13개소) 화물유통촉진법이 제정(1991년 12월) 되기 이전에 자동차정류장법에 의하여 설치된 화물터미널로서 복합화물터미널에 비하여 규모도 매우 영세하며, 시설도 물류기능 시설보다는 주·박차기능 시설이 주가 되고 있다.

일반화물터미널(26개소)의 총부지면적은 359,361평, 총건축면적은 86,433평으로 1개 화물터미널당 부지면적 13,821평과 건축면적 3,324평을 나타내고 있다. 일반화물터미널 중 부지면적이 1만평 이상은 12개소 정도이며, 특히 건축면적이 1,500평 이하가 17개소로 이중에도 1,000평 이하가 8개소나 된다. 일반적으로 화물터미널이 물류시설터미널로 활용되려면 총부지면적에 대해 시설물 연면적이 50~60%가 되어야 하나 현 실태로서는 평균 24%가 되며, 주차장시설이 60~70% 수준에 달하고 있다.

(표 1) 전국 화물터미널별 부지면적과 건축연면적

시도	터미널명	위 치	규 모(평)		공용 개시일	비 고
			부 지	건축연면적		
26개소			359,361	86,433		
서울 (3)	한국트럭터미널	서초구 양재동	27,875	8,276	'89.10	부도('97.4)
	서부트럭터미널	양천구 신월동	34,512	12,868	'81.7	
	동부화물터미널	동대문구 장안동	6,223	1,350	'80.4	
부산	부산종합화물터미널	사상구 업궁동	38,595	13,795	'95.3	부도('98.4)
대구	대구북부화물터미널	북구 태전동	21,335	5,642	'03. 5.	
인천 (2)	영창화물터미널	남구 학익동	9,214	690	'83.6	
	인천화물터미널	남구 도화동	13,910	5,216	'99.5	
광주	광주화물터미널	북구 각화동	10,799	875	'86.3	
대전 (2)	대전화물터미널	대덕구 읍내동	18,217	8,981	'99.12	
	중부대전화물터미널	유성구 대정동	18,439	602	'02.6	
울산	울산공용트럭정류장	울산시 북구 효문동	8,417	1,167	'83.3	부도('98.8)
경기 (3)	안산화물터미널	안산시 시화공단	9,816	1,490	'95.3	
	한진안산화물터미널	안산시 송곡동	35,596	10,769	'97.12	
	분당한진화물터미널	분당구 구미동	2,847	1,009	'01.8.	
강원 (2)	북평화물터미널	동해시 구미동	1,066	130	'96.2	취소('01.1)
	동해화물터미널	동해시 효가동	15,730	1,429	'97.1	취소('01.1)
충북 (3)	청주화물터미널	청주시 지동동	6,120	1,344	'90.10	
	삼원화물터미널	제천시 장락동	6,920	1,022	'87.8	
	보은화물터미널	보은군 지산리	4,019	120	'97.1	
충남 (2)	아산공용화물터미널	아산시 선창동	6,496	164	'96.2	
	중부천안화물터미널	천안시 구룡동	13,285	3,762	'98.10	
전북	익산종합화물터미널	이리시 부송동	7,272	1,414	'89.3	부도('97.7)
전남 (2)	여천트럭화물터미널	여수시 월하동	6,245	1,433	'95. 2	부도('00.5)
	여천화물터미널	"	3,367	652	'99. 5	
경북	포항화물터미널	포항시 남구 대잠동	26,522	1,683	'97.3	
경남	진주화물터미널	진주시 상대동	6,524	550	'87.1	

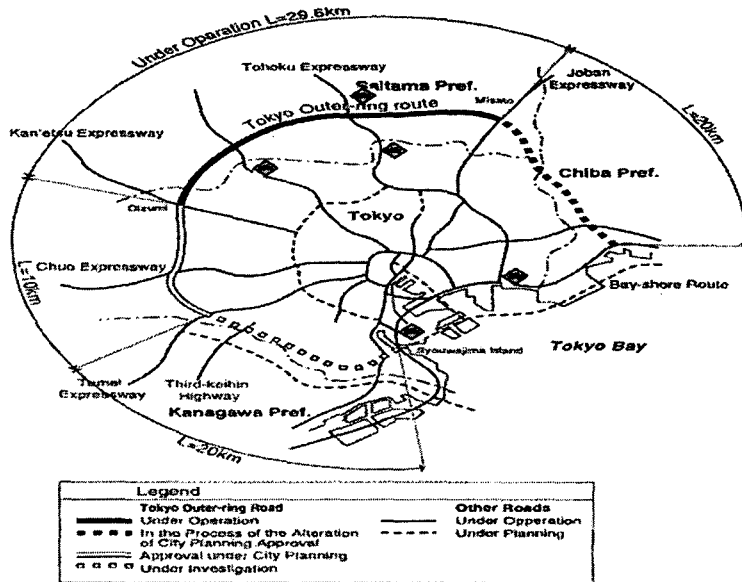
자료 : 건설교통부 물류기획과(2003.12.31현재)

이와 같은 현상은 복합화물터미널인 경우는 화물유통촉진법에 따라 충분한 지원을 받으면서 건립되었지만 일반화물터미널은 그동안 물류정책차원에서 충분한 관심과 지원이 없이 대부분 자력으로 건립되어 어려운 물류환경에서 운영되면서 사업체산성이 낮아 시설투자의 여력이 없는 데서 비롯된 것이다.

2.3 일본화물터미널 운영사례분석

일본의 유통업무단지는 유시법이 최초로 시행될 때 東京都와 大板市로 결정되었으며, 東京都는 1966년 12월에 "東京都에 대한 유통업무시설의 정비에 관한 방침"에 의거 남부, 서북부, 북부, 동부 및 서남부의 5지구를 중심으로 유통업무단지를 지정하였으나 서

남부를 제외한 4곳은 조성되어 현재 운영 중에 있다.



(그림 1) 동경 유통업무단지의 위치

그리고 현재 가동 중인 남부, 서북부, 남부 및 동부의 유통단지에 대한 운영형태는 아래 표에 제시되어 있다.

(표 2) 동경 유통업무단지의 정비주체와 관리운영단체

유통업무단지명	정비주체	단지면적(ha)	시 설	관 리 운 영 주 체	
남 부 (京浜2구:케이형)	東京都	62.9	도매시설	(개 별)	
			트럭터미널	일본자동차터미널(주)	
			창고시설	보통	동경단지창고(주)
				냉장	동경단지냉장창고(주)
서 북 부 (板橋:이타바시)	住都公園 (주택·도 시정비공단)	31.4	도매시설	(개 별)	
			트럭터미널	일본자동차터미널(주)	
			창고시설	동경단지창고(주)	
북 부 (足立:아타치)	住都公園 (주택·도 시정비공단)	33.3	도매시설	(개 별)	
			트럭터미널	일본자동차터미널(주)	
			창고시설	동경단지창고(주)	
동 부 (葛西:카시이)	東京都	49.2	도매시설	식품유통협동조합등5개단체	
			트럭터미널	일본자동차터미널(주)	
			창고시설	동경단지창고(주) 江戸川수송시설협동조합	

또한 각 유통단지별 시설의 현황은 다음 표와 같다.

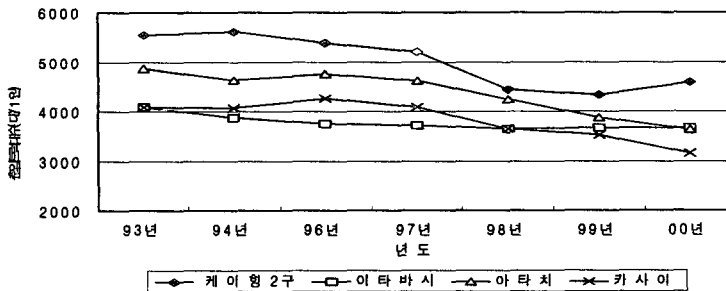
(표 3) 동경 유통업무단지의 규모와 시설현황 (1999년 3월말 현재)

유통단지명	남부 (京浜2구:케이형)	서북부 (板橋:이타바시)	북부 (足立:아타치)	동부 (葛西:카사이)
계획면적 (도시계획결정시기)	73.7ha(100%) (1968년3월)	31.4ha(100%) (1971년2월)	31.4ha(100%) (1969년3월)	51.4ha(100%) (1977년3월)
유통업무시설의計	60.3ha(81.8%)	27.4ha(87.3%)	25.7ha(77.2%)	47.4ha(91.7%)
도매시장	-	6.1ha(19.4%)	6.1ha(18.3%)	7.5ha(14.5%)
도매업	15.1ha(32.2%)	5.2ha(16.6%)	3.5ha(10.5%)	9.4ha(18.2%)
트럭터미널	24.2ha(32.8%) (433berth)	11.6ha(36.9%) (320berth)	11.3ha(34.0%) (340berth)	18.5ha(35.8%) (460berth)
창고시설	보통:7.3ha(9.9%)	3.7ha(11.8%)	4.0ha(12.0%)	7.3ha(14.1%)
	냉장:4.7ha(6.4%)	-	-	-
기타	-	0.8ha(0.6%) (Container yard)	0.8ha(2.4%) (Container yard)	4.7ha(9.1%) (도로화물운송업)
공공·공익시설의計	13.4ha(18.2%)	4.0ha(12.7%)	7.6ha(22.8%)	4.3ha(8.3%)
공공시설	13.4ha(18.2%)	4.0ha(12.7%)	7.6ha(22.8%)	1.8ha(3.5%)
공익시설	-	-	-	2.5ha(4.8%)

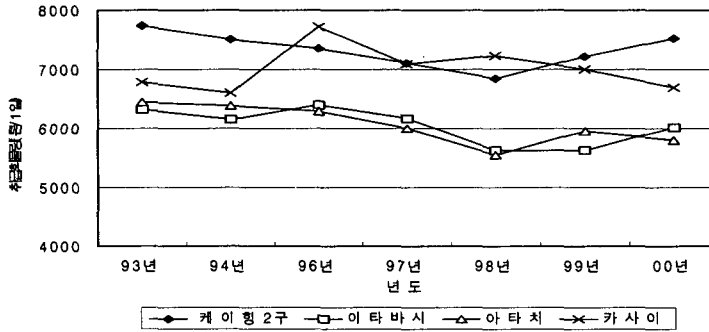
유통업무단지내 트럭터미널은 일본자동차터미널주식회사가 조성된 토지를 구입하여 터미널을 건설하여 관리하고 있다. 일본자동차터미널주식회사는 1965년 정부, 동경도, 민간사업자가 균등히 출자하여 설립한 회사이다.

그리고 개발당시부터 지금까지의 Berth(트럭이 정차장소 및 집배송차 발착시설)의 사용요금에 대해서는 “자동차터미널법”의 규정에 따라 운수대신(현, 국토교통대신)의 승인을 받도록 되어 있다.

또한 1993년부터 2000년까지 4곳의 터미널에 출입하는 트럭의 1일 평균대수는 (그림 2)와 같으며 1993년부터 2000년까지 4곳 터미널의 취급량 1일 평균은 (그림 3)와 같다.



(그림 2) 트럭터미널의 출입트럭대수



(그림 3) 트럭터미널의 출입트럭대수

3. 화물터미널의 취약성과 문제점

3.1 화물터미널 개수의 부족과 지역적 불균형 입지

기존 화물터미널들은 대부분 화물유통촉진법이 제정되기 이전에 국가적 차원의 종합화물유통체계 기본계획 수립 없이 개별적으로 건립되었기 때문에 지역적 불균형 입지로 말미암아 화물터미널의 편중성과 중복성 또는 타 운송수단간에 연계성이 없어 비효율적으로 운영되고 있다.

화물터미널은 주차장 기능만으로는 되지 않기 때문에 물류기능을 수행할 수 있도록 하기 위해서는 최소한 2~3만평 규모의 부지가 필요한데 토지의 용도제한 등 각종 규제와 가격상승 등으로 적정 부지 선정이 매우 어려울 뿐만 아니라 부지 확보시 막대한 자금이 소요되므로 화물터미널건립이 용이하지 않아 화물터미널 수가 절대적으로 부족하다.

또한 지역간 간선수송의 대량화물을 취급할 수 있는 복합화물터미널이 아직도 수도권과 부산권에만 건립되어 있어 전국적인 네트워크가 형성되지 못하고 있기 때문에 지역간을 연결시키는 거점물류시설로서 일반화물터미널의 수·배송체계가 취약하여 물동량 확보에 어려움이 있어 일반화물터미널의 건립이 잘 되지 않고 있다.

3.2 화물터미널부지 규모의 영세성

일반적으로 물류시설로서 화물터미널의 규모는 2~3만평 정도가 되어야 하는데 20개 터미널부지 중 3만평 이상인 것은 2개(10%) 뿐이고 2만평 이상은 4개(20%)에 지나지 않으며, 1만평 미

만이 10개(50%)를 차지하고 있어 부지규모의 영세성을 면치 못하고 있다.

이와 같이 부지규모의 영세성은 부지확보와 조성공사에 막대한 비용이 소요되는 반면 수익성이 저조하고 투자비 회수가 장기간(30년 이상) 또는 거의 불가능하기 때문에 일정수준 이상의 부지확보는 사실상 불가능한 실정이다.

또한 화물터미널은 도심지에서 시외각으로 이전하여 넓은 부지를 확보하려고 해도 화물터미널은 도시기능상(SOC시설) 필수시설이어서 사실상 외각지역에서 화물터미널사업은 거의 불가능하므로 부지확보에 더욱 어려움이 있다.

(표 4) 화물터미널의 부지 규모별 개수와 구성비

규 모(평)	개 수(개)	구성비(%)
5,000미만	3	15.0
5,000이상~10,000미만	6	35.0
10,000이상~20,000미만	6	30.0
20,000이상~30,000미만	2	10.0
30,000이상	2	10.0
합 계	19	100.0

자료 : 전국화물터미널사업협회(2003년 12월)

3.3 화물터미널 시설의 부족성과 단조성

우리나라 화물터미널은 화물의 집·배송 및 보관 기능보다는 화물차량의 주·박차 기능을 주로 하고 있으며 이러한 관계로 주차대기 시간도 상당히 길어 차량운행 회전율이 극히 낮은 실정이다.

현재 일반화물터미널 중 대표적이라고 할 수 있는 한국트럭터미널을 보면 총부지 면적에 대해 주차장 면적 비율은 65.5%를 차지하고 있는데 반하여 일본의 화물터미널은 47~48% 수준을 점하고 있다.

또한 한국트럭터미널은 배송센터(물류창고)가 총터미널 시설의 2.3%인데 대하여 일본의 경우는 27~29% 수준이며 하역취급장도 8.4%인데 비하여 21~24% 수준을 나타내고 있다.

특히, 화물터미널의 시설중 주차장 비율은 한국터미널은 68.7%인데 반하여 일본의 경우는 41~43%수준이 되고 있어 일본은 주차장 기능보다는 하역·배송시설 기능이 높

아 차량대기시간이 짧고 회전율이 높아 주차수입보다는 하역·배송시설 수입이 많은 것으로 나타나고 있다.

(표 5) 한국과 일본의 화물터미널 시설규모 비교

구 분	한국트럭터미널		京濱트럭터미널(일본)		葛西트럭터미널(일본)	
	면적(평)	구성비	면적(m ²)	구성비	면적(m ²)	구성비
하역취급장	7,332	8.4	57,535	21.0	51,024	24.2
배송센터	1,989 ⁽¹⁾	2.3	81,643	29.0	57,712	27.3
지원시설 ⁽²⁾	18,073	20.6	21,081	7.7	11,973	5.7
주차장(A)	60,355	68.7	113,812	41.5	90,361	42.8
합 계	87,749	100.0	274,071	100.0	211,070	100.0
총부지(B)	92,151	65.5 ⁽³⁾ (A/B)	242,068	47.0 ⁽³⁾ (A/B)	184,976	48.9 ⁽³⁾ (A/B)

주(1) 물류창고

(2) 관리동, 주유소, 세차장, 정비소 등

(3) 총부지(B)에 대한 주차장(A) 비율

3.4 화물터미널사업의 수익성 저조와 악화

화물터미널의 주요 수입원은 정류장, 배송센터(보관창고), 하역취급장(분류장) 관리사무실 및 주유소 등이 있으나 대부분의 화물터미널은 주기능인 정류장과 물류시설 수입보다는 부대시설인 주유소 수입의 의존도가 대단히 높은 실정이다.

화물터미널에 차량진입이 점차 감소함에 따라 주유소 수입도 감소하고 있으며, 특히 주유소 순매출 이익율이 5~7%에 지나지 않아 주유소 수입에 의한 화물터미널사업에 대한 수익기여도 마저 악화되고 있다.

일부 지방의 화물터미널사업장은 사업주의 자가 부지에 화물터미널사업을 하고 있어 손익계산상에는 부지투자에 대한 이자가 산정되지 않아도 투자자본에 대한 순이익율은 시중은행 금리에 못 미치는 경우가 대부분이며 부지구입비에 대한 이자를 부담하는 화물터미널은 이자액의 과다지출 때문에 경영압박을 받아 침체위기에 처해 있다.

특히, 부산종합화물터미널인 경우 단독법인으로 초기투자에 대한 이자지급 부담액 누적되어 적자로 존폐 위기에 처해 있으며, 양재화물터미널도 부도로 인해 일부 부지는 용도변경을 통해 유통시설 도입 추진 중에 있다.

화물터미널사업은 IMF 이전에는 부동산가치 상승에 대한 기대 수익이 있어 업종전환에 대한 의향이 적었으나 IMF 이후에는 부동산가치 하락으로 기대수익이 저하하고 사이버상에서 공차 및 화주알선으로 화물터미널에 출입하는 화물차량수가 감소하고 있고 또한 대규모 투자에 비해 수익율이 타 업종에 비해 현저히 떨어지고 있기 때문에 대부분의 화물터미널 사업체들은 다각적인 사업구상 또는 업종 전환을 시도하고 있다.

3.5 화물터미널사업의 세계·금융지원 빈약성과 불공평과제

화물터미널이 물류인프라시설로서 그 기능을 수행하기 위해서는 부지가 일정규모(2~3만평) 이상이 되어야 하고 하차장, 배송센터 등 관련시설이 갖추어져야 하기 때문에 투자비가 막대하게 소요된다.

이와 반면에 화물터미널은 물류인프라시설이라는 공공적 사업의 성격을 갖고 있어 이용요율이 일반시설의 서비스요율 보다는 상당히 낮아야 하므로 투자액에 비해 수익성이 적을 뿐만 아니라 투자회수 기간이 장기간 또는 회수 불가능이라는 사태까지 발생하고 있다.

따라서 화물터미널의 건설비용과 운영비용을 사업채산성 측면에서 화물터미널사업체들이 전부 부담하기는 거의 불가능하므로 상당한 수준에서 세계·금융지원이 이루어져야 하는데 현재 화물유통촉진법, 사회간접자본시설에 대한 민간자본유치촉진법 등과 조세제한특별법, 지방세법 등 관련세법에서 제도적 지원은 아직도 미약한 편이다.

특히, 화물유통촉진법과 사회간접자본시설에 대한 민간자본유치촉진법은 각각 1992년과 1995년부터 시행되었기 때문에 이전에 건립된 화물터미널들은 건설비, 시설비 등에 대한 금융지원을 거의 받지 못하여 막대한 투자비에 대한 회수와 이자부담에 때문에 경영압박을 상당히 받고 있어 사업존폐에 위협을 받고 있는 실정이다.

화물유통촉진법에 의한 화물터미널은 1998년 1월 1일부터 지방자치단체의 감면조례에 의하여 종합토지세 과세표준액의 50%를 감면 받을 수 있게 되었으나 법시행 이전에 건립된 화물터미널은 종합토지세 감면조치를 일부 몇몇 사업장 밖에 적용 받지 못하고 있는 실정이다.

또한 화물유통촉진법 시행 후 건립된 화물터미널도 취득후 최초 과세기준일로부터 5년간 종합토지세 과세표준액의 50% 경감이라는 단서조항 규정 때문에 한시적인 세제감면만 받고 있는데 반하여 동종업인 여객자동차터미널은 단서조항 없이 과세표준액의 50%를 상시적인 세제경감 받고 있어 결국 조세 형평성 차원에서 화물터미널은 불리한 종합토지세 부담을 받고 있다.

4. 화물터미널사업의 활성화방안

4.1 화물터미널의 확산과 관련시설 확충

화물터미널은 전국의 수송체계 시스템에 맞추어 물동량의 흐름을 고려하여 지역별로 편중 내지 중복되지 않게 입지를 건립하여야 한다.

또한, 전국적 차원의 대단위 광역화물터미널인 복합화물터미널의 입지와 연계가 될 수 있도록 일반화물터미널을 지역적으로 분산하여 물류거점간의 수·배송시스템이 물류네트워크상 단계적으로 수행될 수 있도록 한다.

현재 화물터미널 운영은 전국적으로 19여 개소에 불과한데 반하여 일본의 경우는 약 1,700여개에 달하고 있다. 일반화물터미널을 기존 또는 향후 복합화물터미널과 연계하기 위해서는 적어도 일반화물터미널이 전국적으로 300여개 정도가 운영되어야 우리나라 경제발전의 규모에 따른 물동량을 물류시스템적으로 처리할 수 있다.

화물터미널부지 확보를 위해서는 산업단지 분양시 화물터미널을 공장과 같은 제조생산 시설로 인정하여 부지가격을 낮게 하도록 하며, 또한 고속도로 등 주요 도로 인접지역에 도로법의 도로부속물에 화물터미널을 포함시키도록 한다.

화물터미널이 물류거점으로서의 역할을 수행하기 위해서는 화물의 알선, 주차 중심의 차량출입 기능보다는 화물의 집·배송, 보관, 수송포장 등의 물류기능을 충분히 해 낼 수 있는 화물터미널시설을 확충하여야 할 것이다.

특히, 화물터미널을 물류중심의 터미널로 운영하기 위해서는 일관수송과 화물추적에 적합한 각종 화물정보를 효과적으로 처리할 수 있는 화물정보시스템이 필수적으로 구축되어야 한다.

4.2 화물터미널 이용차량의 수요확대

우리나라 화물차량의 약 89% 이상이 자가용 차량이며, 또한 자가용 차량이 계속 늘어나는 추세에 있으므로 화물터미널을 이용하는 영업용 차량은 상대적으로 감소하며, 또한 사이버상에서의 화주 및 차주간의 운송계약이 이루어지기 때문에 터미널 이용수요가 점차적으로 감소하고 있다.

자가용 화물차량의 비중이 높은 것은 자가용이 영업용 보다 세제면에서 월등히 유리(영업용의 약 23%수준)한데 있기 때문이다. 그러나 수송적재 효율면에서는 자가용은

영업용의 74%³⁾에 못 미치고 있어 차량운행효율 저하, 교통혼잡 가중, 고비용 수송구조 등으로 화물운송업의 경쟁력을 저하시키고 있다.

화물터미널 이용차량의 수요를 확대하기 위해서는 영업용 차량의 세제를 일본의 경우(약 70%수준³⁾)처럼 자가용 보다 훨씬 낮추도록 하여 자가용 차량대수를 줄이는 대신 영업용 차량대수를 대폭 증가시켜 나가야 한다.

또한 이동통신전화, TRS, 기타 통신매체를 통하여 화물차량이 화물터미널에 들어오지 않고 주차료 절감을 위해서 노상 또는 화물터미널 주변 공지에 대기하여 화물을 알선 받아 나가고 있어 노상불법주차가 빈번히 일어나고 이로 인하여 교통체증의 원인이 되고 있다.

이러한 불법주차에 의한 화물알선을 지양하기 위해서는 주선업체의 건전한 영업행위 유도 및 무인가 주선업체의 불법영업 근절을 위한 벌칙제도 강화 그리고 투명한 공개화물정보 시스템을 운용하여 신뢰성 있는 화물정보를 화주, 주선업체, 화물차량(특히 귀로차량)들에게 공급하여 이용차량 수요를 확대시키도록 한다.

4.3 수익성 제고를 위한 사업 다각화

화물터미널사업은 전국 19여개가 운영되고 있지만 이중 대부분이 본래 기능인 집하·하역·분류·포장가공·보관·통관 및 정보제공의 업무를 원활히 수행하지 못하고 있으며, 정류장수입, 시설임대(사무실·보관창고·화물분류장 등)에 의존하고 있어 적자가 누적되고 있으나 부대사업인 주유소를 직영으로 운영함으로써 화물터미널사업의 주요 수입원이 되고 있는 실정이다.

화물터미널에 화물자동차의 진입이 감소됨에 따라 정류장 수입뿐만 아니라 주유소수입마저 점차 감소하여 결국 화물터미널사업장은 경영악화를 초래하게 되어 화물터미널로서의 기능이 저하되므로 물류산업발전에 많은 장애요인을 가져오고 있다.

화물터미널사업은 막대한 초기 투자비와 물류인프라시설로서 공공사업의 성격이 강하므로 본래 기능만으로는 수익성이 낮기 때문에 사업다각화를 통하여 관련부대사업을 병행하여 터미널기능 사업의 수익성을 높일 수 있도록 하여야 한다.

화물유통촉진법에서 규정하고 있는 화물터미널의 부대시설로는 주유소, 정비소, 세차장, 배차실, 공해방지시설 등과 편의시설인 휴게실, 소화물취급소, 식당, 매점 등이 있으나 이들 부대사업으로는 수익성을 높이는 전략을 수립하여야 하며, 세제·금융면에서도 적극적인 지원이 있어야 한다.

정부에서 현재 실시하거나 추진 중에 있는 복합화물터미널사업장들은 대부분이 대도시

에서 다소 원거리에 위치하고 있으나 일반화물터미널사업장은 대도시 주변(1시간 이내 면 시내 모두 배송가능)에 소재하고 있기 때문에 약간의 부대사업 기능을 추가한다면 화물터미널이 효율적, 수익적으로 운영될 것으로 사료된다.

일정규모 이상의 화물터미널에 대해서는 중고화물자동차전용 매매장 개설, 유통가공시설, 지방의 농산물 및 공산품의 도소매기능(부지면적의 30%이내) 등을 부대사업으로 추가하여 화물터미널 고유 기능을 보완하면서 현재보다 한 차원 높은 진정한 물류터미널사업장으로서의 역할을 할 수 있도록 적극적인 사업다각화가 요구된다.

또한, 대부분의 중고자동차매매시장은 승용차위주의 매매가 이루어지고 있으나 중고화물자동차 매매만을 전문으로 하는 전문시장은 전국적으로 한곳도 없어 중고화물자동차의 최적가격을 산정하기가 어려울 뿐만 아니라 일부에서는 불법매매 및 탈세가 성행하고 있어 소비자 피해가 늘어가고 있는 실정이다.

특히, 우리나라의 중고자동차매매시장은 1990년대에 들어오면서 급성장하기 시작하여 2000년대에 들어서는 신차시장 규모를 초과하고 있다.

따라서 신규로 중고화물자동차 매매단지를 신설하려면 대규모 투자가 소요되고 또한 대도시 주변에 부지확보가 곤란하므로 현재 화물터미널사업장에 여유 부지를 활용하여 매매단지를 신설한다면 최적의 중고화물자동차 가격 제시로 소비자 피해를 방지하는 등 각종 화물자동차불법매매를 예방하고, 도심지내 불법주정차 방지, 도심지미관 정리, 화물터미널이 안고 있는 경영난을 상당히 해결할 수 있는 계기가 될 수 있다고 본다.

4.4 세계 · 금융지원 확대와 조세 형평성 적용

화물터미널사업은 막대한 투자비, 투자회수 기간의 장기화, 수익성 저조와 공공적 물류 인프라 시설로 보아야 하기 때문에 세계와 금융면에서 적극적으로 지원해 주지 않으면 정상적으로 운영되기가 어렵다.

화물터미널사업의 금융지원은 화물유통촉진법과 사회간접자본 시설에 대한 민간자본유치촉진법만으로는 불충분하므로 소요 재원을 확보하기 위해서는 화물자동차의 경유소비세의 일부를 교부금 형태로 지원하도록 한다.

일본의 경우는 경유 거래세의 50%에 해당하는 금액을 운수사업진흥 조성 교부금 형태로 화물자동차와 버스운송업계에 지원하고 있으며, 이들 재원으로부터 화물운송업계는 근대화조성대책사업 일환으로 트럭터미널, 배송센터, 화물차량 전용휴게소 등의 건설과 운용을 위해 금융지원을 하고 있다.

유럽연합(EU)에서도 많은 국가들이 화물운송기반시설(화물터미널, 화물전용 휴게소, 공

동차고지 등)의 건설 및 운영을 위해 정부 또는 도로공사의 재정지원으로 받고 있다. 화물터미널은 부지 규모가 크기 때문에 부지매입자금이 막대할 뿐만 아니라 취득세, 토지세 등 관련 조세부담이 매우 높아 화물터미널사업의 수익악화에 상당한 영향을 주고 있기 때문에 물류인프라시설 차원에서 세제지원을 적극적으로 해주어야 한다. 특히, 세제지원 중에서 종합토지세는 화물터미널의 부지취득 후 최초 과세기준일로부터 5년간 과세표준액의 50% 경감이라는 단서조항 때문에 화물터미널사업을 물류차원에서 제도적으로 지원해 준다는 원래의 취지가 매몰되고 있다. 따라서 이러한 단서조항을 삭제하고 세제감면 규정이 시행되기 전에 건립한 많은 화물터미널에게도 동일한 혜택을 줄 수 있도록 하기 위해 동종업종인 여객자동차터미널의 세제감면 규정과 동일하게 하여 조세형평성이 적용되도록 해주어야 한다.

4.5 개별사업 또는 중소기업을 위한 공동물류(물류형 화물터미널)추진

대기업 및 유통업 위주로 물류에 대한 전문화 및 공동화 물류는 많이 진전되어 있으나 개별사업 또는 중소기업을 위한 공동물류는 전무하여 물류비가 가중되고 있어 경영상 어려움을 겪고 있다.

개별사업 또는 중소기업의 화물수송을 위해 전국의 화물터미널을 거점으로한 화물터미널간의 구간간 전담 화물자동차를 선정하여 정기적으로 운행하고 있다.

운영방법은 전국의 화물터미널사업장은 일정한 공간을 무료로 제공하고, 정보 및 관리비, 화물취급자의 인건비, 구간간의 운송비는 정부에서 개별사업 또는 중소기업을 위한 중소기업청에서 자금지원이 필요하다.

화주의 부담은 2등급(부피 및 무게 기준)으로 나누어 1등급에 해당하는 화물은 1,000원, 2등급에 해당하는 화물은 2,000원이며, 일정기준 이상이 되는 화물에 대해서는 할증 및 품목할증을 가산하여 요금을 적용하도록 한다.(요금은 파손 및 분실에 대한 배상금으로 적용하도록 한다.)

화물터미널을 중심으로 내륙물류기지의 활성화 및 화물터미널사업자가 직접 사업주체가 될 수 있도록 유도한다.

또한, 일반화물터미널 내에 중소택배사업자를 위한 공동집배송센터 설치하여 운영케 함으로서 업체간 중복투자 방지 및 전국일관서비스 체제를 구축할 수 있다.

일반화물터미널은 전국 중소도시를 중심으로 운영되고 있기 때문에 중소형 택배사업자들이 지역별로 사업영역을 규정하여 운영하게 된다면 대규모 택배사업자와의 경쟁력을 갖출 수 있다.

5. 결 론

화물터미널사업은 막대한 투자비에 비하여 수익률이 낮아 사업채산성이 없어 신규투자나 기존 사업자들도 재투자를 꺼리고 있는 실정이다. 화물터미널은 물류인프라시설로서 공공적 사업의 성격으로 국가물류발전을 위한 필요사업으로서 화물터미널사업을 활성화시켜야만 한다.

전국적으로 화물터미널사업의 확산뿐만 아니라 관련시설의 확충, 이용차량의 수요확대, 수익성 향상을 위한 사업 다각화, 세제·금융지원 및 조세지원 확대 적용, 공동물류 도입 등 물류발전 정책 차원에서 우선적으로 해결할 과제이다.