

K4
Session

화물터미널 사업의 활성화 방안

홍상태 박사 (전국화물터미널사업협회)

화물터미널의 활성화방안

2002. 10.

목 차

1. 화물터미널의 기능 및 역할
2. 화물터미널의 현황
3. 화물터미널의 취약성 및 문제점
4. 화물터미널의 활성화 방안

1. 화물터미널의 기능 및 역할

□ 화물터미널의 위치

- 소비자 요구의 다양화, 고급화 및 개성화에 따른 다품종 소량생산체제 하의 물류활동은 더욱더 복잡·다양화 되고 있음.
- 물류환경 변화에 따라 물류활동의 중요성이 커졌음에도 불구하고 국내 기업들은 지나치게 물류비용을 지불하고 있어 기업경쟁력 약화의 한 요인.
 - 물류기반 시설의 부족, 물류지원시설의 비효율적 운영, 법·제도적 지원체제의 미비 등.
- 이중 전국적인 물류센터 네트워크의 중심적 가교역할을 하고 있는 화물터미널은 물류거점시설인 동시에 공공적 사업을 수행한다는 물류인프라로서 물류산업발전에 그 역할과 기능이 막대함.

□ 도시간 수송의 거점 및 전국적인 중계지

- 화물의 집화·하역·분류·포장·보관·유통가공·정보제공 등 물류거점시설 임.
- 도시간 대량수송의 물류거점으로서 주야간을 통하여 물류산업발전에 기여.
- 전국적으로 분포되어 있는 화물터미널을 중심으로 상호간에 중계되기 때문에 트럭수송의 합리화와 도시내 혼잡완화, 교통사고 감소에 기여.

□ 도시내 집배송의 거점

- 일반화물자동차 또는 트레일러로 대량 수송되어 온 화물을 화물터미널에서 분류되어 도시간 각 지역으로 신속·정확하게 배송함으로써 소비자의 다양한 니즈에 대응.
- 화물터미널은 도심지내 택배서비스업 등의 집·배송 거점역할.

2. 화물터미널의 현황

□ 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 있음.
- 복합화물터미널은 2가지 이상 운송수단간의 연계운송을 할 수 있는 규모 및 시설을 갖추어야 하고 그 외는 일반화물터미널로 정의 됨.
- 화물유통촉진법시행령(제15조2호)에 의하면 화물터미널은 당해 지역운송망의 중심지에 위치하며 다른 교통수단과의 연계가 용이하여야 하고, 부지면적이 3만3천㎡ 이상(복합화물터미널)인 경우 화물취급장, 창고 또는 배송센터, 주차장 등 관련시설을 갖추도록 규정하고 있음.

□ 화물터미널의 운영실태

- 복합화물터미널은 4개소(ICD 2개소 포함)운영과 3개소는 건립추진 중에 있음.
- 일반화물터미널은 24개소가 운영되고 있으나 4개소는 자가전용화물터미널.
- 건립중인 6개 사업장은 공사중단이 5개소, 현재 진행중인 곳은 1개소임.
- 컨테이너 전용화물터미널은 26개소가 운영되고 있음.
- 부지면적은 947,197평, 건축연면적은 262,789평(27.74%)으로 1개 화물터미널당 부지면적 35,081평과 건축면적 9,733평으로 운영되고 있음.

○ 화물터미널의 현황

구 분	시 도	터미널명	위치	규모(평)		공용개시일	비 고
				부지	건축연면적		
합 계		54개소(복합4, 일반24, 전용26)		947,197	262,789		
복 합	4개소			624,469	187,161		
	경기(2)	의왕ICD	의왕시 이동	227,828	9,571	'96. 12.	
	경남(2)	한국복합화물터미널	군포시 부곡	115,475	101,273	'98. 12.	
		양산복합화물터미널	양산시 물곡	65,721 (94,425)	74,695 (49,816)	'99. 06.	일부운영중
		양산ICD	양산시 물곡	215,445 (236,500)	1,622 (20,776)	'00. 04.	일부운영중
단 연	24개소			322,728	75,628		
	서울(3)	한국트럭터미널	서초구 양재	27,875	8,276	'89. 10.	
		서부트럭터미널	양천구 신월	34,512	12,868	'81. 07.	
		동부화물터미널	동대문구 정안	6,223	1,350	'80. 04.	
	부산(1)	부산종합화물터미널	사상구 영곡	50,952	13,801	'95. 03.	사업불투명
	인천(3)	영광화물터미널	남구 학익	9,214	690	'83. 06.	
		한진전용화물터미널	중구 향	13,170	3,878	'83. 06.	자가전용
		인천화물터미널	남구 도화	13,910	5,469	'99. 05.	
	광주(1)	광주화물터미널	북구 각화	10,799	875	'86. 03.	
	대전(2)	대전화물터미널	대덕구 읍내	18,217	8,981	'99. 12.	자가전용
		중부대전화물터미널	유성구 대정	18,438	3,040	'02. 07.	
	울산(1)	울산공용트럭정류장	북구 효문	8,417	1,167	'83. 03.	
	경기(3)	안산화물터미널	안산 시화공단	9,816 (19,805)	1,490 (10,528)	'95. 03.	일부 시행중
		한진화물터미널	성남시 분당	2,874	964	'01. 08.	자가전용
		한진안산화물터미널	안산시 송곡	10,769	1,158	'97. 12.	자가전용
충북(3)	청주화물터미널	청주시 지동	6,120	1,344	'90. 10.		
	상원화물터미널	제천시 장락	6,920	1,022	'87. 08.		
	보은화물터미널	보은군 지산	4,019	120	'97. 01.		

일반	충남(2)	아산공영화물터미널 중부화물터미널	아산시 선창 천안시 구룡	6,496 10,256	164 2,971	'96. 02. '01. 09.	
	전북(1)	익산종합화물터미널	익산시 무송	7,272	1,414	'89. 03.	
	전남(1)	여천화물터미널	여천시 월하	3,367	652	'99. 05.	
	경북(2)	포항화물터미널 구미화물터미널	포항시 남구 구미시 오대	26,522 10,073	1,683 1,701	'97. 03. '01. 02.	
	경남(1)	진주화물터미널	진주시 상대	6,524	550	'87. 03.	
OD CY	부산(26)	시설컨테이너 장치장	해운대구, 남구, 수영구 일원				

○ 건설 및 계획중인 화물터미널

구분	시도	터미널명	위치	규모(평)		공용개시일	비고
				부지	건축면적		
합계		10개소(복합3, 일반7)		769,997	200,020		
일반	3개소			624,469	187,161		
	경남(2)	양산복합화물터미널	양산시 울금	94,425 (65,721)	74,695 (65,721)	'94-'00.	일부운영중
		양산ICD	양산시 울금	236,500 (215,445)	20,776 (1,622)	'94-'00.	일부운영중
	전남(1)	충남통합화물터미널 ICD	장성군 장성	94,425 (65,721)	74,695 (65,721)	'94-'00.	일부운영중
236,500 (215,445)				20,776 (1,622)	'94-'00.	일부운영중	
일반	7개소			130,007	56,529		
	대구(1)	대구화물터미널	달서구 월성	21,335	4,622	'02. 10.	건설중
	울산(1)	울산화물터미널	북구 효운	16,463	6,154	'98-'01.	사업불투명
	경기(4)	중부화물터미널	용인시 외사	48,752	30,989	'97-'01	중단
		서부화물터미널	시흥시 화공단	15,379	3,506	'96-'00	중단
	안산화물터미널	시흥시 화공단	4,991	3,885	'96-'99	중단	
	안산화물터미널	시흥시 화공단	13,014 (3,025)	5,672 (1,490)	'92-'06	일부시행중	

□ 화물터미널의 입주사 형태

- 화물터미널 입주사는 알선사가 39.30%로 가장 많고, 운수회사 25.10%, 부대 14.00%, 기타 12.20%, 개별화물 4.60%, 정기.택배화물 3.40%, 보세 1.40%의 순.

□ 화물터미널의 부지활용

- 화물터미널의 부지활용은 화물차 주차장 27.15%, 화물취급장 및 보관창고 25.53%, 도로 등 기타 23.63%, 녹지시설 13.93%, 사무동 3.82%, 정비동 2.18%, 주유소 1.92%, 승용차 주차장 1.84%의 순.

□ 일반화물터미널의 지원 미흡

- 복합화물터미널은 화물유통촉진법에 따라 정부에서 다양한 지원을 받으면서 건립되었지만 일반화물터미널은 정부지원의 미흡과 개별기업에서 건립하여 운영되고 있어 막대한 초기투자에 비해 채산성이 낮아 재투자의 여력이 없음.

3. 화물터미널의 취약성 및 문제점

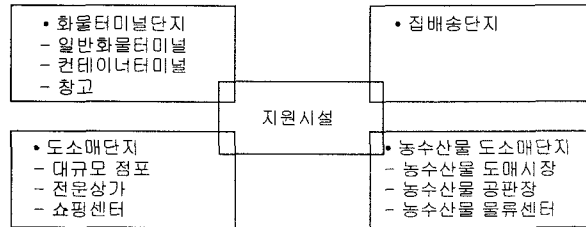
□ 화물터미널의 기능상실과 수요 감소

- 화물터미널은 물류거점시설인 동시에 공공적 사업을 수행하는 물류인프라로서 그 역할과 기능이 막대하나, 대부분 영세규모의 주차장형 화물터미널 형태를 지니고 있어 화물터미널 본래의 기능을 발휘하지 못하고 있음.
- 주차장사업과 부대사업 위주로 운영되고 있어 물류시스템적 기능을 제대로 수행 못하고 있음.
 - 화물터미널의 총부지면적 대비 주차장 면적이 27.15%를 차지하고 있으며, 유류판매수입과 주선업자 등에 대한 사무실 임대수입이 주 수입원임.
 - 화물자동차운송사업에 필요한 형식적 차고지증명서만 발급 받은 후 이용편리한 지역에 불법 주·정차하고 있어 화물터미널 시설이용 필요성이 감소하고 있음
 - 화물터미널사업(2000년 기준)의 주요수입원 중에 주차장 수입의 비율이 지방권 12~13%, 수도권 26.01%임.

구분	A화물터미널수입 (천원)	B화물터미널수입 (천원)	계(A+B)	구성비(%)
임대수입	2,865,438	633,794	3,499,232	30.07
관리수입	789,906	-	789,906	6.79
주차수입	2,792,272	234,866	3,027,138	26.01
유류판매수입	4,320,258	-	4,320,258	37.13
총수입	10,767,874	868,660	11,636,534	100.0

- 유통단지내에 화물터미널 개설시 화물터미널의 기능에는 주차장, 자동차정비, 주선사 및 운수사 사무실 임대 기능만(대전중부화물터미널 예)을 부여하게 됨으로 채산성 저조.

유통단지 배치 개념도



- 유통단지내의 화물터미널사업은 채산성이 없음에도 불구하고 전국 권역별 39개 유통거점이 계획되고 있어 특정 지역에는 기존 화물터미널과 이중적 시설투자가 되고 있음.

권역별 유통거점

구분	거점수	유통거점
권역	수도권	6 인천권, 부천권, 의정부권, 안산권, 수원권, 여주권*
	부산권	1 부산권
	강원권	4 원주권, 속초권*, 동해권*, 춘천권
	충북권	3 음성권*, 청주권, 충주권
	대전·충남권	5 아산권, 서산권, 천안권*, 대전권*, 보령권
	전북권	4 전주권, 군산권, 정읍권, 남원권
	광주·전남권	4 광양권, 광주권, 나주권, 목포권
	대구·경부권	6 대구권, 포항권, 안동권, 구미권, 상주권, 울진권
	울산·경남권	5 울산권*, 김해권, 진주권, 마산권, 창원권
	제주권	1 제주권
계	39	

주) *표시가 있는 거점(7개권)은 1차 계획에 의해 유통단지로 지정

- 물류환경의 변화로 인한 화물터미널 수요 감소
 - 소비자요구의 다양화로 다품종소량 다빈도 배송의 증가와 신속·정확성이 요구되므로 소형차량을 이용하는 택배화물 및 배송화물이 증가되어 대형화물차량 이용은 점차 감소 추세.

- 사이버상에서 화물자동차와 화주간에 운송계약, 대기업 위주로 물류자회사를 설립으로 회사자체 운송.
- 대형유통업을 중심으로 한 납품을 대행하는 전문물류회사가 생겨나 일반영업용 화물차량을 이용하는 회수가 감소되고 있음.
- 소비자 요구의 다양화로 다품종소량 다빈도 배송이 증가되어 일반영업용 화물자동차가 담당하는 물동량이 점차적으로 감소되고 있음.

□ 화물터미널 시설의 부족과 규모의 영세성

- 현재 전국의 주요 거점지역에 화물터미널을 비롯한 물류거점시설이 건설되고 있으나, 전체 수요에 비해 미흡한 실정
 - 즉, 생산제품의 60% 정도가 공장이나 영업소에서 도소매점으로 직송되며, 이로 인해 공차(空車)운행 등 물류체계의 비효율성이 초래
- 국내전체 물동량의 92.3%(2001년 12월말 기준)가 도로운송에 의존하고 있어 수송분담 구조가 화물자동차운송에 편중
- 화물자동차운송을 위한 물류거점 시설은 선진국에 비해 턱없이 부족한 실정
 - 일본의 화물터미널은 1,713개(1997년기준)로서 전국적인 네트워크를 구축하고 있음
 - 물류거점 시설 부족으로 화물자동차들은 차고지가 아닌 도로가나 주택가에 주차차가 50%이상으로 불법주차가 성행하고 있어 교통사고, 도로혼잡, 환경오염 증가를 초래
- 화물터미널 규모의 영세성
 - 28개중 3만평 이상은 6개 사업장(21.43%), 1만~2만평 10개 사업장(35.71%)
 - 1만평 미만이 12개 사업장(42.86%)으로 규모의 영세성.

- 토지이용 역시 비효율적
 - 화물터미널이 물류시설터미널로 활용하려면 총부지 연면적이 60~70%가 창고 및 배송센터 등 기능이 되어야 함.
 - 한·일간 대표적인 화물터미널의 시설을 비교를 해보면 창고 및 배송센터가 평균 10.7%인 반면 51.5%, 지원시설 20.6%대 5.7%, 주차장시설 68.7%대 42.8%임.

한·일간의 화물터미널 시설규모 비교

구분	한국트럭터미널		葛西트럭터미널(일본)	
	면적(평)	구성비(%)	면적(㎡)	구성비(%)
하역취급장	7,332	8.4	51,024	24.2
배송센터	1,989(1)	2.3	57,712	27.3
지원시설(2)	18,073	20.6	11,973	5.7
주차장(A)	60,355	68.7	90,361	42.8
합계	87,749	100.0	211,070	100.0

자료: 화물터미널사업의 활성화방안에 관한 연구, 한국물류협회물류연구원, 2001. 7.

주 (1) 물류창고

(2) 관리동, 주유소, 세차장, 정비동 등

□ 화물터미널사업의 재산성 악화와 신규참여 저조

- 사업부진으로 부도 또는 부지매각 의사가 있는 화물터미널은 7개소.
 - 그 외 12개소에서 사업을 하고 있으나 수도권을 제외한 중소도시의 화물터미널들은 경영위기에 처해져 있어 물류산업발전에 장애적 요인이 되고 있음.
- 화물터미널사업의 재산성 악화
 - 이동통신과 전자상거래 발달에 따라 화물터미널을 이용하는 차량은 매년 6~8% 감소.
 - 대기업의 물류자회사 설립과 대형유통업체의 전문물류회사 설립으로 일반영업용 화물자동차 이용 감소.
 - 화물터미널내 입주업체들은 개별업체별로 시설과 장비 및 운송수단을 가지고 운영함으로써 국가자체의 물류비 감소에 기여하지 못할 뿐만 아니라 재산성이 갈수록 악화되고 있음
- 화물터미널사업에 대한 신규참여 저조
 - 화물터미널 적정부지 확보의 어려움과 부지매입·시설물 신축 등 과도한 초기 투자비와 투자비 회수의 장기화로 신규참여 저조
 - * 현재 대구서부화물터미널(21천평), 대전중부화물터미널(18천평) 2개소만 건설 중이며, 용인, 시화, 목포, 울산, 구미 등은 사업중단 또는 포기 상태임.

□ 개별수송위주의 운송체계와 시설 및 운영시스템의 낙후

- 개별수송 위주의 화물운송체제
 - 내수화물과 수출입화물의 유통량은 증가하고 있지만 화물터미널을 경유하는 물량은 18.4%에 불과.

- 화물터미널 시설 및 운영시스템의 낙후
 - 초기의 화물터미널 사업장들은 주차기능이 주(主)가 되어 부대시설 들은 열악하거나 건설된지 오래 되어서 노후화되어 있음
 - 기존 화물터미널사업자는 재산성 악화로 물류형 시설에 재투자를 하지 않아 시설의 노후화가 심화.
 - 화물터미널 건설시 초기투자 비용의 과다로 설비개선을 위한 금융발생이 어려워 재투자에 대한 여력이 없음

□ 화물터미널 사업의 세제·금융지원의 반약성과 불공평과세

- 화물터미널 대부분이 관련법 제정 이전에 건립되어 세제·금융지원에서 제외 되었음.
 - 동종업종인 여객터미널은 종합토지세의 경우, 과세표준액의 50%를 상시적으로 감면 받고 있음.
 - ※ 지방세법제234조의15에 의거 별도합산과세 대상으로 여객터미널 및 화물터미널용 토지로 동일한 과세표준임
 - 화물터미널은 종합토지세의 경우, 과세기준일로부터 5년간 50%를 한시적으로 감면 받고 있음.
- 화물터미널의 대부분이 종합토지세 감면 적용시점(1998년 1월) 이전에 건립되어 감면 혜택에서 제외 됨
- 2002년 기준으로 감면이 적용되는 화물터미널은 7개 업체에 불과하며, 이러한 감면 혜택도 2002년 기준 1년 3개업체, 3년 3개업체, 4년 1개업체임

○ 화물터미널 신설시 지원책미흡

- 화물터미널 1개 건설시(18,000평 규모) 약225억원 이상 소요되지만 금융지원은 시설비의 30% 이내로 일시적 과대한 투자비에 비해 금융지원이 부족함
- 현행건축법제32조(대지안의 조경) 규정에 연면적 합계 2,000㎡이상인 경우 대지면적 10% 이상의 과다한 조경 규정
- 유통단지내의 화물터미널은 유통단지 조성시와 화물터미널 공사시에 교통영향평가를 이중으로 받고 있음.

4. 화물터미널의 활성화 방안

□ 종합물류서비스에 대응할 수 있는 기능 부여

- 화물터미널에서 유통가공 등 고부가가치 물류활동이 이루어 질 수 있도록 기능을 부여
- 기존의 기능만으로는 채산성이 없으므로 일정부분에 한하여 유통가공시설, 도소매시설 등의 기능을 추가하여 지역경제 발전과 화물터미널 사업자의 채산성 확보(화물유통촉진법 개정과 도시계획시설기준에 관한 규칙 개정 필요)
- 화물유통촉진법 제2조(정의) 7호의 화물터미널 정의규정 개정.

현 행	개 정
제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 정의는 다음과 같다. 7. “화물터미널”이라 함은 화물의 집화·하역·분류·포장·보관 또는 통관 등에 필요한 기능을 갖춘 시설물을 말한다. 다만 대통령령이 정하는 것을 제외한다.	제2조(정의) 7. “화물터미널”이라 함은 화물의 집화·하역·분류·포장·보관· 유통가공 또는 통관 등에 필요한 기능을 갖춘 시설물을 말한다. 다만 대통령령이 정하는 것을 제외한다.

- 도시계획시설기준에 관한 규칙 제21조의 제2항 2호의 편의시설 규정개정

현 행	개 정
제21조(자동차정류장의 설치기준) 2. 편의시설 : 식당·다방·매점·약국·이미용실·휴게소·소화물취급장 등 여객 및 소화물운송의 편의증진을 위하여 필요한 시설.	제21조(자동차정류장의 설치기준) 2. 편의시설 : 식당·다방·매점·약국·이미용실·휴게소·소화물취급소· 중고자동차매수·도소매점등 여객 및 소화물운송의 편의증진을 위하여 필요한 시설.

□ 화물운송산업에 대한 세제·금융지원 확대

- 차별적 지원제도 개선
 - 유통·물류산업이 제조업 등에 비하여 불합리하게 차별지원 되는 사례를 발굴하여 개선
 - 화물터미널 등 물류시설용 토지에 대해 종합토지세를 분리과세.
 - 산업단지에 입주하는 화물터미널 등 물류시설용지를 조성원가로 분양.
 - 화물터미널 등 물류시설에 공급되는 전력에 대하여 산업용요금을 적용.
- 지방세인 종합토지세 감면
 - 화물터미널에 부과되는 종합토지세는 한시적(5년간)인 감면으로 도시계획법상 동종 도시 기반 시설인 여객터미널과 유통단지개발촉진법에 의한 유통단지에 비해 세제 측면에서 혜택을 덜 받음.
 - 이 지방세법에 의해 실제로 혜택을 보고 있는 화물터미널은 28개 화물터미널사업장 중 5개소에 불과해 이러한 한시적 조항을 삭제함으로써 화물운송산업에 대한 차별적 지원규정을 개선.

현 행	개 정
제28조(유통산업 지원을 위한 감면) 과세 기준일 현재 화물유통촉진법제2조의 규정에 의한 화물터미널 및 창고용에 직접 사용하는 토지에 대해서는 (취득후 원초과세 표준일로부터 5년간) 종합토지세 과세표준액의 100분의 50 을 경감한다.	제28조(유통산업 지원을 위한 감면) 과세 기준일 현재 화물유통촉진법제2조의 규정에 의한 화물터미널 및 창고용에 직접 사용하는 토지에 대해서는 종합토지세 과세표준액의 100분의 50 을 경감한다.

□ 금융지원 확대

○ 2001년까지 정부의 일반 및 복합화물터미널에 대한 지원은 미약하였으며, 향후 화물터미널을 물류거점시설로 확충해 나가기 위해서는 재정투융자 등 정부의 금융지원을 확대하여야 함

※ 일반화물터미널에 대한 정부지원

- 화물터미널사업자의 자기자본 70% 선투자 후 공사비의 30% 재정융자(재특회계)
- 지원현황

'01년까지의 지원실적: 337억원(부산종합, 대전, 포항, 구미, 여천, 중부, 시화, 천안, 울산, 대구서부)

- '02년 지원계획 : 52억원(대구 서부(28억원), 중부대전(24억원))

※ 복합화물터미널에 대한 정부지원

○ 계정과목 : 재정융자 특별회계

- 지원규모 확대 : 시설비의 30%→50%

□ 화물터미널의 확대 건설과 관련시설 확충

○ 화물터미널은 전국의 수송체계 시스템에 맞추어 물동량의 흐름을 고려하여 지역별로 편중 내지 중복되지 않게 입지를 선정하여야 함.

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

○ 현재 화물터미널은 전국적으로 28개소에 불과한데 반하여 일본의 경우는 약1,715개(1997년)에 달함. 전국적으로 약300여개 정도가 운영되어야 우리나라 경제발전의 규모에 따른 물동량을 물류시스템적으로 처리할 수 있다고 판단됨.

○ 화물터미널부지 확보를 위해서는 산업단지 분양시 화물터미널을 공장과 같은 제조생산시설로 인정하여 부지가격을 낮게 하도록 하며, 또한 고속도로 등 주요도로 인접지역에 도로법의 도로부속물에 화물터미널을 포함시키도록 함.

○ 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 것임.

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

□ 화물터미널 이용차량의 수요확대

○ 우리나라 화물차량의 약 90.9%(1999년)가 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 있음.

- 자가용 화물차량의 비중이 높은 것은 자가용이 영업용 보다 세제면에서 월등히 유리(영업용의 약 23%수준)한데 있기 때문임
- 그러나 수송적재 효율면에서는 자가용은 영업용에 비해 74%에 못 미침
- 차량운행효율 저하, 교통혼잡 가중, 고비용 수송구조 등으로 화물운송업의 경쟁력을 저하시키고 있음
- 화물터미널 이용차량의 수요를 확대하기 위해서는 영업용 차량의 세제를 일본의 경우(약 70%수준)처럼 자가용 보다 훨씬 낮추도록 하여 자가용 차량대수를 줄이는 대신 영업용 차량대수를 대폭 증가시켜 나가야 함.
- 이동통신전화, TRS, 기타 통신매체를 통하여 화물차량이 화물터미널에 들어오지 않고 주차료 절감을 위해서 노상 또는 터미널 주변 공지에 대기하여 화물을 알선 받아 나가고 있어 노상불법주차가 빈번히 일어나고 이로 인하여 교통체증의 원인이 되고 있음.
- 불법주차에 의한 화물알선을 지양하기 위해서는 주선업체의 건전한 영업행위 유도
- 무인가 주선업체의 불법영업 근절을 위한 벌칙제도 강화
- 투명한 공개화물정보 시스템을 운용하여 신뢰성 있는 화물정보를 화주, 주선업체, 화물차량(특히 귀로차량)들에게 공급하여 이용차량 수요를 확대시키도록 함.

□ 수익성 제고를 위한 사업다각화

- 화물터미널사업 인가 기능의 한정으로 물류업무를 원활히 수행하지 못하고 있음.
- 주 기능인 정류장수입, 시설임대 의존으로 적자가 누적되고 있고, 일부 사업장에서는 부대사업으로 직영주유소를 운영하고 있으나 원가가 높아 경영수지 개선은 어려움.

- 화물터미널사업은 막대한 초기 투자비와 물류인프라 시설로서 공공사업의 성격이 강하므로 인가된 기능만으로는 수익성이 낮기 때문에 사업다각화를 통하여 관련부대사업을 병행하여 터미널기능 사업의 수익성을 높일 수 있도록 하여야 함.
- 특히, 화물유통촉진법제정 이전에 설립된 화물터미널은 용도제한 때문에 현행 제도권 내에서의 일부 부대사업이 제한되고 있으므로 사업다각화 유도
- 화물유통촉진법에서 규정하고 있지는 않지만 화물터미널의 수익성 제고를 위하여서는 화물터미널 기능과 연계할 수 있는 각종 부대사업을 신설하여 운영할 수 있도록 제도적으로 지원하여 주도록 함.
- 일정규모 이상의 화물터미널에 대해서는 중고화물자동차매장개설, 유통가공시설, 지방의 농산물 및 공산품의 도·소매 기능 등을 추가
- 화물터미널의 고유기능을 보완하면서 경영수지 개선 뿐만 아니라 화물자동차와 연계 역할을 원활히 수행할 수 있는 화물터미널사업이 되도록 하여야 함

□ 화물터미널 부지 확보

- 유통단지의 적극적인 개발
- 화물터미널이 물류거점으로서 전국적 네트워크를 구축하기 위해서는 터미널 부지의 용이한 확보가 무엇보다 중요함.
- 화물터미널의 계획입지 기반시설 확보 등을 위한 추가사업비와 사업추진시 제약이 많으므로 유통단지개발촉진법에 의해 개발되는 유통단지내에 화물터미널 부지를 확보하도록 유도하는 것이 요구됨.
- ※ 대전중부터미널(18천평), 울산진장터미널 등이 유통단지내에 부지를 확보하여 화물터미널사업 추진 중에 있음.

- 일정규모 화물터미널의 개별입지에 대해서는 도시계획시설(자동차정류장)인 화물터미널 건설절차를 간소화하기 위하여 화물터미널 공사시행인가시 도시계획법에 의한 도시계획결정절차 의제처리(화물유통촉진법 개정 필요).

□ **산업단지내 입주시 인센티브 부여**

- 화물터미널 부지확보와 화물터미널사업 진출을 용이하게 하기 위해 산업단지내 입주하는 화물터미널 등 물류시설용지를 강정가액 대신 조성원가로 분양하는 유도책이 필요(산업입지 및 개발에 관한 법률시행령 개정 필요).
- * 대구서부 화물터미널(21천평)은 성서지방산업단지, 인천터미널(14천평)은 인천지방산업단지내에 입지하고 있으나 인센티브가 전혀 없어 초창기 화물터미널 부지확보에 애로.

□ **화물터미널 시설의 현대화 추진**

- 기존 화물터미널 들의 주 기능은 주차장 및 알선사·운수사업자에 대한 사무실 임대업이나 물류산업 및 정책의 변화로 복합물류 기능 요구.
- 현대화된 설비 및 시설을 도입하기 위해서는 막대한 소요자금이 필요하므로 기존의 사업자들은 일시에 자금확보가 곤란하므로 시설자금융자지원이 현행 30%에서 50%로 확대 실시.
- 현대화시설을 도입하여 물류산업의 환경에 따른 기존의 단순임대 기능에서 탈피한 보관, 분류, 유통가공, 정보처리 등 고부가가치 사업을 직접경영 유도.

□ **화물터미널 신설시 지원책 강화**

- 신규 계획입지에 대하여는 유통단지개발촉진법에 의해 개발되는 유통단지 내의 화물터미널에 중고자동차매매장 설치 등의 기능확대.
- 개별입지에 대하여는 도시계획시설(자동차정류장)인 화물터미널의 건설절차를 간소화하기 위하여 화물터미널 공사시행인가 도시계획법에 의한 의제처리.
 - 화물유통촉진법시행령제37조(다른 법률과의 관계 등)1항에 도시계획법제24조 도시계획결정 추가로 개정 필요.
- 신규 참여를 용이하기 위해 사업단지내에 입주하는 화물터미널 등 물류시설 용지를 강정가액 대신 조성원가로 분양유도.
 - * 산업입지및개발에관한법률시행령개정 필요.
- 현행건축법제32조(대지안의 조경) 및 시행령제27조2항1(대지안의 조경)에 규정되어 있는 조경면적 완화
 - 화물터미널의 특성을 고려하여 연면적 합계 2,000㎡이상인 경우 대지면적 10%이상 규정을 건축조례에서 더 완화하여 연면적 1,500~2,000㎡미만과 동일한 조경면적 5%이상으로 하향 조정이 필요.
- 교통영향평가의 이중적 배제
 - 환경·교통·재해 등에 관한 영향평가법시행령제14조1항, 제2조3항에 의거 면적 25,000㎡ 이상인 경우 교통영향평가를 받아야 하나 화물터미널은 교통영향평가지침제29에 의해 약식으로 하게 되어 있음
 - 그러나 유통단지내 화물터미널 조성시 교통영향평가를 재차 받아 자금부담 및 사업시행시 공사시간 지연 등이 초래되어 유통단지 조성시 교통영향평가로 통합화가 필요.