

국내 물류시설의 현대화 및 시설개발의 한계



정용호

I. 서론

우리나라 물류시설은 정부주도하에 설치되는 사회간접자본시설과 개별 기업이나 물류업체의 필요에 따라 설치되어온 시설로 대별된다. 정부주도의 물류시설로는 도로, 철도 등의 수송지원 시설과 공항, 항만, ICD, 복합화물터미널 등의 거점시설이 있으며, 기업주도의 시설로는 물류센터나 창고시설, 항만주변의 보세창고 등 거점시설이 있다.

이러한 시설들은 과거 물적유통의 행위가 이루어지는 곳에서 필요에 따라 산발적으로 이루어져 왔으나 최근 들어 물류시설 기능의 복합화 요구, 거시경제 차원의 거점간 네트워크화 필요성, 도심확장에 따른 민원 발생 등으로 인해 보다 체계적이고 미래지향적인 접근을 필요로 하고 있다.

또한 사회간접자본시설에 대한 민간자본의 참여 확대와 정부가 의욕적으로 추진하고 있는 동북아 허브 전략 등 시대변화에 맞춰 물류시설에 대한 현대화 및 기능 재정립 등 물류시설 개발에 있어서도 시대에 맞게 추진되어야 할 것이다. 이러한 접근방식은 우리나라에서 도입하고 있는 민자물류시설에도 적극적으로 감안되어야 하며, 이것이 결국 민자유치의 효용성을 극대화 할 수 있다고 볼 수 있다.

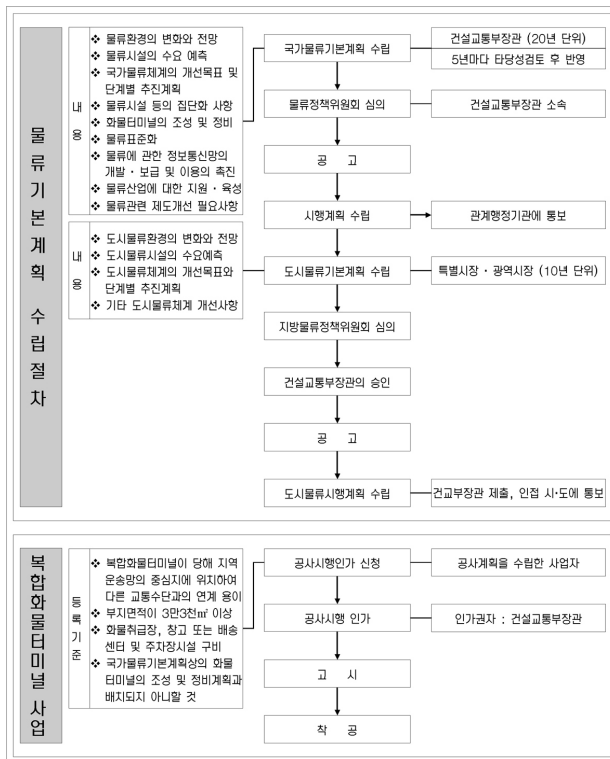
II. 우리나라 물류시설의 개발 형태

1. 기존의 물류시설

우리나라 물류시설은 과거 물류라는 용어가 본격적으로 사용되기 이전부터 공장이나, 유통관련 업체의 보관창고 및 화물자동차의 차고, 보세창고 등으로 다양하게 존재해 왔다. 이들 시설은 개별기업 입장에서 장기적인 안목보다는 단기적인 필요성에 의해서 건립된 것이 대부분으로 최근 유통채널의 변화와 물류서비스의 중요성 증대, 정보시스템의 발달 등으로 인해 네트워크 재구성에 대한 필요성이 대두되고 있다.

그러나 자가시설로 물류시설을 가져갈 경우 신규 거점시설에 대한 막대한 투자비가 부담이 되고 있으며, 전문 물류업체에 아웃소싱할 경우 서비스의 완성도 및 내부정보의 유출에 대한 우려감 등이 상존하고 있어, 거점 재구축에 대한 구상을 실행하는 기업은 그리 많지 않은 실정이다.

2. 화물유통촉진법에 의거한 물류시설

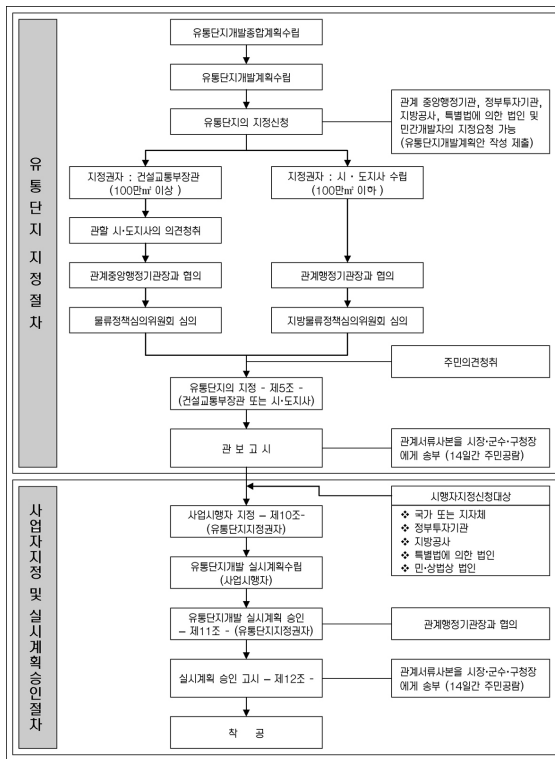


〈그림 1〉 화물유통촉진법 FLOW-CHART

화물유통촉진법은 물류체계의 합리화 및 화물유통관련 산업의 건전한 발전을 도모함으로써 화물유통의 촉진과 관련된 산업의 건전한 발전을 도모하기 위하여 제정된 법률로 동법에 의해 공공 또는 민간에게 자금의 융자, 부지확보를 위한 지원 등을 하고 있다.

3. 유통단지개발촉진법에 의거한 물류시설

유통단지개발촉진법은 유통시설 및 지원시설을 집단적으로 설치·육성하기 위하여 지정·개발하는 일단의 토지를 원활히 제공하고, 유통시설의 합리적 배치를 통한 유통구조 개선 및 유통산업 발전을 촉진하기 위하여 제정된 법률이다. 이로 인해 도입할 수 있는 시설은 화물터미널, 창고, 대규모 점포, 공동집배송단지, 전문상가단지, 농수산물도매시장 및 각종지원시설 등이 있다.



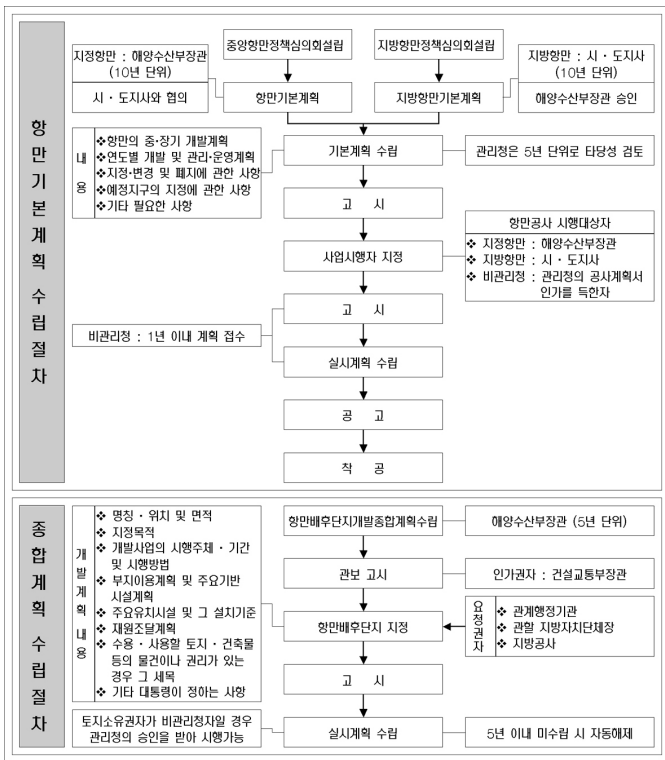
〈그림 2〉 유통단지개발촉진 FLOW-CHART

4. 국토의 계획 및 이용에 관한 법률에 의거한 물류시설

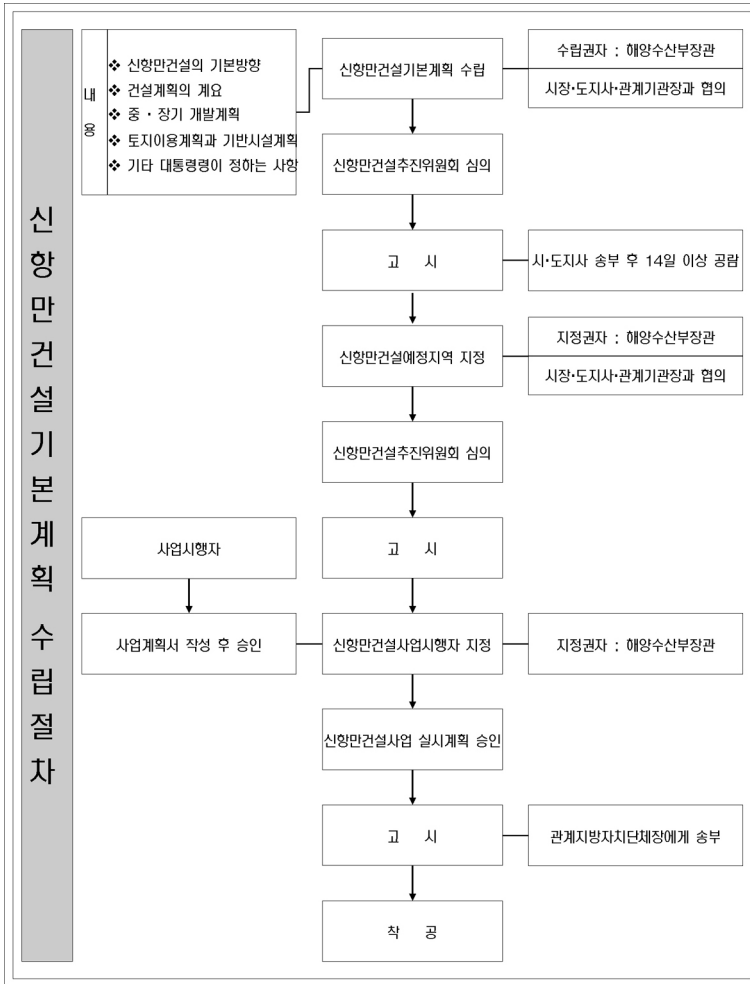
국토의 계획 및 이용에 관한 법률에 의거하여 유통시설 및 지원시설을 집단적으로 설치·육성하기 위한 토지를 개별법령에 준하여 공공이나 민간에게 사업시행 주체가 되도록 하고 있다. 이는 국토의 균형적 발전과 국민경제의 발전에 이바지하는 것을 목적으로 한다.

5. 항만법에 의거한 물류시설

항만 및 공항시설, 해당 관련시설의 기반시설을 도입하는데 있어 항만 및 공항의 지정·개발·관리 및 사용에 관한 사항을 규정함으로써 항만의 건설을 촉진하고 그 관리·운영의 효율화를 도모하여 국민경제의 발전에 이바지하도록 하고 있다.



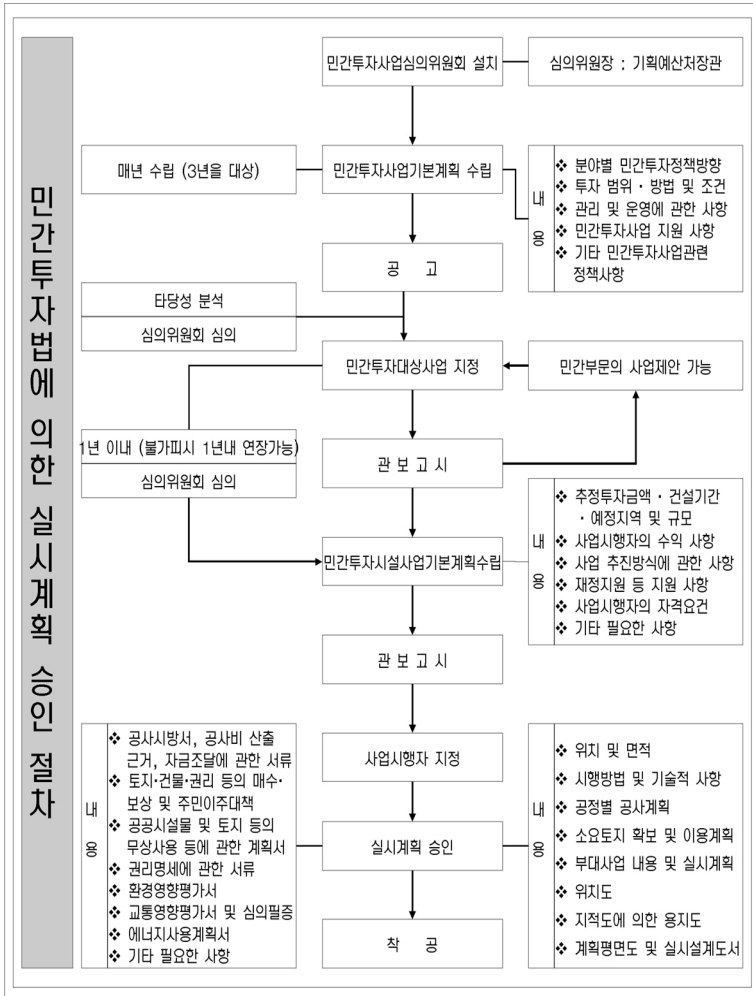
〈그림 3〉 항만법 FLOW-CHART



〈그림 4〉 신항만건설촉진법 FLOW-CHART

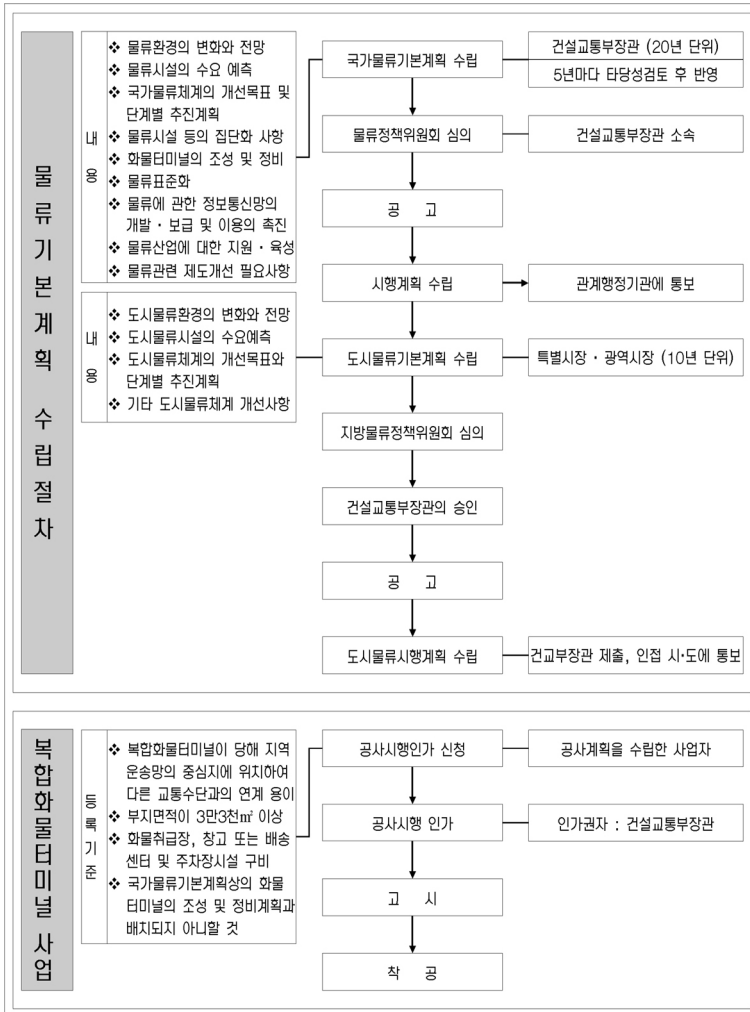
6. 민간투자유치법에 의거한 물류시설

대규모의 물류시설을 건립하는데 있어 국가가 기본계획을 수립하고 민간으로 하여금 투자를 유치하여 개발하는 물류시설로 민간의 효율성이 가미된 제3섹터 방식이 많이 활용되고 있고, 국내에는 부곡복합화물터미널 및 ICD 등이 있다.



7. 물류기본계획에 의거한 물류시설

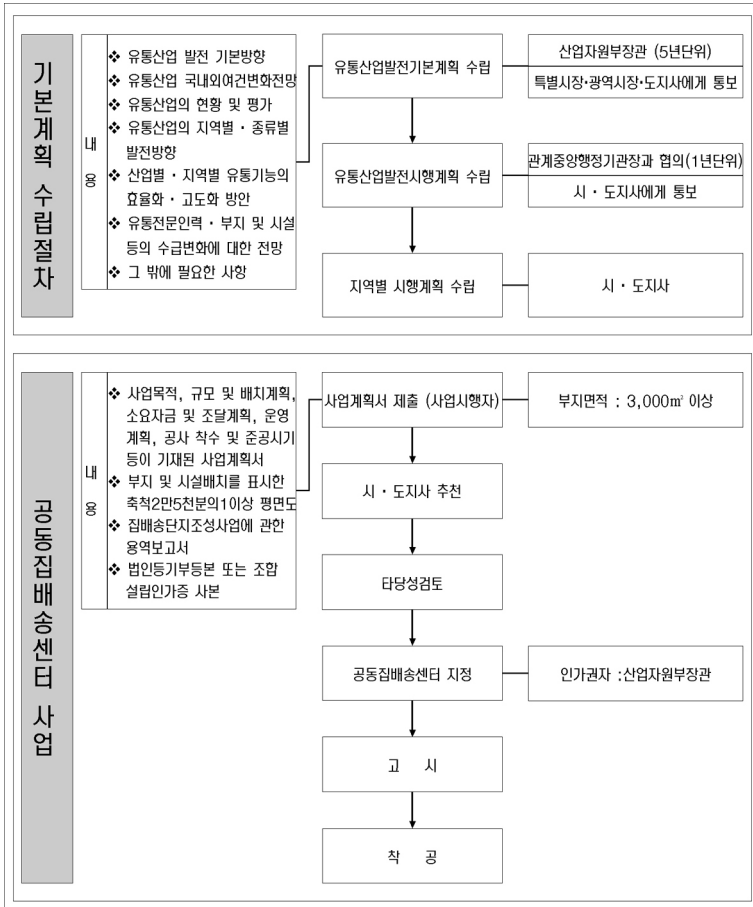
아직 초기의 단계이지만, 각 대도시의 물류문제를 해결하기 위해 체계적이며 계획적으로 그 도시에 필요한 물적공급 및 유통을 원활히 수행하기 위하여 각 대도시별로 수립계획 중에 있다.



〈그림 6〉 물류기본계획의 수립절차

8. 유통산업발전법에 의거한 물류시설

부지면적 3,000㎡ 이상의 공동집배송센터 물류시설은 산업자원부장관이 5년 단위로 유통산업발전기본계획을 수립하고, 시행계획을 1년 단위로 지역별로 통보하여 시행되도록 하고 있으며, 그 수립절차는 다음의 〈그림 7〉과 같다.



〈그림 7〉 유통산업발전법 FLOW-CHART

III. 물류시설 개발에 따른 문제점 한계

1. 기존 법령에 의거한 물류시설의 문제점

기존 법령에 의거한 물류시설을 검토해 보면, 그 목적과 도입시설이 각 법령의 용도에 따라 제정되어 있으며 지원사항도 각기 상이한 부분이 있다.

〈표 1〉 물류단지 개발관련 법규 검토

구분	용어의 정의	목적	도입시설	사업 시행자	지원사항
항 만 법	항만배후단지	항만의 지정·개발·관리 및 사 용에 관한사항을 규정함으로써 항만의 건설을 촉진하고 그 관 리·운영의 효율화를 도모하여 국민경제의 발전에 이바지함.	항만지원시설 및 항만법상 항만친수시설, 화물보관 및 처리시설	공공 / 민간	재정지원 및 용자 조세감면
	지원시설 및 항만친수시 설을 집단적으로 설치· 육성하기 위하여 지정· 개발하는 지역				
신항만 건설 촉진법	신항만	신항만의 신속한 건설에 필요 한 사항을 정함으로써 신항만 건설 사업을 효율적으로 추진 하여 급증하는 항만수요에 대 비하고 나아가 국민경제의 발 전에 이바지함.	항만시설, 항만관련시설의 기반시설	공공 / 민간	재정지원
	수출입화물 등의 원활한 수송을 위하여 건설되는 항만				
유통 단지 개발 촉진법	유통단지	재정지원유통시설용지의 원활 한 공급 및 유통시설의 합리적 배치를 통한 유통구조 개선 및 유통산업 발전 촉진	화물터미널, 창고, 대규모점포, 공동집배송단지 전문상가단지, 농수산물도매시장 각종지원시설	공공 / 민간	산업단지에 대한 지원사항 모두포함, 토지거래허가 및 신규의무 해제, 각종 조세 및 부담금 감면, 재정지원 및 용자, 기반시설 설치
	유통시설 및 지원시설을 집단적으로 설치·육성 하기 위하여 지정·개발 하는 일단의 토지				
사회 간접 자본 시설에 대한 민간 투자법	사회간접자본시설	사회간접자본시설에 대한 민간 의 투자를 촉진하여 창의적이고 효율적인 사회간접자본시설 의 확충·운영을 도모	항만시설, 유통단지, 화물터미널 및 창고	민간	재정지원, 차관도입, 각종 조세 및 부담금감면, 사회간접자본채권 발행
	각종 생산활동에 기본이 되는 시설, 당해시설의 효용을 증진시키거나 이 용자의 편의를 도모하는 시설 및 국민생활의 편 익을 증진시키는 시설				
화물 유통 촉진법	화물터미널	물류체계의 합리화 및 화물유 통관련 산업의 건전한 발전을 도모함으로써 화물유통의 촉진 과 관련된 산업의 건전한 발전 을 도모함.	화물터미널 창고	공공 / 민간	자금의 용자 부지확보 위한 지원
	화물의 집하·하역·분 류·포장·보관 또는 통 관 등에 필요한 기능을 갖춘 시설물				
유통 산업 발전법	공동집배송단지	유통산업의 효율적인 진흥과 균형있는 발전을 꾀하고, 건전 한 상거래질서를 세움으로써 소비자를 보호하고 국민경제의 발전이 이바지함.	공동 집배송단지	공공 / 민간	재정지원, 부지확보 및 도시계획 변경, 도시계획시설 설치
	유통제조업자가 공동으 로 사용가능한 집배송시 설 및 부대시설이 설치되 어 있는 지역 및 시설물				
국토의 계획및 이용에 관한 법률	유통업무시설	국토의 균형적발전과 국민경제 의 발전에 이바지	개별법령에 준함	공공 / 민간	개별법령에 준함
유통시설 및 지원시설을 집단적으로 설치·육성 하기 위한 일단의 토지					

2. 물류기본계획 및 도심 물류시설의 건립에 따른 문제점과 한계

앞서 검토된 사항을 종합해 보면, 물류시설의 공급에는 많은 개별 법령이 제정되어 있으며, 각기 취사선택하여 물류시설의 개발이 가능하도록 되어 있다. 그러나 도시 내 기존 물류시설을 현대화하는 과정에서 많은 한계가 나타나고 있는데,

첫째는 기존 물류시설에서 기능을 복합화 하는데 따르는 문제가 있다. 기존 시설이 보관이나 알선기능 등 단순 기능중심으로 구성되어 있는데, 이를 복합화 하여 수송, 보관, 하역, 포장, 정보, 유통가공 등 물류의 6대 기능을 제공할 수 있도록 하여야 한다. 그러나 이를 수용하는데 있어 어느 관련법규도 적절히 반영하지 못하고 있다.

둘째는 과거의 물류시설 부지가 현재는 도심에 부적격한 시설로 변해가고 있다는 사실이다. 이것은 높은 지가와 풍부한 물류시설의 확보라는 상반되는 목표를 어떻게 조화시킬 것인가에 대한 해결방안을 요구한다. 그럼에도 불구하고 기존의 물류시설을 용도지역으로 구분하여 부지면적 기준 물류 50%이상, 상류 50%이하라는 법제도를 적용할 경우 도심의 물류시설을 기능현대화 한다는 것은 현실적으로 어려운 것이다.

셋째는 도심 물류시설은 소화물운송 즉 택배시장과의 연관하여 활성화 되도록 하여야 할 필요성이 제기되고 있다. 이를 위해 시설의 연계성을 고려해서 도심내, 부도심, 외곽지 등에 도심 지하주차장과 지상 등에 상호 보완적으로 물류시설을 분산 배치하여야 할 것이다. 그러나 여기에는 법적으로도 해결할 수 없는 한계가 많다. 가령 도심의 지하주차장에 소규모의 물류시설을 구비하려고 해도 주차상한제 등으로 인해 실제 도심 물류시설의 입지는 거의 불가능 한 것이 현실이다.

넷째는 기존 물류시설 이전에 따른 대체부지 확보의 한계성과 기존시설이 입지한 위치에 최소한의 기능을 유지하여야 할 필요성이다. 기존의 물류시설을 대체부지로 이전할 경우 부적합한 물류시설의 기능은 이전하여도 최소한 요구되는 물류시설의 유지가 필요하나 도시화된 지역에서는 더 이상 확보가 어렵다는 점이 한계로 나타나고 있다.

Ⅳ. 우리나라 대도시 물류시설의 기능변화와 물류시설 개발 방향

1. 물류시설의 기능변화

물류시설은 현대화 과정에서 다기능화, 소량화, 정보화 되어가고 있다. 과거의 물류시설은 화물자동차 터미널 기능을 중심으로 넓은 부지와 앞선 중계를 중심으로 운영되어 왔으나 이러한 낙후된 기능을 중심으로 한 부적격 도심시설로는 더 이상 생존하기가 어려운 실정이다.

또한 용도별로 물류시설을 배분하는 방식으로는 다양화된 물류시설의 기능을 수용하는데 한계성이 있으므로 입체적으로 기능을 도입할 수 있는 방안이 마련되어야 할 것이다. 하나의 예로 도심재개발이나 대규모 건물이 들어설 경우, 그 건물이 필요로 되는 물류시설은 자체적으로 수용하는 방안이 모색되어야 할 것이다. 도시내 물류시설에 관련한 집합적으로 물류의 기능을 해결할 수 있는 시대는 지나갔다고 볼 수 있다.

이와 겸해서 기존 물류시설을 현대화 할 때는 그 기능을 입체적이고 복합화된 기능을 수용할 수 있도록 현대화 되어야 할 것으로 판단된다.

2. 물류시설의 개발 방향

우리나라 물류시설의 변천도 시대의 변화와 더불어 많은 관련법이 지원을 아끼지 않았으나, 대도시의 물류문제는 하루가 다르게 심각성이 더해가고 있는 실정이다. 대도시마다 물류기본계획을 작성하여 대도시의 체계적인 물류시설 공급과 상류를 지원하려는 의지는 대견스러울 만큼 커다란 힘이 되고 있는 것도 사실이다.

대도시 물류시설을 개발하는 데에 있어서 요구되는 사항을 검토해 보면, 첫째는 면적개발 방향에서 입체적인 복합개발의 방향으로 용도를 배분해줄 필요성이 있다고 본다. 용도로 면적기준 1을 입체적으로 5-10배의 비율로 도입 적용할 수 있어야 하며, 유통단지개발촉진법의 도시부 물류시설은 이러한 기법을 적용하여 개발하도록 하는 방안을 모색하여야 할 것으로 사료된다.

둘째는 국토이용계획법 중 유통업무시설의 활용을 통해 이러한 입체적 개발과 복합화 된 기능을 수용하여 시설계획이 되도록, 유통업시설의 변경에 관한 시행령 및 시행규칙을 검토하여 적용할 수 있다고 본다. 물류의 환경변화는 이미 너무 많이 와버렸는데, 그와 동반된 물류시설의 공급 관련 법령은 아직도 제자리에서 맴돌고 있는 것 같다. 조속한 시일 내에 이러한 관련법령이 물류시설의 공급이나 기능을 유지하는 데 장애가 되지 않도록 노력해야 할 것으로 판단된다.

셋째는 대도시 도심 주차 상한제 지역의 물류시설 설치를 주차장법상에 명기하여 도심 물류시설 공급을 원활히 할 수 있는 방안이 모색되어야 할 것으로 판단된다. 서울의 북창지구는 지금 한참 지구단위계획 수립을 하고 있다. 서울의 한도심에 자리하고 있는 이 지구는 주차상한제 지역이기도 하지만, 물류시설을 공급하기에는 매우 곤란한 지역이며 물류시설의 추가공급이 거의 불가능한 지역이라고 해도 지나치지 않을 것이다. 그러나 이 지역에도 잘 살펴보면, 지하공간에 이 지구가 지원해야 할 물류시설 정도는 수용할 수 있다고 사료된다. 면적으로만 도심 물류시설은 개발하려면 너무 많은 비용과 지출이 따르므로 입체적인 물류시설을 체계적으로 검토 적용하면 도시의 물류시설 개발에 많은 기여를 할 것이다.

V. 맺는말

물류의 기능은 현재 6대기능(수송, 보관, 하역, 포장, 유통가공, 정보) 등을 중심으로 구축하는 것이 일반화 되었다. 도시의 물류시설은 현대화된 기능을 도입하여 개발하여야 하는데, 이를 위해서는 앞에서 검토된 기존의 법령의 한계성이 내포되어 있으므로 앞으로는 연면적과 용도에 의한 입체적인 방향으로 개발되어야 할 것으로 사료되며, 기존의 토지이용 용도에 의해서 개발되는 방식은 다소 변경의 필요성이 제기되어야 할 것이다.

참고문헌

1. 교통물류연구원(2004), “인천북항 배후부지 개발계획”.

2. 교통물류연구원(2003), “울도부지 복합물류단지 개발계획-물류컨설팅 부문”.
3. 교통물류연구원(2002), “인천국제공항 공동화물터미널 타당성조사연구”.
4. 교통물류연구원(2001), “김해농산물종합유통센터 건설 기본계획”.
5. 교통물류연구원(2000), “인천 기지부지 활용방안 연구용역”.
6. 교통물류연구원(1999), “제조담배 물류현대화 계획”.
7. 교통물류연구원(1998), “중부·영남·호남권 복합화물터미널 및 내륙컨테이너기지 민자유치시설사업 물류처리 기본계획”.
8. 교통물류연구원(1997), “중부 농수축산물 물류센터 신축-물류처리분석”.
9. 교통물류연구원(1996), “강서구 물류단지 조성방안에 관한 연구”.
10. K.W. OGDEN(1992), “Urban Goods Movement: A Guide to Policy and Planning”, Ashgate.
11. 土木學會 土木計劃學 研究委員會(1994), “第28回 土木學會 シンポジウム : 社會基盤としての都市内物流システム”.