



都市物流 活性化를 위한 提言



박 찬 석
TSP컨설팅 이사

정부는 화물유통촉진법 제3조 및 4조에 따라 물류정책의 기본방향과 실천과제를 제시하기위해 20년 단위의 국가물류기본계획과 5년 단위의 중기 국가물류 기본계획, 년 단위의 국가물류시행계획을 수립, 시행하고 있다.

국가물류기본계획에 담겨 있는 우리나라 물류정책의 목표는 '21세기 초우량 물류선진국가 건설'이다. 덧붙인다면 정부의 물류정책은 '동북아 물류중심국가'라는 비전 실현을 지향하고 있다고 할 수 있다.

또한 산업자원부에서는 지난 2002년 6월 국가물류기본계획을 바탕으로 산업물류정책만을 특화시킨 '산업물류혁신대책(2002-2006)'을 내놓았다. 분야별 추진전략은 ▲체계적인 물류 표준화 사업 적극 추진 ▲산업물류 정보화 기반요소 지속적 확충 ▲물류공동화를 통한 업종별, 지역별 물류 최적화 추진 ▲종합물류전문업 중심의 물류산업 구조 고도화 ▲물류업 외국인 투자촉진 ▲물류전문인력의육성 ▲ 제조업에

상응하는 물류업에 대한 제도적 지원 및 데이터 인프라 구축 등으로 요약될 수 있다.

이처럼 국가경제 운영측면에서 인프라와 산업별 측면에서의 물류정책이 수립되고 수행되고 있으나, 정치·사회·경제적 활동의 밀도가 높은 도시내 물류활동은 그동안 소홀히 취급되어온 측면이 없지 않다.

▣ 공공물류와 도시물류

도시내 물류활동은 도시경제 활성화의 중요한 요소가 되며, 도시의 비효율적인 물류체계는 물류비의 증가와 더불어 지역내 산업활동의 경쟁력 약화를 초래하여 전반적인 도시경쟁력을 저하시키는 요인으로 작용한다.

지금까지 도시물류와 관련된 사항은 기존 도시기본계획이나 도시교통정비계획 등에서 다루어졌으나, 이들 계획의 경우 여객교통 부문(사람의 이동이나 차량의 통행)에 중심을 두고 있어 도시내 물류의 흐름을 개선하는 데는 한계가 있었다.

정부에서도 도시물류계획의 중요성을 인식하고 "화물유통촉진법"의 개정(2000.1.28)을 통하여 도시물류기본계획의 수립을 의무화(법4조의 4)하게 됨에 따라 도시물류기본계획의 수립과 이를 위한 지침을 마련하였다.

특별시장 또는 6대광역시장은 관할구역의 물류체계를 개선하기 위하여 10년 단위로서 하는 도시물류기본계획(이하 "도시물류계획")을 수립하여야 한다. 도시물류계획에 포

함되어야 할 사항은 아래와 같다.

- 도시물류환경의 변화와 전망
- 도시물류시설의 수요예측
- 도시물류체계의 개선목표와 단계별 추진 계획
- 기타 도시물류체계의 개선에 관한 사항

□ 우리나라 도시물류계획의 내용

건설교통부에서는 2000년 개정된 “화물유통촉진법”에 따라 ‘2003년 국가물류시행계획’에 도시의 물류체계를 효율화하여 물류비를 절감하고, 물류와 관련된 환경문제 등의 개선을 추진하기위한 7대도시별 “도시물류기본계획”의 수립을 2003년 12월까지 완료토록 권고한 바 있으나, 2004년 2월 현재 까지 인천광역시를 제외한 어떤 지자체도 제대로 된 계획안을 내놓지 못하고 있다.

몇몇 지자체에서 준비과정에 있으나, 국내 최초의 도시물류기본계획을 완성한다는 의욕을 가지고 진행하고 있는 인천광역시의 도시물류계획 수립과정과 그 내용에 대하여 간략히 알아보도록 한다.

인천광역시는 도시물류계획의 기준년도를 2001년으로 하고 있으며, 중간년도를 2006년, 최종목표년도를 2011년으로 한 10년간의 계획이며, 추진일정을 보면 다음과 같다.

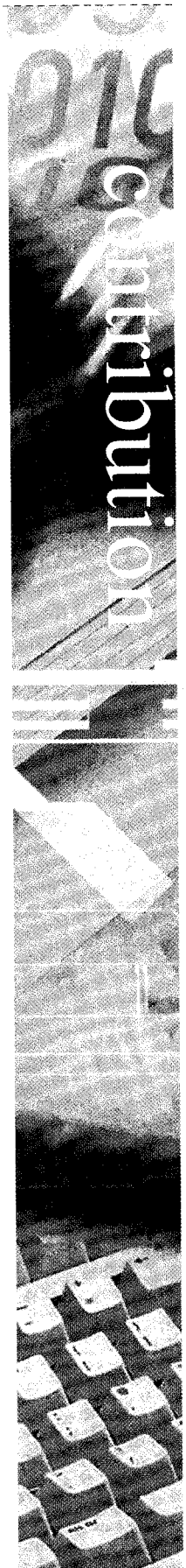
- 2002년 9월 : 인천시 도시물류 기본계획 수립 착수
- 2003년 2월 : 전문가 자문회의 개최
- 2003년 7월 : 물류현황조사 실시
- 2003년 11월 : 중간보고회 개최
- 2003년 12월 : 시민공청회 개최

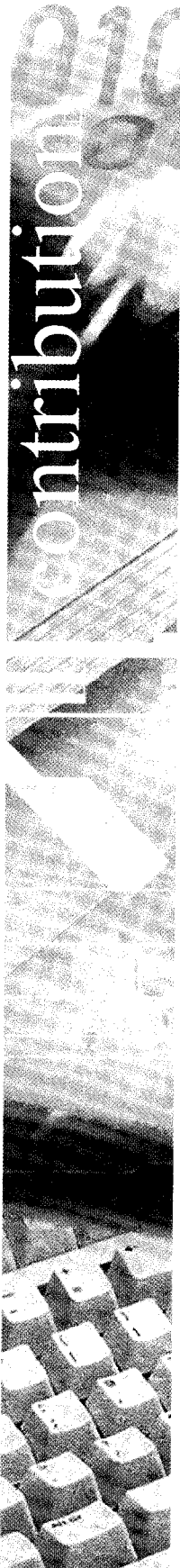
인천발전연구원 교통물류연구실에서 주도한 “인천광역시 도시물류 기본계획 수립연구”에서 추진목표를 ‘동북아 중심도시로서

[표1] 국가간 도시물류정책 추진 사례

구분	독일	프랑스	네덜란드	일본
정책목적	* 효율성제고 * 장애 감소	* 화물 및 쇼핑통행감소 * 대기오염의 저감	* 대기오염의 저감 * 접근성 제고	* 효율성 제고 * 에너지 소비/오염저감
문제점	* 운송의 비효율성 * 도시내 과도한 * 화물통행량	* 도시구조강화 * 교통혼잡 * 환경문제	* 환경문제 * 접근성 문제	* 고 운송비용 * 교통혼잡
인허가/규제	* 통행시간/적재하중 제한 * 오염지역에 대한 시범사업	* 통행시간/적재하중 제한 * 오염기준 초과시 일시적 제한	* 통행시간/적재하중 제한 * 통행허가 시범사업	* 하중제한 * 쇼핑몰 출입에 대한 허가
물류시설	* 복합운송을 위한 물류시설확보(GVZ)	* 물류시설 집단화	* 복합화물터미널	* 여러가지 물류시설
운송노선	* 시범사업 * 도시내 철도운송	* 특정노선 없음	* 버스운송노선 * 산업지역 인근에 화물운송노선 지정	* 야간시 Van에 대하여 일부 노선에 적용
오염저감형 차량	* 전기자동차, CNG 자동차 시범추진	* 전기화물자동차 시범	* 전기/하이브리드/ LNG화물자동차	* 전기자동차에 대한 보조
협의회	* 지방자치체 중심	* 지방자치체 중심	* 중앙정부 중심	* 중앙정부 중심

*출처: 물류부문의 정부기능 및 역할정립에 관한 연구, 교통개발연구원, 2002





글로벌 경쟁력을 갖춘 물류체계 구축' 로 정하고 7대 추진전략을 제시하고 있는데 그 내용을 보면,

- 동북아 관문도시를 위한 물류시설 확충
- 도시경제 성장에 기여하는 물류간선망 구축
- 효율적이고 균형된 화물운송체계 확립
- 원 스톱 서비스를 위한 e-Logistics의 실행
- 지구별 특성을 고려한 효율적인 지구물류 체계 개선
- 친환경적 첨단물류시스템의 구현
- 자율과 원칙을 중시한 개방형 물류환경 조성

등으로 구성되어 있다.

서울시의 경우 비전 2006(서울시정 4개년 계획)의 교통분야에 포함된 '서울시 물류체계 구축 및 도시물류 기본 계획 수립'에 나타난 내용을 중심으로 살펴보면, 크게 두가지로 대별될 수 있는데 첫째, 물류거점확보 및 화물수송체계(간선도로, 철도 등)와 연계 강화로 들 수 있으며 세부 내용으로는 동남권 유통단지 건립, 소화물 집배송센터 건립, 물류정보 시스템 구축 및 물류 DB관리이며, 둘째 도심 물류혼잡지구 개선에서는 화물지향형 교통개선사업으로 조업주차 편의제공 및 교통체계 개선, 각 단위지구간 화물운송 안내 센터 및 트럭대기 주차장 연계 강화로 나타나고 있다.

이상에서 나타난 바와 같이 우리나라 물동량의 약 50~60%를 차지하는 수도권 대도시의 도시물류계획이 국가물류정책 및 시책과의 차별성이 쉽게 드러나지 않고, 실현성 측면에서도 재원과 부지확보 및 제도적인 면으로 볼 때 어려움이 따를 수 있다는 우려가 가시지 않는다.

국가물류정책과는 차별화된, 도시가 가진 나름대로의 지정학적, 문화적, 경제적 특성을 살린 도시물류계획의 수립이 아쉽다 하

겠다.

우리가 추진하는 도시물류계획과는 약간의 차이가 있겠지만 선진국의 경우도 도시내 화물교통의 효율화를 위하여 도시물류정책을 추진하고 있는데, 정책을 내용을 보면 [표1]과 같다.

▣ 도시물류체계의 개선을 위한 제언

우리나라의 경우 일부 도시국가군을 제외하고 인구밀도가 가장 높은 나라 중의 하나로 대도시의 경우 정치, 경제, 문화, 교육, 제조, 소비 등이 점점 집중화되어 가고 있다. 특히 대도시의 경우 물류의 시작점보다는 생산과, 판매, 소비로 이어지는 끝 점에 놓여져 있어, 물류의 역할과 효용성이 중요할 수밖에 없다.

도시물류와 관련된 여러 가지 정책적 대안들이 이제까지 물류라는 관점보다는 교통이라는 관점에 더 중점을 두었으므로, 화물의 이동과 보관보다는 사람과 차량(특히 승용차)의 원활한 흐름에 더 관심을 두어왔던 것이 사실이다.

물류업계나 화주업계에서 도시 내에서의 물류활동과 관련된 다양한 개선요구사항 및 건의사항보다는 다른 관점에서 도시물류(서울)에 대한 소견을 논해보고자 한다.

-첫째, 지하철의 활용을 들어 보기로 하자. 현재의 수도권 지하철은 서울뿐만 아니라 서울을 둘러싼 위성도시와 인천, 수원까지 거미줄처럼 연결된 우수한 교통망이다. 그러나 지하철의 기능이 단순 여객의 수송에만 국한되어 있어 이의 기능강화가 필요하다. 지하철을 택배물류의 운송망으로 활용하는 것이다.

일부 역사에서 도서택배나 일반택배를 극소수 취급하고 있지만, 그 역할은 미비한 실정이다. 우선 들 수 있는 것은 지하철 차량

의 맨 앞부분을 화물전용칸으로 개조하는 것이다. 의자를 철거하고 화물을 실을 수 있는 칸막이와 적재함을 설치하여 가볍고, 부피가 있는 화물을 무너짐 없이 운송하기 위함이다.

이 화물전용칸은 출퇴근 시간은 승객을 실어 나르고 출퇴근 이후 시간에는 화물전용칸으로 활용하는 것이다. 아울러 각 역사에는 화물을 일시 보관, 관리할 수 있는 상당한 공간이 많이 있다. 특히 환승역에는 일반 역사보다 훨씬 넓은 공간을 확보할 수 있을 것이다.

지상과 지하층간의 화물이동은 현재 계단식으로는 관련 장비를 이용하더라도 어려움이 예상된다. 이의 해결 방안으로 엘리베이터를 이용하는 것이다. 모든 역사에 엘리베이터를 설치하고 있으므로 화물 크기가 작고 가벼운 만큼 큰 문제가 없으리라 생각된다.

지하철물류를 체계적으로 운용하기 위해서는 별도 법인의 설립도 구상해 볼만 하다. 단일 물류업체나 몇몇 업체에게 운영권을 주었을 때 야기될 수 있는 특혜 시비를 없애기 위해 가칭 '지하철물류주식회사'를 공동물류 형태로 운영하는 것도 하나의 방법일 것이다.

지상에서의 교통혼잡, 주차공간 부족, 물류센터 부지 부족문제, 중소물류업체의 어려움을 지하철 역사와 역사를 하나의 소물류거점으로 활용한다면 상당부분 해소될 수 있으리라 생각된다.

-두 번째, 한강고수부지의 적절한 활용을 들 수 있겠다.

전철을 타고 한강철교를 건널 때나, 승용차를 타고 한강을 건널 때 광활한 고수 부지를 만나게 된다. 서울 어느 곳에도 없는 엄청난 공간이다. 일부 체육공원이나 공연장으로 쓰이고 있는 고수부지에 대단위 물류센터나

유통센터를 건설하는 것이다.

Sky Line이나 도시외관을 해치지 않는 곳에 대규모 홍수때도 유실되지 않고 물의 흐름을 방해하지 않도록 잔교를 설치하고 그 위에 4~5층 규모의 설비를 갖추는 것이다.

고수부지만큼 접근성이 좋은 곳이 없을 것이다. 올림픽대로, 강변북로, 자유로 등의 도로망이 잘 갖추어져 있고, 시내 중심으로의 진출이 원활하게 이루어 질 수 있다.

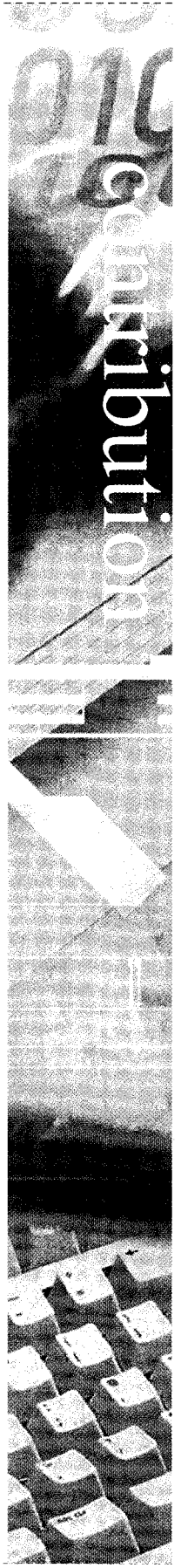
수도권의 경우 지가의 상승과 적절한 부지 확보 등의 어려움으로 물류센터의 신축이 어려운 실정이며, 이로 인해 수도권을 벗어난 곳의 물류센터 및 거점 설치로 물류비가 늘어나는 현상을 초래하고 있다. 특히 자금력이 부족한 중소기업의 경우는 그 정도가 더 심하다 할 수 있겠다.

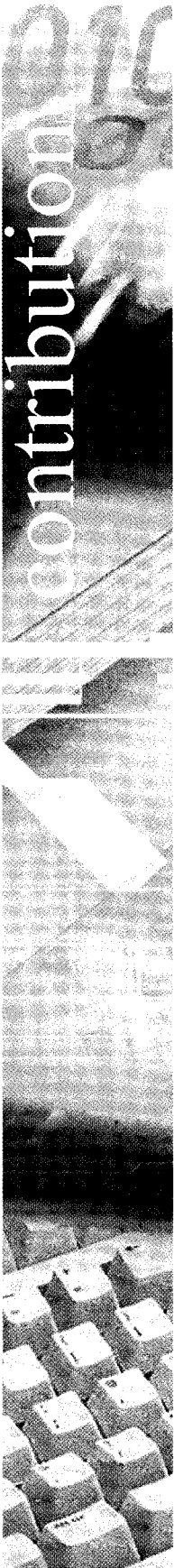
고수부지의 대규모 물류거점으로서의 활용 방안도 지하철과 마찬가지로 공동물류를 활성화하는 방향으로 진행하는 것이 좋을 듯하다.

공동물류의 이점에 대해서는 누구나 다 알고 있으나 국내에서 실질적인 성공사례를 찾기가 쉽지 않다. 다양한 이해관계로 인해 초기단계에서는 이행되다가 일정기간 지나면 유야무야 된 것이 우리의 현실이었다.

지하철물류나 고수부지활용은 모두가 Win-Win할 수 있는 다양한 여건을 모두 갖추었다고 할 수 있으며, 이로 인해 공동물류가 활성화될 수 있는 계기를 마련할 수도 있을 것이다.

고수부지의 활용건의 경우도 물류거점(센터)의 설치수나 규모에 따라 달라질 수 있겠지만 공동화하는 부분이 가장 좋을 듯하며, 설치수가 많을 경우 대규모 업체에 별도 공간을 마련할 수도 있을 것이다.





-마지막으로 철도역사부지의 활용이다.
20여년전만 하더라도 대도시의 철도역사들은 시내 중심가에서 벗어난 변두리에 위치해 있었다. 지속적인 도시화와 개발로 인하여 자연스럽게 이제는 철도역사가 시내 중심지로 들어온 상황이다.

대도시 중심지에 철도역사 만큼 광활한(?) 공간이 남아 있는가?

지금까지 물자의 이동이 공로운송 중심으로 이루어지다 보니 도시외곽의 고속도로 주변에 대부분 물류센터가 위치해 있으며, 이곳에서 거래처 및 소비자가 있는 도심으로의 수배송이 일반적으로 이루어지고 있다.

기차는 지상으로 다닐 수 있는 철로만 있으면 되고 고속철도가 개통되더라도 여객이 드나들 수 있는 역사는 큰 공간을 필요로 하지 않는다.

열차 운행과 관련된 기본적인 공간을 제외하고 남는 공간에 4~5층 또는 고층의 대규모 물류거점을 설치하여 물류센터를 도심으로 진입시킴으로서 운송거리를 단축하고 우후죽순처럼 무분별하게 도시외곽에 난립하는 창고나 물류센터를 감소시키는 역할도 할 수 있다. 기업 입장에서는 부지확보의 어려움을 해소하고 물류종사자의 생활환경도 개선할 수 있는 다양한 효과를 얻을 수 있을 것이다.

철도청의 입장에서는 막대한 입차료를 기대할 수 있고, 고속철도의 개통으로 기존 철도가 화물위주로 개편됨에 따라 공로운송의 의존도가 높은 화물을 철송으로 유인할 수 있는 부대 효과도 함께 볼 수 있을 것이다.

철도역사의 개발은 중앙정부, 철도청, 해당 지자체 등 많은 이해관계자가 있어 쉽지 않은 문제일 수 있으나, 중지(衆智)를 모은다면 가능하리라 예상된다.

-맺는말
향후 도시기능의 집중화 등으로 인하여 도시물류가 점차 더 중요해질 것으로 전망된다. 도시물류정책은 다양한 정책적 대안으로 검토되어 도시여건에 맞는 정책이 도입되어야 할 것이다. 특히 정책입안과정에서 각개의 다양한 물류전문가와 현업실무자들의 의견을 충분히 청취하여 사문화되는 정책이 없도록 해야 할 것은 물론이다.

유럽의 주요 12개국은 공동으로 도시화물 운송의 효율화를 위하여 'European Cost 321'과제로 약 4년간에 걸쳐 공동연구를 추진해 왔으며, 1998년 이에 대한 최종결과를 발표한 바가 있다.

'European Cost 321'은 유럽 12개국(덴마크, 프랑스, 핀란드, 독일, 그리스, 이탈리아, 네덜란드, 슬로베니아, 스페인, 스위스, 영국)이 참가한 협동연구이다. 여기에서는 도시물류와 관련하여 각종 추진전략(COST 321 Action, 1999)을 7개 분야로 구분하고, 세부적으로 60여 가지 방안을 제시하고 있다.

우리나라의 경우 도시물류가 첫걸음마를 내딛는 순간이다. 개별적인 지자체에서의 노력만으로 소기의 성과를 거두기 어렵다. 유럽과 마찬가지로 서울시와 6대광역시를 아우르는 가칭 '도시물류협의체'를 구성하여 국가물류정책과의 연관성을 유지하면서 도시가 갖는 특성을 최대한 살리고, 도시와 도시를 이어주는 효율적인 물적 네트워크를 구성하여야 할 것이다.

위에 든 3가지 사항이 어찌면 허황된 공상일 수도 있을 것이다.

하지만 이러한 공상이 실상화되지 않는다는 보장도 없을 리라 생각된다.

이제 물류도 깨쳐 나오는 아픔을 느낄 때, 더 큰 보람과 결과를 얻을 수 있을 것이다.

물류