

수출입 물류거점 이전에 따른 공항물류단지의 기능 변화

— 김포공항 물류단지를 사례로 —

이 정 윤*

A Study on the Functional Recession of Conventional Airport Logistics Complex and Its Revitalization as an Urban Logistics Distribution Center : The Case of Kimpo International Airport Logistics Complex

Lee, Jung Yoon*

요약 : 2001년 인천국제공항의 개장과 함께 과거 우리나라 항공 수출입 관문 역할을 담당하던 김포공항의 항공물류 거점 기능은 급격히 쇠퇴하였다. 그러나 김포공항 지역의 입지적 이점에 힘입어 김포공항 물류단지는 오늘날 수도권 지역의 중요한 도시물류 거점시설로 기능하고 있다. 분석결과 인천공항의 배후물류단지, 수입화물 중심의 부가가치 물류활동 그리고 수도권 지역의 도시물류 배송센터 역할 등은 현재 김포공항 물류단지에서 수행되는 대표적인 기능으로 파악된다. 하지만 도시물류 거점시설로서 공항물류단지의 기능은 향후 운영주체(공항공사)의 수익성 제고 전략에 따라 축소될 우려가 있다. 김포공항 물류단지가 공공 기능을 수행하는 도시물류 거점시설로 지속적으로 발전하기 위해서는 국가 및 지역 단위 물류거점(시설) 개발전략과 체계적으로 연계되어야 하며, 이를 위해서는 관련 법령 및 기본계획의 종합적인 정비가 수반되어야 할 것이다.

주요어 : 항공화물, 물류거점시설, 도시물류(배송)센터, 배후물류단지, 김포국제공항, 인천국제공항, 수도권

Abstract : Kimpo international airport logistics complex had been the most busiest airfreight gateway in Korea during last century but, after the grand open of Incheon international airport in 2001, it had lost its major role as a national airfreight hub facilities. However, owing to its locational advantages in Seoul metropolitan area, Kimpo airport logistics park still acts like an urban logistics distribution center in these days. Caused by the KAC's profit oriented policies, the Kimpo airport logistics park's public function as an urban distribution center might be curtailed in the future. Therefore, several laws and ordinances related to national and regional logistics strategies should be modified to prevent it.

Key Words : airfreight, logistics hub facilities, urban logistics(distribution) center, hinterland logistics complex(park), Kimpo international airport, Incheon international airport, Seoul metropolitan area

1. 서론

공항물류단지는 항공화물의 효율적인 처리를 위해 공항 인접지역에 다양한 물류시설을 계획적으로 조성하거나 또는 항공물류 관련 시설들이 공항 인근에 자연스럽게 군집된 경우를 총칭하는 용어이다. 공항물류단지의 본래 기능은 공항을 통해 수출입·환적되는 화물을 대상으로 적입, 적하, 분류, 보관, 통관 등의 물류서비스를 제공하는 것이지만, 일부 거점공항의 물류단지에서는 해당 공항의 역내 중심성과 탁월한 연계성에 기반하여 다양한 부가가치 물류 비즈니스가 창출되기도 한다.

1958년 김포국제공항이 개장한 이래, 공항 화물

터미널과 인근 물류시설(이하 김포공항 물류단지)은 우리나라 수출입 항공 화물의 대부분을 처리하는 핵심적인 물류거점 기능을 수행해 왔다. 그러나 2001년 인천공항 개항으로 대부분의 국제 여객 및 화물노선이 이관되자, 김포공항의 화물 물동량은 급감하였고 따라서 항공 물류거점으로서 김포공항 물류단지 위상 또한 큰 도전에 직면하게 되었다.

오늘날 김포공항 물류단지는 과거 수출입 항공 물류거점의 관성이 남아있는 동시에, 팽창된 수도권 지역에서 다양한 도시 및 지역물류 활동의 거점으로서의 역할을 부여받고 있다.

이에 본 연구는 과거 우리나라 수출입 관문 기능을 담당하던 김포공항 물류단지가 인천국제공항

* 한국교통연구원 종합물류연구본부 책임연구원(Associate Research Fellow, Department of Logistics Research, The Korea Transport Institute)(jylee@koti.re.kr)

수출입 물류거점 이전에 따른 공항물류단지의 기능 변화

표 1. 우리나라 주요 무역 관문의 수출입 규모 및 비중 변화(1990~2000) (단위: 100만 US \$)

순위	1990						1995						2000					
	수출			수입			수출			수입			수출			수입		
	관문	금액	비율	관문	금액	비율	관문	금액	비율	관문	금액	비율	관문	금액	비율	관문	금액	비율
1	부산항	44,557	69.5%	부산	31,294	44.8%	부산	64,023	51.2%	부산	54,927	40.7%	부산	68,183	39.6%	김포	53,196	33.1%
2	김포공항	9,984	15.4%	김포	13,148	18.8%	김포	32,549	26.0%	김포	33,191	26.8%	김포	52,069	30.2%	부산	45,025	28.1%
3	울산항	3,720	5.7%	울산	7,603	10.9%	울산	8,424	6.8%	인천	12,098	9.0%	울산	12,576	7.3%	울산	13,129	8.2%
4	인천항	1,969	3.0%	인천	7,429	10.6%	인천	7,650	6.1%	울산	9,385	6.9%	인천	10,578	6.1%	인천	11,288	7.0%
5	포항항	1,364	2.1%	여수	3,982	5.7%	광양	1,912	1.5%	여수	6,124	4.5%	광양	4,905	2.9%	여수	9,715	6.1%
	기타	3,421	5.3%	기타	6,388	9.2%	기타	10,500	8.4%	기타	16,394	12.1%	기타	23,957	13.9%	기타	28,128	17.5%
	전체	65,015	100%	전체	69,844	100%	전체	125,058	100%	전체	135,119	100%	전체	172,268	100%	전체	160,481	100%

자료: 한국무역협회(kita.net) 무역정보, 이정윤(2006) 수정 인용

개장 이후 어떠한 변화를 겪고 있는가를 분석함으로써 현재 김포공항 물류단지의 비즈니스 특성을 정의하는 동시에, 김포공항 물류단지가 향후 수도권 지역의(도시) 물류거점 시설로서 발전할 수 있는 가능성을 점검하는 것을 목표로 한다.

이를 위해 현재 김포공항 물류단지에 입주해 있는 업체들의 물동량 및 물류 비즈니스 특성에 대한 분석이 수행될 것이며, 동시에 김포공항 물류단지의 발전을 위해 선결되어야 할 과제들을 도출하는 작업이 병행될 것이다.

2. 수출입 물류거점으로서 김포공항의 쇠퇴

1) 김포공항의 수출입 물류거점 기능

국제공항과 이에 부속된 물류거점시설(화물터미널, 물류단지 등)은 항공화물을 매개로 글로벌 공급사슬이 수렴되는 결절점이다. 이런 까닭에 인천공항 개장 이전까지 김포공항(물류단지)은 항공 화

물의 수출입 관문이자 물류거점시설로서 핵심적인 역할을 담당하였다. 특히 1990년대 이후 우리나라 수출 주력 제품이 반도체, 휴대폰과 같은 저중량 고부가가치 화물을 중심으로 재편되면서, 수출(입)에서 항공 화물이 차지하는 비중은 더욱 커졌으며 수출입 물류거점으로서 김포공항(물류단지)의 위상 또한 매우 높아지게 되었다. 일례로 1990년 기준 우리나라 전체 수출액의 15.4%, 수입액의 18.8% 정도를 차지하던 김포공항의 무역 관문 기능이 2000년에 이르러 수출액의 30.2%, 수입액의 33.1%를 담당할 정도로 성장했던 것은 이러한 추세가 반영된 결과로 볼 수 있다(표 1).

일반적으로 공항물류단지 또는 화물터미널에서는 검역·통관된 수입화물의 보관과 배송을 위한 해체작업(breakdown)과 여러 화주의 화물을 동일 목적지까지 수출하기 위한 혼재(consolidation)활동이 수행된다(그림 1). 이는 공항물류단지의 즉시 배송(cross-docking) 기능에 초점을 둔 것으로 시간 가치를 중시하는 항공화물의 특성과는 관계가 깊다.



그림 1. 공항물류단지의 주요 물류기능

그러나 공항물류단지에서는 이러한 기능 외에도 수출입·환적 화물의 재고관리와 3PL 활동을 위한 보관, 조립, 재포장, 라벨링 등의 작업이 활발하게 수행된다. 이는 공항물류단지의 거점(hub) 기능을 활용한 부가가치 물류활동이라 할 수 있는데, 1990년대 항공 수입화물과 중국발 북미·유럽 환적 항공화물 일부도 김포공항(물류단지 및 화물터미널)에서 이러한 작업을 거쳐 운송되었다.

2) 인천공항 개장에 따른 김포공항 물류거점의 쇠퇴

우리나라 항공 수출입 관문이자 동북아 항공물류 비즈니스 거점으로 활용되던 김포공항(물류단지)의 물류기능은 인천공항의 개항과 함께 급속히 쇠퇴하게 되었다. 지난 2000년 기준 연간 10만 회에 육박했던 김포공항의 국제선 운항 수는 인천공항의 운영이 본 궤도에 오른 2002년에는 연간 138회에 불과하였다. 김포공항의 국내선 운항실적 또한 2000년을 정점으로 점차 감소하는 추세를 보이는데, 이는 지방공항의 국제선 환승수요가 인천공항으로 전이되고 또한 KTX 개통 등으로 기존 국내 항공수요마저 일부 잠식되었기 때문이다. 항공기 운항빈도 감소에 따라 항공화물 물동량 또한 급격히 줄었는데, 2008년 김포공항의 국제화물 물동량은 2000년의 1.8% 수준인 3만 2천여 톤에 불과하였고 국내 항공화물도 2000년의 절반 수준

(54.4%)에 머무르고 있음을 알 수 있다(표 2).

최근 김포공항과 하네다(동경) 및 홍차오(상해) 공항을 연결하는 삼각서틀이 활성화됨에 따라 여객 벨리카고와 승객 수화물 등을 중심으로 국제항공화물이 다소 증가되는 추세를 보이고 있으나, 이를 본격적인 김포공항 항공화물 증가로 보기에 는 무리가 있다. 또한 국적항공사(대한항공 및 아시아나)가 앞으로 김포공항에 화물전용기를 취항시킬 계획이 없다는 점도 향후 김포공항의 물류거점 기능이 활성화되지 못할 것으로 전망되는 중요한 이유이다.

이처럼 인천공항의 개장은 김포공항 항공화물의 규모가 급감하고 수출입 물류거점으로서의 기능이 쇠퇴하게 된 직접적인 원인이 되었으며, 결국 김포공항 물류단지가 도시 물류거점 기능을 흡수하여 새로운 역할을 모색하는 계기를 제공하게 된다.

3. 김포공항 물류단지 시설 현황 및 물류활동 특성

1) 김포공항 물류단지 시설 및 입주기업 현황

2001년 김포공항의 국제선 기능이 인천공항으로 이관된 직후, 본래의 기능을 상실한 김포공항 화물터미널과 인접 물류시설은 한동안 주인을 찾지 못했다. 그러나 인천공항과 수도권 지역간 운송에 발

표 2. 김포공항 국제선 및 국내선 운항추이 및 항공화물 처리실적(1999~2008)

연도	국제선				국내선			
	운항수 (출발+도착)	전년대비 증감율	항공화물(톤)	전년대비 증감율	운항수 (출발+도착)	전년대비 증감율	항공화물(톤)	전년대비 증감율
1999	85,707	-	1,668,553	-	126,716	-	276,513	-
2000	98,033	14.4%	1,819,302	13.3%	135,210	6.7%	306,376	10.8%
2001	23,730	-75.8%	407,727	-78.4%	130,434	-3.5%	300,345	-2.0%
2002	138	-99.4%	89	-100.0%	128,290	-1.6%	302,151	0.6%
2003	379	174.6%	501	463.0%	125,964	-1.8%	290,229	-3.9%
2004	2,985	687.6%	5,057	909.3%	102,938	-18.3%	292,209	0.7%
2005	4,166	39.6%	9,234	82.6%	90,621	-12.0%	263,068	-10.0%
2006	5,893	41.5%	22,156	139.9%	89,050	-1.7%	252,211	-4.1%
2007	6,435	9.2%	26,079	17.7%	93,689	5.2%	222,656	-11.7%
2008	8,915	38.5%	32,118	23.1%	99,100	5.4%	166,924	-25.0%

출처: 한국공항공사(<http://www.airport.co.kr/doc/www/flight/U030501.jsp>) 자료를 바탕으로 필자 구성

수출입 물류거점 이전에 따른 공항물류단지의 기능 변화

표 3. 김포공항 물류단지 물류시설 현황 (2008.12. 현재)

번호	물류시설		부지면적 (m ²)	건물 현황		사용자
				연면적(m ²)	건축년도	
1	대한항공 화물터미널(청사)		18,774	25,184.48	1998	대한항공
2	아시아나	화물터미널(청사)	3,529	4,087.87		1995
		화물창고	7,700	6,898.23		
3	한국공항	제한물품창고 제1호	4,016	275.00	1994	한국공항
		제한물품창고 제2호		330.00	1992	
		야적장 캐노피		800.00	1994	
4	서지항창고 (FI우성)		2,410	1,279.75	1990	보세물류업체
5	ACT코아물류창고		10,639	11,985.62	1988	
6	舊 항공화물터미널 (화물청사)		48,277	창고 53,885.77	1998	김포세관 및 11개 전문물류업체
				사무실 7,223.50		
7	한국공항공사 불용품창고		3,153	360.00	1990	한국공항공사

출처: 한국공항공사 내부자료 재구성

생하는 추가 비용(유류비, 고속도로통행료 등) 및 추가 운송시간(편도 기준 약 1시간)에 대한 부담이 가중됨에 따라, 도심지역에 인접하고 광역 교통 인프라가 잘 갖추어진 기존 김포공항 물류단지에 많은 업체들이 재입주를 희망하게 되었다.

이처럼 김포공항 물류단지에서 물류활동이 재개되고 수출입 물동량이 점차로 늘게 되자 인천공항 개항 직후 '인천공항세관 김포사무소'로 격하되었던 세관 업무도 2003년 '김포출장소', 2006년에는 '김포

세관'으로 다시 승격되었다. 그 결과 김포공항 물류단지는 세관을 중심으로 수출입 물류 연계산업이 집약된 클러스터가 형성되었으며, 기존 항공 물류는 물론 김포공항의 지리적 이점에 기반한 다양한 도시물류 기능을 수행할 여건을 갖추게 되었다.

2008년 현재 김포공항 물류단지는 김포공항 자체 항공화물 처리를 위한 항공사 및 공항조업사의 물류시설과 다양한 전문 물류업체들이 입주한 물류단지 시설로 구성된다(표 3). 김포공항 물류단지

표 4. 김포공항 구(舊) 화물터미널지역 물류기업 입주 현황 (2008.6. 현재)

번호	입주업체	계약 면적(m ²)		계약 기간	주요 업무
		창고	사무실		
1	DHL 엑셀 SC코리아	2,509.2	150.0	'08.12.31	3PL
2	익스피다이터스코리아	5,183.7	181.3	'11.5.20	3PL, 포워딩
3	DHL 코리아	5,111.5	300.0	'10.12.8	항공특송 지역센터
4	(주)범한판토스	3,988.8	-	'08.12.31	3PL
5	씨제이지엘에스(주)	2,705.7	93.0	'08.12.31	수도권 서북부 택배
6	고려해운항공	2,601.9	104.2	'08.12.31	글로벌 포워딩
7	세바로로지스틱스	2,659.2	706.5	'09.9.9	3PL
8	유선항공서비스(주)	3,988.8	341.5	'09.9.21	3PL, 포워딩
9	(주)발렉스로지스틱스	2,386.9	783.7	'09.9.9	귀중품 화물, 포워딩
10	헥스코리아	9,080.3	286.5	'11.2.27	3PL, 포워딩
11	(주)에이씨티항공화물	5,318.4	56.0	'11.2.27	보세화물
12	김포세관	5,646.0	1,521.0	'10.6.25	보세장치장

출처: 한국공항공사 내부자료 재구성

에 입주한 업체를 유형별로 살펴보면 DHL, Exel, Expeditors, Ceva(구 EGL), Yesen, 쉐커 등과 같은 글로벌 물류기업의 한국 지사와 글로벌 포워딩 및 3PL 업무를 전문적으로 수행하는 국내 물류기업, 그리고 보세업에 특화된 전문 창고업체 등으로 구분할 수 있다(표 4).

본 연구에서는 김포공항 물류단지 입주업체 관계자를 대상으로 심층 인터뷰를 수행함으로써 업체별 물류활동 특성을 유형화 하였는데, 이는 크게 인천공항 수출입 화물에 대한 배후물류단지 기능과 고가의 수입화물 및 택배화물을 대상으로 한 수도권 도시물류 배송센터 기능으로 나눌 수 있다.

2) 인천공항 배후물류단지 기능

현재 김포공항 물류단지 입주기업의 대표적인 물류 비즈니스 유형을 꼽는다면 가장 먼저 인천공항 배후물류단지로서의 기능을 들 수 있다. 이러한 물류 프로세스를 개략적으로 표현하면 다음과 같다(그림 2).

먼저 김포공항 물류단지의 항공화물 수출은 일부 소량 화물을 중심으로 이루어진다. 즉 여러 화주가 위탁한 화물을 집하한 뒤 김포와 인천공항 사이에 정기적으로 운행되는 대형 화물차(셔틀)에 혼재(consolidation)하여 운송하는 형태인데, 이를

김포공항 물류단지의 주된 비즈니스 형태는 보기에는 무리가 있다. 입주업체 조사결과 김포공항 물류단지 항공화물에서 수출화물이 차지하는 비중은 전체 물동량의 5~10% 수준에 불과한 것으로 나타났다. 이처럼 비중이 낮은 이유는 김포공항과 인천공항의 수출화물 처리 프로세스가 상당부분 중복되기 때문이다.¹¹⁾

이러한 영향으로 김포공항 물류단지에서 수행되는 인천공항 배후물류단지 기능은 수출보다는 수입화물 처리에 특화된 양상을 보이고 있다. 이러한 현상을 고착시킨 다른 원인으로는 인천공항과 김포공항이 동일한 세관(구역)으로 인정되어 수입화물의 하기운송이 가능하다는 점을 꼽을 수 있다. 즉 인천공항에 도착한 화물은 별다른 통관절차 없이 김포공항 지역으로 운송되어 보세창고에 장치할 수 있으며, 이곳에 보관된 수입 화물은 화주의 요구에 따라 필요한 만큼만 통관한 뒤 수도권을 비롯한 전국 각지로 배송되는 과정을 밟게 된다.

요컨대 김포공항 물류단지가 수입화물을 중심으로 인천공항의 배후물류단지 기능을 수행하게 된 것은 수입품의 대부분이 수도권(특히 서울)에서 소비되는 현실과 적시, 다빈도, 소량 배송이라는 물류활동 패턴에 부응한 결과로 이해된다. 김포공항 지역은 수도권 고객 물류서비스에 소요되는 운송비와 시간을 최소화 할 수 있는 장점이 있기에 많

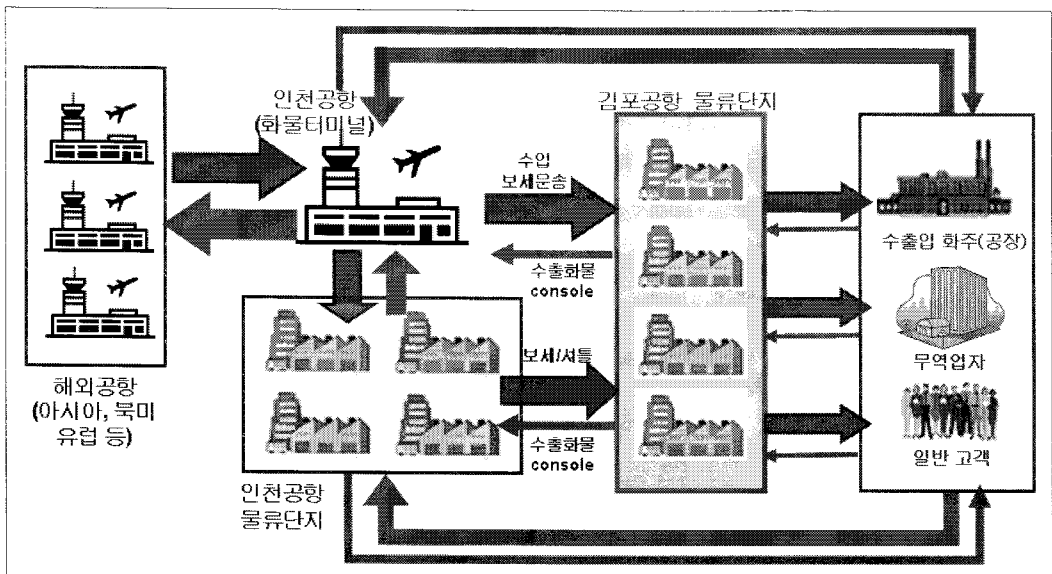


그림 2. 김포공항 물류단지의 인천공항 배후물류단지 기능

수출입 물류거점 이전에 따른 공항물류단지의 기능 변화

은 물류업체들은 여전히 김포공항 물류단지를 수입 항공화물 물류 비즈니스의 최적지로 꼽고 있다.

3) 수도권 도시물류 배송센터 및 부가가치 물류기능

김포공항 물류단지에서는 항공화물과 직접 관계 없는 물류 비즈니스도 활발하게 수행되고 있다. 해운을 통해 수입된 화물을 활용한 다양한 부가가치 물류활동과 수도권 지역의 도시물류 배송센터 기능이 바로 그것이다(그림 3).

김포공항 물류단지에 입주한 대부분의 물류업체는 부산, 광양, 평택, 인천항을 통해 수입된 화물을 (보세)운송하여 보관한 뒤, 화주들의 요구에 부합하는 다양한 3PL 및 배송서비스를 제공하고 있다. 해운을 통해 수입된 화물이 인천공항의 항공화물과 결합됨으로써 다양한 형태의 물류서비스²⁾를 추가로 제공할 수 있는데, 이러한 부가가치 물류활동을 수행하기 위해서는 부피와 중량이 작고 가치가 높은 항공화물과 이와 대칭되는 속성을 지닌 해운 화물(또는 내수화물)이 혼재되어 공급되어야 한다.

오늘날 김포공항 물류단지는 이러한 물류 비즈니스 수행의 최적지가 되고 있는데, 입주업체를 대상으로 취급 물동량 및 화물특성을 조사한 결과, 김포공항 물류단지 입주기업의 물동량은 해운화물이 항공화물보다 평균 두 배 이상 많고 취급 품목의 종류도 매우 다양한 것으로 나타났다.³⁾ 이처럼

김포공항 물류단지에서 항공과 해운이 결합된 다양한 부가가치 물류활동이 이루어지고 있는 것은 입주한 물류기업 대부분이 항공 및 해운 포워딩과 3PL 업무를 동시에 수행하기 때문이며, 또한 김포공항 물류단지가 수입화물의 주요 소비처에 인접해 있기 때문에 고객의 다양한 물류수요에 보다 탄력적이고 적극적으로 대응한 결과로도 해석할 수 있다.

한편 수도권 지역 도시물류 배송센터로서 김포공항 물류단지의 기능을 가장 단적으로 보여주는 사례는 모 택배업체의 지역터미널이다. 김포공항 물류단지에 입주한 택배터미널은 해당 회사가 충북(옥천)에 운영하는 전국 Hub의 하위 거점 기능을 담당하는 지역터미널로, 이곳에서는 서울 강서, 마포, 은평구와 경기 부천 및 일산 지역을 대상으로 하루 평균 35만 건의 화물을 24시간 처리하고 있다. 이러한 물류 비즈니스는 수출입 물류활동과는 전혀 관련 없는 유형으로 김포공항 물류단지가 입지적 장점을 바탕으로 도시 물류활동의 거점으로서 성장할 수 있는 가능성을 보여주는 것이다.

4. 도시 물류거점시설로서 김포공항 물류단지의 발전 가능성과 향후 과제

지금까지 기존 도심의 공항물류단지가 수출입 물류거점 기능을 상실한 이후, 새로운 항공 수출입

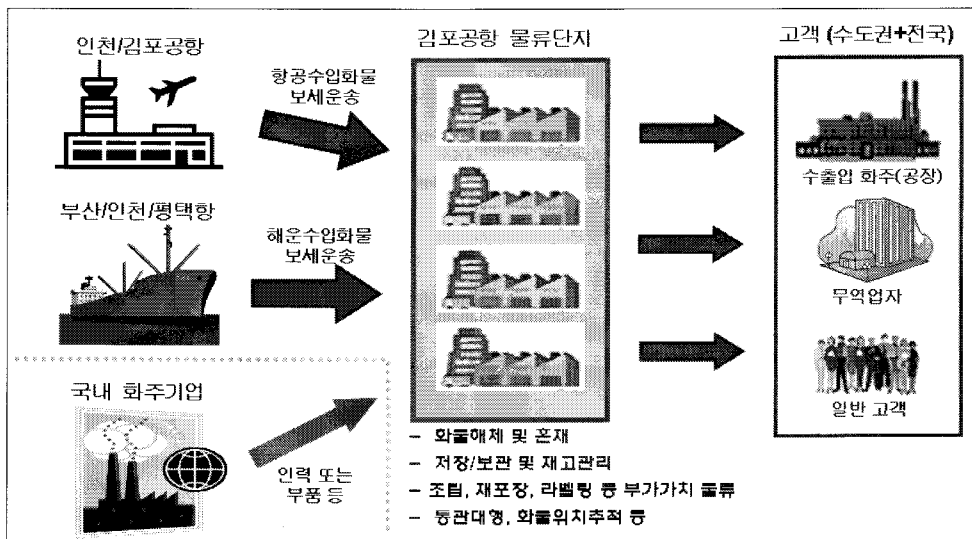


그림 3. 김포공항 물류단지의 부가가치 물류 및 수도권 도시물류 배송센터 기능

물류거점(인천공항)의 배후단지 기능과 함께 도시 물류 배송센터로서 기능 변화를 모색하는 과정을 살펴보았다. 본 장에서는 새로운 도시물류 활동의 거점으로서 김포공항 물류단지의 기능변화에 주목하고 이러한 역할의 성장 가능성과 향후 추진 과제들을 정리하고자 한다.

1) 도시 물류거점시설로서 김포공항 물류단지의 발전 가능성

김포공항 물류단지가 수도권의 도시 물류거점시설로서 발전하는데 가장 유리한 점은 서울을 비롯한 수도권 중심부와 매우 가까운 지역에 입지했다는 점이다. 특히 사방으로 연결되는 탁월한 간선도로망⁴⁾을 바탕으로 서울 및 수도권 모든 지역과의 접근성이 매우 양호하기 때문에, 신속한 배송을 생명으로 하는 도시 물류거점시설의 기능을 수행하는데 최적의 환경을 제공해준다.

두 번째 장점으로 꼽을 수 있는 것은 물류거점시설의 확충에 필요한 충분한 부지의 확보이다. 예충열·이정윤(2007)에 따르면 김포공항 물류단지는 화물터미널 인근에 물류단지로 활용 가능한 최대 32,000m²의 부지(건축연면적 약 95,000m²)를 보유

하고 있으며, 기존 화물터미널을 입체적으로 개발할 경우 최대 수십만 m²의 물류시설을 추가로 확보할 수 있는 것으로 나타나고 있다. 또한 국가 공공시설인 공항지역에 위치하고 있어 물류부지 확보 및 시설확충에 따른 민원발생 가능성이 낮고 시설 건축시 높은 견제율과 용적율을 적용받을 수 있어 효율적인 시설투자와 개발이 가능하다.

마지막 장점으로는 물류단지 개발·운영주체가 민간이 아닌 공사(KAC)이므로 합리적인 가격에 양질의 물류시설을 공급함으로써 도시 물류거점시설의 공공성을 확보할 수 있다는 점이다. 2007년 기준으로 김포공항 물류단지의 창고 및 관련 시설 임대료는 수도권 지역 유사시설에 비해 현저하게 낮은 수준인 것으로 나타나고 있다(표 5). 도시 물류거점시설의 공공성을 고려할 때, 민간 기업에 의한 상업적 개발보다 공공의 이익이 극대화될 수 있는 주체가 관련 사업을 추진하는 것은 바람직한 일로 판단된다.

요컨대 김포공항 물류단지는 입지적 우월성, 시설공급 및 확장 가능성, 개발·운영 주체의 공공성 등의 모든 측면에서 수도권 도시물류 거점으로서 성장할 가능성이 충분하다고 평가되나, 이의 실현을 위해서는 몇 가지 선결되어야 할 과제가 있다.

표 5. 김포공항 물류단지와 수도권 유사 시설 임대료 수준 비교 (2007년)

구 분		시설 및 용도		임대료(원/년/m ²)
김포공항 물류단지		화물처리시설	물류창고	127,000
			사무실	123,000
			부지	58,800
일반/복합 화물터미널	서울	한국화물터미널	화물취급장	178,000
			물류창고	145,500
		서부화물터미널	화물취급장	91,000
	동부화물터미널	화물취급장	87,000	
	경기	군포복합화물터미널	화물취급장	154,000
배송센터			112,000	
영업용 창고	서울	서남권(영등포, 강서, 구로, 양천 10개소)		181,000~236,000
		성동지역(3개소)		181,000~255,000
	경기	성남시 및 하남시(5개소)		109,000~164,000
		용인시 및 이천시(36개소)		73,000~116,000
		평택시(6개소)		80,000~109,000

출처: 예충열·이정윤 등(2007) 자료 수정 인용

표 6. 수도권 및 김포공항 인근 지역의 도시물류거점시설(영업용 창고)의 분포 (2007년)

소재지	업체수	면적 (m ²)		면적대비 비율	
		대지면적	보관면적+야적장	대지면적	보관면적+야적장
서울	33	243,562	195,382	4.1%	3.1%
인천	72	1,292,794	1,162,894	24.3%	16.4%
경기	350	6,281,565	3,385,035	70.7%	79.7%
김포공항 인근지역*	20	63,970	47,611	1.0%	0.8%
소계	475	7,881,891	4,790,922	100%	100%

* 주: 서울 강서구, 경기도 부천시 및 김포시 일대
출처: 무역협회, 2007, 전국 영업용 물류센터 실태조사 보고서

2) 향후 과제

앞서 김포공항 물류단지가 수도권 도시 물류거점시설로 지속적으로 발전하기 위해서는 개발 및 운영주체의 공공성 확보가 중요한 요소임을 언급한 바 있다. 하지만 공공기관이 주도하는 도시 물류거점시설(물류단지)의 개발·운영에는 다음과 같은 문제점이 발생할 수 있다. 첫째, 공공기관 주도 사업도 해당 사업의 수익성이 우선적으로 고려되는 추세라는 점, 둘째, 민간 부문에 비해 신속하지 못한 의사결정 구조를 가진다는 점, 마지막으로 물류거점시설의 개발 및 운영에서 전문성을 확보하지 못함으로써 시행착오를 겪을 수 있다는 점이 그것이다.

일례로 지난 2007년 「김포공항 물류단지 개발방안 수립 연구」에서는 입체형 도시 물류단지의 형태로 김포공항 물류단지 확장을 제안하면서 해당 사업의 사업성이 매우 높다는 점을 강조하였다. 수도권에서 김포공항 인근 지역(서울 강서구, 경기 김포시, 부천시)의 도시물류 거점시설이 수도권 전체의 평균 공급수준에 턱없이 못 미치고 있기 때문에 김포공항 지역에 도시형 물류거점시설(물류단지)을 개발할 경우 별다른 경쟁없이 수도권 서북부의 도시물류 거점기능을 수행할 수 있을 것으로 전망하였다(표 6).

그러나 공항공사가 별다른 후속조치 없이 김포공항 물류단지 개발 관련 의사결정을 미루는 사이, 최근(2008년 9월) 김포공항 인근 부천시 오정동에 외국계 물류시설 전문 개발·임대업체인 Prologis가 주축이 되어 약 54만m² 규모의 입체형 도시 물류단지를 개발한다는 계획이 발표되었다. 2007년

수립된 공항공사 물류단지 확충 계획과 거의 유사한 사업 추진이 발표됨에 따라 김포공항 물류단지의 수도권(서북부) 도시물류 거점 전략은 강력한 도전에 직면하게 되었고, 결국 보다 경쟁이 치열해진 상황에서 새로운 물류단지 개발 전략을 수립해야 하는 상황에 처하게 되었다.

민간이 주도하는 도시 물류거점 조성사업이 물류시설의 개발 및 운영의 효율성을 증대하는 측면에서는 효과적일 수 있으나, 물류거점시설이 지닌 공공성을 고려할 때 국가 및 지역차원에서의 종합적인 비전을 바탕으로 관련 계획이 체계적으로 수립될 필요가 있다. 이를 위해서는 현재 지자체 및 민간 사업자의 신청을 기반으로 한 국가 물류거점 시설정책, 특히 물류단지(과거 유통단지)의 지정 및 국고 지원방식이 수정되어야 하며 또한 물류거점 개발·운영과 관련된 많은 공공기관들(공항공사, 항만공사, 철도공사, 도로공사, 토지공사 등)의 적극적인 사업 참여가 뒤따라야 할 것이다.

5. 요약 및 결론

인천국제공항 개항에 따라 과거 우리나라 항공수출입 관문 역할을 담당하던 김포공항(물류단지)의 항공물류 거점 기능은 급격히 쇠퇴하였다. 그러나 김포공항 지역의 입지적 이점에 힘입어 김포공항 물류단지는 수출입 항공물류 기능의 일부로 되찾은 것은 물론, 수도권 지역의 도시물류 거점시설로서 다양한 기능변화를 모색하고 있다.

본 연구에서는 김포공항 물류단지에 입주한 물류기업을 대상으로 부동산량, 화물특성, 물류 비즈니스 특성 등을 조사하였는데, 김포공항 항공화물 자

체를 지원하는 물류기능은 거의 수행하지 않고 있었다. 반면 인천공항의 수출입, 특히 수입화물에 대한 배후물류단지 기능, 항공과 해운화물이 결합된 다양한 부가가치 물류활동 기능 그리고 고부가가치 화물과 택배가 중심이 된 수도권 (서북부) 지역 도시 물류배송센터 기능 등이 특화되고 있음을 확인할 수 있었다.

김포공항 물류단지는 탁월한 입지, 물류부지 및 관련 시설 확충의 용이성, 운영주체의 공공성 등에 기반하여 향후 수도권 지역 도시 물류거점시설로 발전할 수 있는 충분한 가능성을 보유하고 있으나, 물류단지 개발 운영주체의 신속하지 못한 의사결정 구조와 물류단지 개발 및 운영의 비전문성으로 인해 관련 사업추진에 적지 않은 어려움도 예상된다.

향후 효율적인 국가 물류네트워크의 핵심 결절로 기능할 도시 물류거점시설(물류단지) 개발은 가급적 공공성을 최대한 확보할 수 있는 방향으로 추진될 필요가 있으며, 이를 위해서는 수익성만을 쫓는 민간 중심 개발보다 국가, 지역 그리고 도시 물류거점시설의 개발 및 운영에 관련 공공기관의 참여가 확대되어야 할 것으로 판단된다. 아울러 현재 지자체 및 민간 사업자의 신청에 기초한 물류거점시설정책, 특히 물류단지의 지정 및 국고 지원은 재고될 필요가 있으며 이를 위해서는 물류거점시설 개발과 관련된 법령 및 기본계획의 종합적인 정비가 뒤따라야 할 것이다.

주

- 1) 김포공항 물류단지에서 수출화물이 RFC(Ready for Carriage) 단계까지 작업되어도 인천공항 항공화물 터미널(또는 물류단지)에서 유사한 작업을 반복적으로 수행하는 경우가 많다.
- 2) 개별 부분품을 하나의 세트로 결합하는 머징(merging), 벌크 형태의 수입품 개별포장 및 사은품 부착을 위한 재포장(repacking), 핵심 부품과 저가 및 범용 부품의 최종 조립(assembly) 그리고 한글 상표 또는 수요자 요구에 의한 라벨부착(labeling) 등.
- 3) 고가의 전기·전자제품 및 관련 부품, 골프채, 화장품, 커피 등과 같은 기호성 수입품, 수도권 지역에서 많이 소비되는 인쇄기, 자동차 부품, 타이어 등의 대형 공산품 등.

- 4) 김포공항 물류단지와 인접한 제1·2경인고속도로, 서울의곽순환고속도로, 올림픽도로, 강북강변로, 남부순환로 등과 이를 바탕으로 연결되는 경부, 서해안, 중부, 영동고속도로 등.

문헌

- 건설교통부, 2006, 국가물류기본계획 수정계획(2006~2020).
- 김재철·박진서 등, 2009, 김포공항 중장기 마스터플랜 최종보고서(I/II), 한국공항공사.
- 백태경·김홍관·신용은, 2007, GIS 기반 도시물류시설 DB구축 및 활용에 관한 연구, 한국지리정보학회지, 10(1), 92-101.
- 손종하, 2003, 김포공항 항공화물청사 활성화 방안에 관한 연구, 한국항공대학교 석사학위논문.
- 신동선·서상범 등, 2007, 물류시설개발 종합계획 수립연구, 한국교통연구원.
- 심규진, 2006, 국내 항공화물 유동의 지리적 특성, 서울대학교 석사학위논문.
- 예충열·이정운 등, 2007, 인천국제공항 공항물류단지(2단계) 개발 연구, 인천국제공항공사.
- 예충열·이정운 등, 2007, 김포공항 물류단지 개발 방안 수립 연구, 한국공항공사.
- 윤정미·박상철, 2005, 인천시의 효율적인 도시물류정비를 위한 화물물동량 및 화물차의 유동특성 분석, 한국지리정보학회지, 8(2), 166-174.
- 이우승, 2005, 도시 물류시설계획 수립시 접근방법에 관한 연구, 물류학회지, 15(3), 191-212.
- 이정운, 2006, 한국의 대외무역 관문체계 변화에 관한 연구: 1990년대 이후 수출입 구조 및 대중국 무역을 중심으로, 서울대학교 박사학위논문.
- 이정운·예충열 등, 2007, 공항물류단지의 물류 비즈니스 모델과 산업연계효과 분석, 한국교통연구원.
- 한국무역협회, 2007, 전국 영업용 물류센터 실태조사 보고서.
- 홍명호·이우승, 2006, 도시 유형화와 물류시설 정비에 관한 연구, 물류학회지, 15(2), 127-150.
- (접수: 2009.2.18, 수정: 2009.3.26, 채택: 2009.4.10)