

## 인천광역시 도시물류기본계획 수립을 위한 정책방향

정태원\* · 이충효\*\*

### A Policy Implication of Urban Logistics in the Incheon Metropolitan City

Taewon Chung · Choonghyo Lee

**Abstract :** The purpose of the study is to propose a policy implication of urban logistics in the Incheon metropolitan city. To attain the aim, it reviews new characteristics that Logistics Policy Fundamental Law(LPFL) published by government 2009 suggests and studies the previous papers like Logistic Fundamental Plan(LFP) of other metropolitan cities.

After that it proposes a policy implication through benchmarking of urban logistics plan at Tokyo city not only located at a capital area at Japan but also including port and airport.

The results are as follows. Firstly, field survey studies of the "LFP" every five years will need to keep pace with "Urban Fundamental Plan"(UFP) having designed to all cities legally every ten years. Secondly, Incheon will be required to create value-added logistics, making best use of third-party logistic companies to small-medium sized businesses along with the age of green. Thirdly, LFP needs to be performed through a mutual cooperation and adjustment among Incheon, Gyeonggi-do and Seoul and in this regions eco-friendly companies performing related logistic activities have to be followed executive and financial supports. Lastly, it will be obliged to develop a evaluation management index to understand the advancement level through a feedback system.

**Key Words :** Incheon Metropolitan, Tokyo Metropolitan, Urban Logistics, Third Party Logistics, Logistics Policy

---

▷ 논문접수: 2011.07.22   ▷ 심사완료: 2011.09.16   ▷ 게재확정: 2011.09.27

\* 성결대학교 유통물류학부 교수, 주저자, logichung@sungkyul.ac.kr, 010)9778-4585

\*\* 한국수자원공사 선임위원, 교신저자, ignasio@kwater.or.kr, 010)9337-2099

## I. 서론

지역물류는 지역과 지역 인근지역 내에서 이루어지는 모든 물적인 흐름으로, 지역적 범위는 도시내 물량과 도시 유출입 물량을 포함하며(다만, 계획수립을 위한 지역적 범위는 도시내로 한정), 수송·보관·포장·하역·정보기능으로 구성된다.

2008년 기존 화물유통촉진법의 도시물류기본계획은 물류기본정책법으로 변경되었으며 이러한 물류정책기본법에서는 물류는 재화가 공급자로부터 수요자에게 전달되거나 소비자로부터 회수되어 폐기 될 때까지 이루어지는 운송보관하역 등과 이에 부가되어 가치를 창출하는 가공 조립 분류 수리 포장 상표부착 판매 정보통신 등으로 정의하고 있다(Council of Logistics management, 1992).

구체적으로 개정된 물류정책기본법의 주요내용을 살펴보면 지역물류기본계획의 주요내용을 기능별 수단별 물류정책, 물류시설과 장비의 수급과 배치, 지역의 연계물류체계 구축과 개선, 지역물류효율화(공동화, 정보화), 물류산업경쟁력강화, 지역물류인력양성과 기술개발, 국제물류의 촉진 등의 계획을 수립토록 하고 있다.

그러나 그동안 기 수립된 도시물류기본계획들은 도시교통계획이나 도로정비계획 등에서 여객에 비해 소홀히 다루어졌던 화물부문을 보완하기 위해, 주로 도시내 그리고 도시간 화물의 흐름과 관리에 계획의 초점이 맞추어왔다. 이는 글로벌한 물류활동, 다품종 소량생산 화물의 최근 특성, 고부가 저비용 물류서비스에 대한 다양한 요구 등을 반영하지 못하는 결과로 이어졌으며 특히 인천광역시와 같은 공항과 항만을 포함하는 임항형 지역에 대한 특수한 물류특성을 제대로 반영하지 못해 그 지역에 특성에 맞는 맞춤형 물류계획들이 요구되어지고 있다.

이런 맥락에서 본 연구는 그동안 정부의 도시물류기본계획 관련 법·제도의 체계와 변화의 특성을 검토해보고 광역시도에서의 과거 도시물류기본계획의 내용에 대해 간략히 살펴본다. 또한 일본의 도쿄시 사례의 비교를 통해 인천시 지역물류기본계획의 기본방향과 주요내용을 검토해보고 정책적 방향을 제시함으로써 향후 임항형지역이며 수도권지역에 위치한 인천광역시의 물류기본계획에 대한 가이드라인을 제시하는 것을 목적으로 한다.

## II. 물류관련법의 체계와 특징

### 1. 물류관련법의 체계

인천광역시 도시물류기본계획 수립을 위한 정책방향

지역물류 기본계획은 물류관련법규 중 물류정책기본법 제14조에서 수립의 당위성과 내용을 정의하고 있다. 관련된 법률들은 국토이용에 관한 법률, 도시·교통에 관한 법률, 물류관련법규로 구분될 수 있으며 물류관련법규에서의 법률명으로는 물류정책기본법, 유통단지개발촉진법, 유통산업발전법, 항만법, 신항만건설 촉진법, 국제물류기지육성을위한관세자유지역의지정및운영에관한법률, 사회간접자본시설에대한민간투자법, 교통물류발전법 등이며 계획 수립시 이러한 제도 등을 포괄적으로 이해할 필요가 있을 것이다.

<표 1> 물류관련 법규 체계

	법률·법규명	물류관련 계획
국토이용에 관한 법률	국토기본법	국토정책의 기본이념
	국토이용과계획에관한법률	국토의 사용과 계획에 관한 일반규정
도시·교통에 관한 법률	도시개발법	인천지역 도시계획 도시개발구역안에서 산업·유통등의 기능을 가지는 단지 또는 시가지 조성
	도시교통정비촉진법	교통정비계획/중기계획 도시물류간선망
	주차장법	지구물류개선(주차장)
물류관련법규	물류정책기본법	국가물류기본계획, 지역물류기본계획 국가 및 지역 물류기본계획 관련내용
	유통단지개발촉진법	지역내 물류 유통시설 조성계획 도시물류거점시설(유통단지)
	유통산업발전법	지역내 물류 유통시설 조성계획 도시물류거점시설(집배송단지)
	항만법	인천항 관련 계획 국제물류거점시설(항만, 항만배후단지)
	신항만건설촉진법	국제물류거점시설(신항만)
	국제물류기지육성을위한관세자유지역의지정및운영에관한법률	경제자유구역 관련 계획 / 배후단지 조성계획 국제물류거점구역(관세자유지역)
	사회간접자본시설에대한민간투자법	도시물류시설의 투자 및 채원조달
	지속가능 교통물류발전법	지속가능 지방교통물류발전계획
	기타 물류관련법규	물류산업의 지원과 육성 종합물류기업인증등에관한규칙/인증요령 물리시설의 개발 및 운영에 관한 법류 화물자동차 운수사업법 항만공사법 외국인투자촉진법

자료: 법제처, 물류관련 법 제정리

## 2. 물류정책기본법의 특징

그간 도시물류기본계획은 화물의 흐름과 관리에 초점이 맞추어져 전체적인 여객과 화물의 조화를 통한 도시 교통과 물류체계의 연계성과 효율화를 이루기에 미흡하였다.

그러므로 도시물류기본계획은 도시 교통정비 또는 도시 교통계획이라는 큰 틀에서 벗어나지 못하였고, 또한 물류시설 및 거점이라 할 수 있는 항만·공항은 관리의 주체가 해당 시설을 관할하는 공사라는 점에서 물류관련 정책·관리 부분이 여러 부처에 분산되어 효율적으로 추진하기 어렵다는 문제점이 지속적으로 제기되어 왔다.

따라서 국내외적으로 물류산업의 중요성이 증가하고 있는 현 시점에 물류정책위원회의 기능을 강화하는 등 물류정책의 종합조정기능을 보강하는 한편, 국제적인 물류경쟁이 심화되는 여건 아래 국내 물류기업의 해외진출 촉진 및 국제경쟁력 강화 등 국제물류의 활성화 기반을 구축하기 위하여 기존의 「화물유통촉진법」을 개선·보강하여 물류정책기본법을 제정하고 이를 바탕으로 새로운 도시물류기본계획의 수립이 필요시 되고 있다.

새로운 도시물류기본계획의 수립을 위해서는 세부적인 정책방향이 필요하며, 이러한 정책방향 수립을 위해서는 기존의 「화물유통촉진법」에 비해 물류정책기본법에서 다루고 있는 보완된 특징을 살펴볼 필요가 있다. 본 장에서는 도시물류계획 수립시 필요한 몇 가지 사항을 검토하고자 한다.

첫째, 물류 범위의 변화이다. 종전에는 물류의 정의를 화물의 운송·보관·하역을 중심으로 하는 물적 유통으로 정하였으나, 이러한 물적유통 활동에 부가되어 가치를 창출하는 가공·조립·분류 및 포장 등을 포함하는 개념으로 확대되어 정의하고 있다.

둘째, 물류현황조사부문이다. 기존에는 물류에 관한 기본적인 정책 및 계획을 수립·시행하기 위하여 필요한 조사 자료가 매우 부족하여 실효성 있는 정책 및 계획의 수립이 어려웠으나, 국토부 장관은 물류에 관한 정책 또는 계획의 수립을 위하여 필요한 때에는 물류현황에 대하여 조사하거나 시·도지사 등에게 물류현황을 조사하게 할 수 있도록 하였다.

셋째, 선진 물류시스템의 구축이다. 지식경제사회의 도래 및 인터넷 혁명으로 물류환경이 디지털 물류환경으로 변화함에 따라 선진 물류체계 구축을 위하여 첨단지식을 보급하고 지원할 필요성이 커지고 있어 국토부장관은 물류기업에게 무선주파수인식 및 첨단화물운송체계 등 물류관련 신기술을 도입하여 적용할 것을 권장·지원하고, 물류공동화·자동화 및 물류표준화를 촉진하기 위하여 필요한 지원을 할 수 있다.

넷째, 환경친화적 물류시스템의 구축이다. 환경분야에 대한 국내외 관심이 고조됨에 따라 환경친화적 녹색물류의 중요성이 부각되고 있어 물류기업 및 화주기업이 환경친

화적 포장 재료를 사용하거나 환경친화적 물류장비·시설로 변경하는 등의 물류활동을 하는 경우에는 이에 필요한 행정적·재정적 지원을 할 수 있다.

다섯째, 국제물류의 촉진 및 지원이다. 기업 활동의 국제화 및 다국적화로 생산·유통·판매가 글로벌화 됨에 따라 국제물류협력시스템의 구축, 해외물류기업의 유치, 국내물류기업의 해외진출 등 국제물류의 촉진을 위한 시책을 마련하고, 물류기업이나 관련 단체가 물류관련 국제기술협력 및 해외 물류시장의 조사 및 투자 사업 등을 하는 경우에는 필요한 경비를 지원할 수 있다.

### Ⅲ. 기존 도시물류기본계획 검토

기존에 수립된 타 광역도시의 도시물류기본계획 중 인천광역시와 같은 임항형 물류도시의 특징을 지닌 부산광역시의 도시물류계획을 살펴보고, 또한 최근에 물류기본계획을 수립하였으며 항만을 포함하고 있는 경기도 물류기본계획을 사례로 제시한다.

#### 1. 부산광역시

부산광역시는 “해양수도 실현을 위한 효율적인 도시물류 체계 구축”이라는 목표를 설정하고, 세계 제5위의 컨테이너 처리항만으로서의 위상을 제고하였으며, 도시내 원활한 물류활동을 위한 체계 개편의 내용을 주요 골자로 하는 도시물류기본계획을 수립하였으며, 이를 위한 분야별 추진과제는 아래와 같다.

① 물류 중심도시 기능 강화 및 동북아 허브항만 실현을 위한 물류간선망 체계를 구축하고, 원활한 화물 수송을 위한 도시 간선망 체계를 구축하며, 항만 배후도로와 운송 체계의 정비를 통한 효과적인 배후 수송망을 구축한다.

② 도시내 화물운송의 효율성을 높이기 위해 공동 집배송과 같은 물류공동화를 실현하고 위험물 수송 관리 및 대형 화물차량의 수송 관리 체계를 구축한다.

③ 외곽 물류시설 조성을 통해 도시내 대형 화물차량의 진입을 억제하고, 도시내 유통단지 조성을 통해 유통시설을 집적화하여 물류시설의 기능 개선 및 재배치로 필요한 물류시설을 확보를 통해 물류공동화·화물운송의 효율화를 실현한다.

④ 유통상업지구의 물류 기능 및 체계 개선한다. 화물차량의 통행 및 조업이 많은 도시내 유통상업지구를 물류 정비구역으로 지정하여 원활한 조업을 위한 주차 및 조업 공간을 확보한다.

⑤ 도시내 첨단 물류정보시스템 구축한다. ITS 첨단화물 운송시스템(CVO)을 통해 컨테이너 화물차량을 주축으로 한 도시내 물류정보시스템을 구축하여 화물차량의 운행

행태 파악을 통한 차량관리시스템을 구축한다.

## 2. 경기도

경기도는 글로벌 물류기반 구축과 효율적인 물류체계 구축을 통한 “환황해 물류중심, 경기도!”라는 목표를 가지고 크게 4개의 전략과 이를 실현하기 위한 6개의 부분별 계획을 제시하고 있다.

① 거점 물류시설의 효율적 정비이다. 국가 거점물류시설 중 경기도내 계획 중인 시설물에 대해 차질 없는 계획 진행이 될 수 있도록 노력하며, 체계적인 광역물류네트워크를 구축하기 위하여 물류기지의 확장과 신설을 계획한다.

② 효율적인 물류 네트워크 구축이다. 물류비용의 대부분을 차지하는 수송비 절감을 위해 국가 상위계획 등을 검토한 효율적인 간선 수송망(도로, 철도)의 구축 방안과 하드웨어적인 네트워크뿐만 아니라 효율적인 정보 활용을 위한 정보화 및 표준화에 대한 정비 전략을 계획한다.

③ 물류 전문인력 양성이다. 산하협력 활성화 및 전문대학원 설립, 관련 R&D 과제 추진 등을 검토하여 경기도 실정에 맞는 세부적인 추진 계획을 통해 경쟁력 있는 물류 전문가를 양성한다.

④ 물류정책의 활성화 정책이다. 물류산업의 규제완화 및 지원제도의 확대 등을 통해 공급 측면의 일자리 창출을 유도할 수 있는 물류산업 분야의 활성화를 위해 구체적인 물류 관련 법령 및 제도 등의 검토를 통한 물류산업 활성화 정책을 제시한다.

⑤ 화물자동차의 효율적인 운행 지원이다. 혼잡지역 운행에 따른 혼잡비용 증가 및 환경오염, 도심상에서의 화물차량 불법 조합주차에 따른 통행불편 및 미관 저하 등의 문제를 일으키는 화물자동차의 운행을 효율화한다.

⑥ 친환경 물류시스템 도입이다. 친환경 차량의 개발 지원 및 이용활성화, 노후 차량의 개선방안을 수립하여, 최근 논의 되고 있는 기후 협약과 같은 국제적인 흐름을 감안한 지속 가능한 정책을 수립한다.

## 3. 기존 도시물류기본계획의 한계

기존 도시물류기본계획은 도시 교통정비라는 큰 틀을 벗어나지 못하였고, 항만·공항은 관리의 주체가 해당 시설을 담당하는 공사라는 점에서 지역고유의 물류정책을 개발하고 수행하는데 어려움이 많았다. 몇 가지 도시물류기본계획의 한계점들을 제시하면 첫째, 모든 도시들이 비슷한 유형의 조사를 통해 계획을 수립하였는데, 이는 조사의

틀과 형식이 일률적인 국가물류기본계획 수립 지침에 의해 도시마다의 특성이 반영되지 않은 것으로 판단되며, 따라서 추후 도시물류기본계획 수립시 그 지역의 특성에 맞게 중점 사항을 설정하여 조사가 이루어져야 할 필요가 있다.

둘째, 물류조사의 대부분이 화물차 출발점/도착점(Origin/Destination)과 물류시설의 입지, 규모 등에 관한 사항으로 물류시설관련 계획이나 물류체계에 대한 분야에만 치중되어 있어, 그 외 중요한 사항인 경기도에서 최근에 유일하게 실시하였던 물류의 관리적인 측면인 화물자동차의 관리 및 조업주차 실태 등과 같은 상세한 조사가 부족한 실정이다.

셋째, 물류활동은 민간이 그 주체가 되는 활동으로 그 범위가 주변 지역과 밀접한 생활권 단위의 특성을 가지고 있는데 기존의 도시물류기본계획은 도시 생활권을 고려하지 못한 단위 시로서의 계획으로 수립되어 추진되어왔다.

넷째, 도시물류기본계획상의 시행계획 추진시 예산의 확보에 문제를 말할 수 있는데, 재정 자립도가 낮은 지방정부의 한정된 예산으로는 대규모의 물류관련 사업추진이 불가능하여, 국비의 지원이 없이는 현실적인 사업추진이 불가능하며, 이는 지역물류계획 주체의 사업추진의 한계성과 시행계획의 무의미함을 초래할 수 있다.

마지막으로는 현실과 지역 상황에 맞는 목표의 설정과 이를 실현하기 위한 추진계획, 그리고 이 시행계획들을 평가할 수 있는 과학적이고 현실적으로, 수치화 할 수 있는 평가 지표를 설정하여, 해당 추진계획들에 대한 평가 및 개선을 피드백 할 수 있는 체계가 구축되어 있지 않다.

## IV. 인천시와 도쿄시의 물류계획 비교

### 1. 물류계획의 배경

경제활동의 국제화, 기업간 경쟁의 격화, 라이프스타일의 다양화 등이 진전되고 있는 가운데, 보다 저비용으로 고서비스의 물류가 요구되고 있다. 한편, 교토 의정서에 근거하는 이산화탄소(이하 「CO2」) 저감 등의 환경문제에 대비하는 것이 중요한 과제가 되었다. 이러한 배경에 의해, 현재, 일본도, 광범위하고 종합적인 관점에서의 물류개혁이 요구되어지고 있다.

특히 인천과 도쿄는 수도권에 위치하고 있어 경제·산업의 중심인 것과 동시에, 물류 문제의 가장 주요한 시발점으로, 공항과 항만을 동시에 지니고 있는 임항형 도시라는 점에서 물류의 중요성이 더욱 커지고 있으며 체계적인 물류계획 또한 절실히 요구되어진다.

## 2. 물류계획의 추진방향과 추진정책

인천광역시의 경우 2020년을 기준으로 “동북아시아 경제권에서 최고의 물류 경쟁력을 보유한 대한민국 경제중심 물류도시”로 성장을 목표로 추진방향을 설정하고 있다.

세부 추진정책으로는 압도적 수준의 기능별(수송, 보관, 하역), 수단별 물류활동 지원정책의 수립과 지역 물류시설과 장비의 합리적 배치와 정비, 수도권 지원형 연계 화물운송 체계 구축, 물류효율성 향상(공동화 정보화 표준화), 인천 지역물류산업의 국내 1위 경쟁력 확보, 전문인력 양성 및 기술개발체계 구축, 동북아 관문도시로서의 국제물류 촉진과 지원, 지속가능한 순환형 친환경 물류체계의 구축 등으로 설정하였다.

한편, 도교의 정책목표는 “생산으로부터 소비까지 일관해 효율적인 물류”이다. 생산으로부터 소비까지 효율적인 물류시스템을 목표로, 지구 정비 및 생활·환경의 개선을 실현하는 것을 가장 중요한 추진방향으로 고려하고 있다.

먼저, 지역의 활력을 높여 쾌적한 생활을 지원하는 물류활동이다. 시차원에서 보다 적극적으로 유통 가공 등을 통해 부가가치 물류서비스를 제공하도록 장려하고 있다. 또한 화주가 밀집되어 있는 공단이나 산업시설 등에서는 지자체, 3자 물류업자, 공단이나 산업단지 주체들과 제휴하여 지구정비를 실시해 나가도록 지원하는 것을 특징으로 하고 있다. 다시 말하면, 지역의 물류를 지원하는 3자 물류회사의 물류 기능을 강화하고 지구 정비를 위한 주체들과의 적절한 제휴를 통해, 지역의 활력을 높이고 쾌적한 생활을 지원하도록 하는 물류활동을 추진하고 있다.

그 다음은, 생활환경·지구환경 개선이다. 물류활동에 수반하는 SPM, NO<sub>2</sub>, CO<sub>2</sub> 등의 배출을 줄여, 생활환경·지구환경을 향상시켜 나아가고 있다. 환경적 오염을 줄이기 위한 주변도시와의 협력도 이루어가고 있으며 이런 일환으로 나라, 도교 도시권 교통계획 협의회를 창설하여 효과적으로 도, 시, 구, 읍면등과의 제휴를 강화하고 있는 것이 매우 인천시와 비교할 때 이례적이다. 결국, 지역의 활력을 높이고 쾌적한 생활을 지원하는 효율적인 물류의 실현을 위한 생활환경·지구환경의 개선을 강조하고 있는 점이 인천시와 차별된 주목할 만한 점이다.

덧붙여 도교시의 추진정책을 살펴보면 아래와 같다.

첫째, 육·해·공의 광역 물류 네트워크의 형성이다. 도교 및 수도권에서는, 전국지역, 또는 해외지역으로의 공항과 항만을 통한 물류네트워크 확대를 통해 물류산업이 지원되도록 하고 있다. 항만·공항에서의 국제 물류 기능을 강화함과 동시에 고속도로를 중심으로 하는 육상교통망을 확대하여, 항만·공항과의 연계를 강화하는 것을 포함하며, 물류 거점들과 육·해·공의 네트워크를 유기적으로 연계하고자 하는 것이다. 또한 대형 화물차량의 상시체증구간을 조사하여 해결하고자 한다.

둘째, 항만, 공항 및 물류 거점 정비의 추진이다. 항만이나 공항의 시설 확충이나 운영 효율화 등을 통해, 증가하는 화물에 대응하면서, 비용 절감, 리드 타임의 단축 등을 실현하고 또한 항만 또는 공항 배후지역 안에 위치한 고부가가치 유통물류센터의 설립 추진을 통해 중소기업의 물류활동이 원활히 해결되도록 지원한다.

셋째, 지역의 활성화를 향한 공동물류 활성화이다. 공동 배송, 공동보관 등 물류 효율화를 도모하기 위해 적극적인 지원을 통해 중소기업들의 물류가 효율적으로 이루어지도록 지원한다.

넷째, 도시환경을 고려한 효율적 물류이다. 모달(Modal) 쉬프트의 추진에 의한 환경오염의 절감, 환경을 고려한 대형 화물차의 고속도로로의 유도, 화물들의 도난·방재 대책의 강화 등을 통해 물류측면에서의 환경문제나 도시 생활의 향상을 도모한다.

### 3. 인천시와 도쿄시의 물류계획 비교

도쿄시 물류계획의 몇 가지 특성들을 토대로 인천도시물류계획의 시사점을 제시하면 아래와 같다.

첫째, 도시물류기본계획에서의 물류조사는 계획적이고도 중·장기적인 차원에서 이루어져야 할 필요가 있다. 물류정책기본법상에서도 국토부장관은 물류에 대한 정책 또는 계획의 수립을 위하여 필요한 때에는 물류현황에 대하여 언제든지 조사하거나 시·도지사에게 물류현황을 조사할 수 있게 하였다. 그러나 현실적으로 그동안 광역시·도에서 이루어지고 있는 물류기본계획은 물류시설계획이나 물류흐름 분야에만 치중되어져서 교통량 조사, 화물차 O/D, 유통물류시설입지, 규모 등에 관한 것으로 국한되었다.

도쿄 물류기본계획에서 5년 단위로 실시되고 있는 조사 중에는 물류공동화 지표관리, 화물자동차의 조업관리 및 주차실태, 주요화물차 병목정체구간 등 인천도시물류기본계획시의 조사와 비교 할 때 좀 더 자세하고 상세한 조사들이 이루어지고 있다. 인천광역시도 중·장기 또한 단기적인 차원에서의 물류조사를 구분하여 좀 더 세부적인 물류조사를 규칙적으로 실행할 필요가 있을 것이다.

둘째, 중소기업 내지는 3자물류기업을 활용한 물류계획을 통해 생활환경을 개선하고 부가가치를 창출할 필요가 있다. 기존 도시물류계획에서는 국제경쟁력, 환경물류 등에 물류계획시 높은 관심을 기울였기에 주로 특정 대기업, 대규모 물류업체, 수출입공단 등에 많은 관심이 집중될 수밖에 없었다. 그러나 실제적으로는 도시의 물류를 지원하는 3자물류업체와 그것을 활용하는 중소기업이 도시물류기본계획의 핵심주체가 되어야 할 것이다. 도쿄의 사례와 같이 중소화주가 밀집되어 있는 공단이나 중소규모의 산업단지 등에 지자체, 3자물류업자, 공단, 산업단지 주체들과 공동으로 제휴를 통해 도시물류협

의체를 구성할 것을 제안하고자 한다.

셋째, 인천시의 경우 인천지역만 효율적으로 도시물류기본계획을 실행하기에는 현실적으로 매우 어렵다. 왜냐하면 광역시·도에서의 화물교통의 유출입은 지역내와 지역간으로 구분되며 지역간의 화물의 흐름이 결국 지역내로 유입되는 결과로 이어지기 때문이다. 또한 유통물류시설의 경우에도 인천과 경기도, 서울 지역이 서로 상호간에 인접하고 있어, 개별적으로 각각의 도시에서 유통물류시설을 계획·건설한다면 서로 간에 과잉·중복투자의 발생가능성이 있을 것이다. 이는 도쿄시에서 제시하고 있는 주변시·도와의 협의회를 통해 지역의 활력을 높이고 효율적인 물류를 실행하고 있는 사례를 참고할 수 있을 것이다. 도시물류기본계획상에서 최소한 중복투자가 우려되는 물류계획 분야에서 만큼은 서로 협의를 통해 공동조사 및 계획이 이루어질 수 있도록 추진하는 것이 필요할 것이다.

넷째, 환경·친화적인 물류시스템의 구축이 필요하다. 환경분야에 대한 국내의 관심이 매우 높아지고 있으며, 녹색물류에 대한 중요성이 부각되어 지므로 인천시에서도 도쿄와 같이 환경적 오염을 줄이기 위한 주변도시와의 협력도 적극 추진할 필요가 있으며 이런 일환으로 주변지역과의 교통 계획 협의회를 창설하여 효과적으로 도, 시, 구, 읍면등과의 제휴를 강화하는 전략도 추진할 만하다. 또한 물류기업 및 화주기업이 환경친화적 포장 재료를 사용하거나 환경친화적 물류장비·시설로 변경하는 등의 물류활동을 하는 경우에는 이에 필요한 행정적·재정적 지원을 할 필요가 있을 것이다.

## V. 결론

그동안 수립된 도시물류기본계획들은 주로 도시내 그리고 도시간 화물의 흐름과 관리에 계획의 초점이 맞추어왔다. 이는 글로벌한 물류활동, 다품종 소량생산의 화물의 최근 특성, 고부가 저비용 물류서비스에 대한 다양한 요구 등을 반영하지 못하는 결과로 이어졌으며, 특히 인천광역시와 같은 공항과 항만을 포함하는 임항형 지역에 대한 특수한 물류특성을 제대로 반영하기에는 역부족이었다.

그러나 정부는 글로벌 물류환경변화에 있어서 핵심이슈로 등장하고 있는 “국제경쟁력 강화”, “녹색환경물류” 등의 내용이 보완된 물류정책기본법을 2009년 제정함으로써 도시물류기본계획 또한 그 변화된 내용에 발맞추어 추가적인 수정·보완이 필요한 시점이다.

이러한 관점에서 본 연구는 물류정책기본법에서 제시된 주된 변화특성들을 먼저 세부적으로 검토하였으며, 또한 기존 도시물류기본계획의 사례를 통해 한계와 문제점을

파악하고 더 나아가 인천과 같은 공항과 항만을 포함하는 임항형도시인 도쿄시의 사례를 통해 인천시 도시물류기본계획의 정책방향을 제시하고자 하였다.

요약하면 인천광역시 도시물류기본계획 입안시에는 첫째, 인천시에 필요한 다양한 물류조사가 효율적으로 병행될 필요가 있으며, 둘째, 지자체, 3자물류업자, 공단, 산업단지 주체들과 공동 제휴를 통해 “도시물류협의체” 구성을 검토할 필요가 있을 것이다. 셋째, “주변시·도와의 협의회” 조직을 통해 지역의 활력을 높이고 효율적인 물류를 실행하여 서로간의 과잉·중복 투자가 발생하지 않도록 해야 할 것이며, 넷째, 환경친화적인 물류장비·시설로 변경하는 등의 물류활동을 하는 경우에는 이에 필요한 행정적·재정적 지원을 할 필요가 있을 것이다. 마지막으로 도시물류기본계획 수립시 인천지역 현실과 상황에 맞는 목표의 설정과 이를 실현하기 위한 추진계획, 그리고 이 추진계획들을 평가할 수 있는 과학적이고 현실적으로 수치화 할 수 있는 평가 지표를 설정하여, 해당 추진계획들에 대한 평가 및 개선을 피드백 할 수 있는 체계가 구축되어야 할 것이다.

## 참고문헌

- 국토해양부, “국가물류기본계획 수정계획”, 2006-2020.  
국토해양부, “국가물류시설개발 종합계획”, 2008-2012.  
국토해양부, “항만배후단지 개발 종합계획”, 2006-2020.  
경기도, “도시물류기본계획”, 2008.  
도쿄시, “물류기본계획 총람”, 2010.  
박상철, “도심내 도시물류정비를 위한 미시적 접근방법에 관한 연구”, 『대한토목학회지』, 제25권, 제4호, 2005, 543-548.  
이우승, “도시 물류시설계획 수립시 접근방법에 관한 연구”, 『물류학회지』, 제15권, 제1호, 2005.  
인천시, “도시물류기본계획”, 2005.  
윤정미, “인천시의 효율적인 도시물류정비를 위한 화물물동량 및 화물차의 유동특성분석”, 『지리정보학회지』, 제8권, 제2호, 2005.  
여기태, “QFD모델을 이용한 도시물류개선시스템의 구축 및 평가에 관한 연구”, 『한국해운학회지』, 제41권, 2004.  
여기태·박준배, “전라북도 지역발전을 위한 물류진단시스템구축 및 개선방안 제시에 관한 연구”, 『한국항만경제학회지』, 제22권, 제1호, 2006, 87-103.  
서선애, “기업특성에 따른 물류비 구성요소에 관한 연구”, 『한국항만경제학회지』, 제24집 제4호, 2008, 219-236.

**한국항만경제학회지 제27집 제3호**

서울시, “도시물류기본계획”, 2006.

정환호, 고봉훈, “인천항 이용 만족에 따른 경쟁력에 관한 실증연구”, 『한국항만경제학회지』, 제25권, 제3호, 2009, 183-206.

제주도, “도시물류기본계획”, 2010.

차중곤, “부산지역 도시물류의 개선방안에 관한 연구”, 『물류학회지』, 제9권 제1호, 1999.

하영석·서정수, “대구·경북지역 기업의 물류특성 분석”, 『한국항만경제학회지』, 제27권, 제2호, 2011, 241-60.

홍명호, “도시 유형화와 물류시설 정비에 관한 연구”, 『물류학회지』, 제15권, 제2호, 2005.

Garrido, R. A., “Insight on Freight and Commercial Vehicle Data Needs”, Working Paper, Pontificia Catholic University, 2001.

TRB, “A Concept for a National Freight Data Program”, Special Report 276, Transportation Research Board, 2003.

## 국문 요약

# 인천광역시 도시물류기본계획 수립을 위한 정책방향

정태원 · 이충효

본 연구는 물류정책기본법에서 제시된 변화특성들을 먼저 세부적으로 검토하였으며, 또한 기존 도시물류기본계획의 사례를 통해 한계와 문제점을 파악하고 더 나아가 인천과 같은 임항형 도시이며 수도권지역에 위치한 도교시의 사례를 통해 인천시 도시물류기본계획의 정책방향을 제시하고자 하였다. 결과를 요약하면 아래와 같다.

첫째, 도시물류기본계획에서의 물류조사는 계획적이고도 중·장기적인 차원에서 이루어져야 할 필요가 있다. 둘째, 중소기업 내지는 3자물류 기업을 활용한 물류계획을 통해 생활환경을 개선하고 부가가치를 창출할 필요가 있다. 셋째, 도시물류기본계획상에서 최소한 중복투자가 우려되는 물류계획분야에서 만큼은 인천, 경기, 서울간에 서로 상호간의 협의를 통해 공동조사 및 계획이 이루어질 수 있도록 추진하는 것이 필요할 것이다. 넷째, 인천시에서도 기업의 환경친화적인 물류활동에 대한 직접적인 행정적·재정적 지원을 할 필요가 있을 것이다. 마지막으로, 도시물류기본계획 수립시 인천지역 현실과 상황에 맞는 목표의 설정과 이를 실현하기 위한 추진계획, 그리고 이 추진계획들을 평가할 수 있는 평가 지표를 설정하여, 개선정도를 파악할 수 있는 피드백 체계가 구축되어야 할 것이다.

**핵심 주제어:** 인천광역시, 도교시, 도시물류, 3자물류기업, 물류정책