

서울시 물류정책의 방향과 공공부문의 역할에 관한 연구

이 우 승*

City Logistics Policy and Role of the Public Sector in Seoul

Woo-Seung Lee*

요약 : 도시물류의 비중이 점차 커지면서 도시내 물류체계를 효율화하고 도시가 지향하는 도시물류의 미래상을 실현하기 위하여 화물유통촉진법의 규정에 의한 도시물류기본계획을 서울시를 비롯한 7대 광역시에서 수립하도록 하고 있다. 그러나 우리 나라에서는 도시물류정책 수행을 위한 도시물류관련계획이 기존의 도시기본계획이나 도시교통정비계획 등에서 다루어져 왔으나, 이들 계획의 경우 여객교통부문에 중심을 두고 있어서 물류계획 자체가 한계성을 지니고 있다. 더욱이 우리 나라는 아직까지 도시물류 실체에 대한 명확한 인식이 부족한 가운데, 국가물류에서와 같이 관주도형의 계획중심적 접근을 하고 있는 실정이며, 이에 따라 도시물류에서 실질적으로 요구되는 물류정책의 방향을 제대로 제시하지 못하고 있는 실정이다. 이에 본 연구에서는 도시물류의 실체를 파악하기 위해 도시물류의 정의와 개념을 명확히 하고, 도시에서의 물류정책에 대한 방향을 제시하며, 도시에서의 물류정책을 수행하기 위한 공공부문의 역할을 제시하였다. 도시물류는 그 출발점이 기업물류로부터 시작되며, 도시내에서 민간기업 물류활동의 부산물로 인해 초래되는 환경에 대한 악영향과 부정적 영향을 최소화하도록 공공부문이 교통환경·교통혼잡·에너지 소비를 고려하면서 도시에서의 민간기업의 물류활동 및 수송활동을 도시 전체 차원에서 최적화하는 과정으로 정의되고 있다. 이러한 측면에서 본 연구에서는 서울시의 실효성있는 물류정책 수행을 위해 도시계획 차원의 물류시설 건설보다는 도시교통 차원의 화물자동차관리를 통한 사회적 비용의 최소화 방안들과 민간물류 효율화를 위한 관민협력체계의 구축 등을 제시하였다.

주제어 : 물류계획, 도시물류, 물류정책, 공공역할, 관민협력체계

ABSTRACT : Since mid of 1990, as the importance of the urban freight in Korea has been gradually comprehended, the seven metropolises including Seoul were supposed to establish the Urban Freight Transportation Planning(UFTP) in accordance with the provision of the Freight Distribution Promotion Law(FDPL). As the importance of city logistics(CL) was gradually comprehended, the establishment of city logistics transportation planning(CLTP) under the regulation of logistics distribution law provision became obligatory for the seven metropolises including Seoul. In Korea, however, though CLTP executing CL policy has been considered within the existing city master planning or city transportation planning etc, these planing have revealed some limitation in logistics planning themselves because they are structurally more dependent on the passenger transportation sector. Moreover, since, in the lack of clear understanding about CL, the government-led planning-oriented approach of national logistics(NL) have been adopted, the proper guidances demanded for CL have not been practically proposed. Aiming at clearly grasping what CL is, this study tries to define and conceptualize CL, to guide

* 서울시정개발연구원 도시교통연구부 연구위원(Research Fellow, Department of Urban Transportation, Seoul Development Institute)

the direction of CL policy, and to propose the role of public sector for executing the CL policy of city. CL begins from the enterprise logistics(EL). It is defined as an optimization process of the logistics and transport activities of private firms in entire city level and simultaneously public sector minimizes the adverse and negative effects incurred by the outgrowths of private firms' logistics activities within city considering transportation environment, traffic congestion and energy consumption. In these aspects, for executing effective freight policy in Seoul, rather than depending on the construction of logistics facilities in city planning level, this study emphasizes the minimization of social cost through the management of logistics vehicles in the level of city transportation and the necessity of public private partnership.

Key Words : logistics planning, city logistics, logistics policy, role of the public sector, public-private partnership

I. 서론

우리 나라는 1970년대 중반이후 고도경제성장으로 인해 화물물동량이 급속히 증가하면서 화물운송수요가 지속적으로 늘어나는 가운데 점차적으로 높아지는 물류비에 대한 국가차원의 대응이 요구되었다. 이에 따라 물류관리의 중요성이 인식되면서 1990년대 이후부터는 국가물류기본계획을 수립하는 등 국가물류 내지 지역간 물류에 대한 관심을 갖게 되었고, 1990년대 중반이후부터는 지방자치정부의 출현과 함께 수도권 및 지방대도시의 광역화에 따라 광역대도시의 개발과 발전이 이루어짐으로써 물류에 대한 관심과 정책이 도시중심의 도시물류로 점차 변화해가고 있다.

도시에서의 물류정책을 수행하기 위한 기존의 도시물류관련계획은 도시기본계획이나 도시교통정비계획 등에서 다루어져 왔으나, 이들 계획의 경우 여객교통부문에 중심을 두고 있어서 물류계획 자체가 한계성을 지니고 있었다. 이에 정부에서는 도시물류계획의 중요성을

인식하고 2000년 1월 28일 『화물유통촉진법』의 개정을 통해 도시물류기본계획의 수립을 의무화함에 따라 우리나라에서도 서울시를 비롯한 7대 광역시에서 도시물류기본계획을 수립할 수 있게 되었다.

그러나 건설교통부에 의해 7대 광역시로 전달된 도시물류기본계획 수립지침은 이들 대도시에서 해당도시의 특성에 맞는 물류정책을 수행하기에는 어려운 부분들이 있다. 즉 대도시 지방정부 차원에서 물류정책을 수행하기보다는 오히려 중앙정부 차원의 국가물류기본계획에서 계획을 수립하여 물류정책으로 수행해야 할 부분들이 포함되어 있다.

한편 도시물류 주체로서의 민간부문은 점차적으로 국내외의 경제환경이 변화하면서 생산자중심에서 소비자중심으로, 산업사회에서 정보사회로, 소품종·대량생산에서 다품종·소량생산으로, 소빈도·대량운송에서 다빈도·소량운송으로 사회구조와 물류패러다임이 변화하는 가운데, 물류효율화와 서비스 고도화를 추구하지 않으면 안되는 상황에서 자사의 개

별적 최적화를 도모하도록 민간기업의 물류전략도 크게 변화하고 있다.

따라서 도시물류의 주체로서의 민간부문이 물류활동을 수행한다 하더라도 그 활동범위가 도시내에만 국한된 것은 아니며 더욱이 인접 도시 및 지역과의 깊은 연계성을 갖고 있기 때문에, 공공부문으로서 단일도시의 시정부가 물류계획을 수립하고 이를 물류정책으로 시행하는 데는 여러 측면에서 어려운 점이 존재한다. 이는 국가물류나 지역간 물류와 같이 국가의 전체적 틀속에서 물류정책이 나아가야 할 목표와 향후방향을 제시하기 위해 중앙정부가 주도적으로 계획하고 유도하는 것과는 큰 차이를 보이는 점이라 할 수 있다.

우리나라는 아직까지 도시물류 실체에 대한 명확한 인식이 부족한 가운데, 국가물류에서와 같이 관주도형의 계획중심적 접근을 하고 있는 실정이며, 이에 따라 도시물류에서 실질적으로 요구되는 물류정책의 방향을 제대로 제시하지 못하고 있는 실정이다.

이에 본 연구에서는 도시물류의 실체를 파악하기 위해 도시물류의 정의와 개념을 명확히 하고, 도시에서의 물류정책에 대한 방향을 제시하며, 도시에서의 물류정책을 수행하기 위한 공공부문의 역할을 제시해 보고자 한다. 본 연구의 목적은 도시물류의 실체와 정책방향을 제시함에 있어 대규모 소비도시로서 고밀도개발과 수도권으로의 광역화가 진행된 서울시를 중심으로 향후의 물류정책 방향과 공공부문의 역할을 제시하는 데 있다.

이를 위해 본 연구의 구성은 다음과 같다. II장에서는 도시물류에 대한 이론적 고찰로서

도시물류의 정의와 구성요소, 외국 주요 대도시의 도시물류정책 등에 대해 살펴보고, III장에서는 서울시 물류환경 변화를 도시계획 측면과 화물운송 및 유통산업 측면에서 검토한 다음, 서울시의 도시물류 특성을 파악해 본다. 그리고 IV장에서는 서울시 물류의 향후전망과 정책방향을 살펴보고 공공부문에서의 역할 등을 정립한 후, V장에서는 결론을 맺고자 한다.

II. 도시물류의 이론적 고찰

1. 도시물류의 정의와 구성요소

도시물류(city logistics)는 화물의 이동과 관련된 시설 및 운영의 조합, 즉 교통측면에서 상품의 공간적 이동을 나타내는 물자유통(freight transport, goods movement)과 유통측면에서 물자이동 외에 보관·유통가공·포장·하역·정보 등이 포함된 물적유통(physical distribution, commodity flow)이 공간적으로 도시내에 한정된 경우의 물류를 의미한다(苦瀨博仁, 1999). 이는 주로 운송형태가 1개지점 ↔ 다수지점으로 소비재가 중심이 되는 단거리운송의 도로운송이 거의 대부분을 차지하며, 도시화의 진전에 따른 도시기능 분화와 지역확대, 도로혼잡 등은 도시물류에서의 커다란 변수이자 제약이 된다. 그리고 이러한 제약으로 인해 도시에서는 집배송거리 증가, 교통혼잡 가중, 불법조업으로 인한 교통소통장애 등과 같은 사회적 비용을 창출하게 되며, 이러한 비용을 절감시키는 것이 도시에서의 물류정책의 기본방향이라 할 수 있다.

谷口榮一과 根本敏則은 도시물류를 군사물류(military logistics)가 기업물류(business logistics)에 응용되고 이것이 발전한 것으로 간주하고 있다(谷口榮一・根本敏則, 2001). 그들은 도시물류의 발전과정을 다음과 같이 설명하고 있는데, 공급이 수요를 창출하던 초기단계의 단순사회에서는 기업은 자신에게 유리한 장소에서 상품을 생산하고 자신에게 좋은 시기에 배송함으로써 물류에서는 생산이나 소비와는 그다지 상관없이 단독으로 효율화를 꾀하면 되었다. 그러나 사회가 복잡해지고 수요가 중요시되면서 소비자요구에 맞추어 JIT수송을 행하는 등, 상품배송을 위한 배송빈도의 변경, 물류거점 및 생산공장의 배치 변경 등이 행해지게 되었다. 그리고 이와 같은 기업물류의 최적화는 기업이나 사회에는 매우 큰 공헌을 하였으나 동시에 고밀화되고 복잡해진 도시에서의 환경에 대한 악영향과 교통체증의 심화 등과 같은 부정적인 영향을 미침으로써 도시에서는 기업물류로부터 발생하는 부정적 영향을 최소화하는 것이 문제화되고, 이것이 도시물류의 핵심이라고 설명하고 있다.

따라서 그들은 도시물류를 시장경제의 틀속에서 교통환경·교통혼잡·에너지 소비를 고려하면서 도시에서의 민간기업의 물류활동 및 수송활동을 도시 전체차원에서 최적화하는 과정으로 정의하고 있다(谷口榮一・根本敏則, 2001). 이 때 시장경제의 틀속에서라는 표현은 공공부문에서의 규제와 계획적 관여가 과도할 경

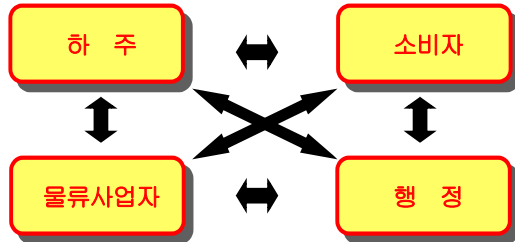
우 자유로운 기업의 물류활동 및 수송활동을 쇠퇴시키지 않기 위한 것이며, 교통환경·교통혼잡·에너지 소비를 고려하는 것은 경제적 효율뿐만 아니라 도시 전체에서의 사회적 비용을 최소화하기 위한 것이다.

한편 도시물류에는 하주(제조업자, 도소매업자 등), 소비자(주민 포함), 물류사업자(운송사업자, 창고사업자 등), 행정(시, 국가)의 4가지 이해당사자(stakeholder)가 존재하는데(<그림 1> 참조), 행정은 물류활동에 따른 환경오염 방지의 환경기준, 교통안전과 교통소통을 위한 교통규제, 도시균형발전을 위한 토지이용규제 등의 규칙을 제정하고,¹⁾ 기업간의 공정한 경쟁을 위해 기업·개인이 이를 준수하도록 하며 사회적 비용의 발생을 최소화하도록 하는 것이 그 역할이라 할 수 있다. 따라서 도시물류정책의 수행을 위한 접근은 국가물류 차원의 큰 틀에서 국가전체를 대상으로 한 물류효율화와 물류발전을 위해 물류계획과 정책을 수립하는 거시적 접근과는 차이가 있으며, 주로 민간부문의 물류효율화를 추구하도록 하면서 도시전체의 사회적 비용 최소화를 위한 도시차원의 미시적 접근이 주요 내용이라 할 수 있다(<그림 2> 참조).

<그림 3>에서 보는 바와 같이, 도시에서의 공공부문의 물류문제로는 첫째로 시설측면에서 일반건물과 물류시설과의 토지이용 혼란으로 인한 물류시설 배척, 물류시설의 산발적 입지에 의한 용도혼재 등을 들 수 있으며, 둘째

1) 도시물류문제의 주요대상 및 중심과제는 우리 나라와 외국과는 차이가 있는데, 우리 나라에서는 도시내의 3톤 이하 소형화물자동차에 의한 무질서한 조업행위 및 불법주박차, 주거지역의 거주성 파괴 등이 문제가 되고 있으나, 외국에서는 오히려 소형화물자동차 보다는 5톤 이상의 중·대형 화물자동차에 의한 도시에서의 환경오염 및 교통사고 등의 안전이 문제가 되고 있다.

로 화물교통측면에서 교통혼잡과 불법 주정차, 트럭에 의한 주거환경 악화 등을 들 수 있다.

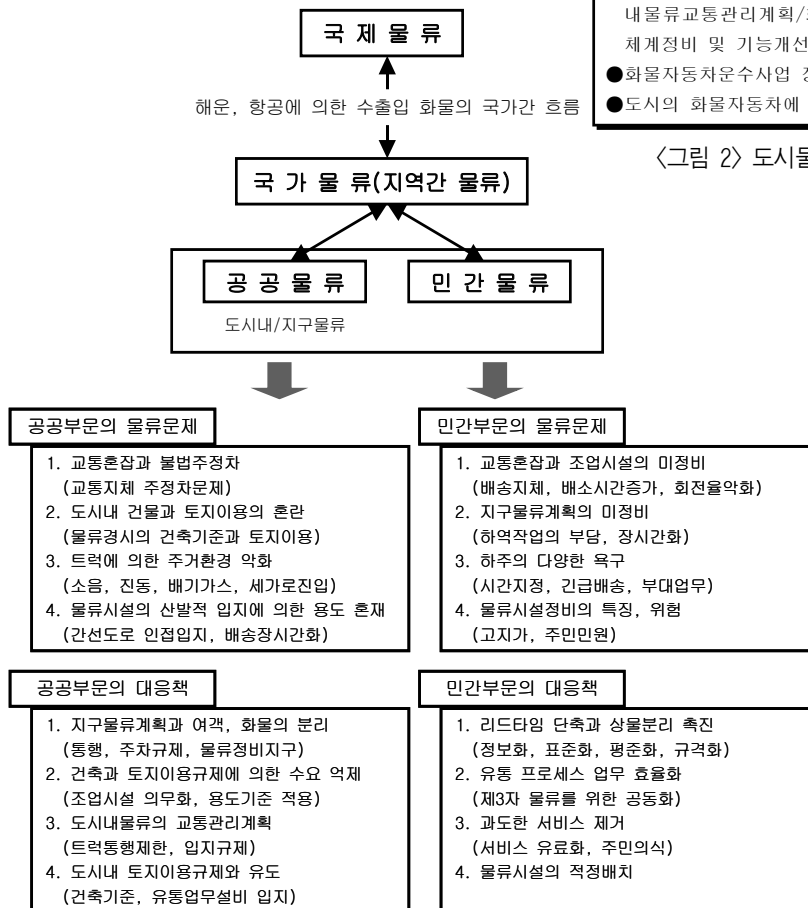


〈그림 1〉 도시물류의 구성요소

국가 물류	지역간 물류로서 화물이동이나 물류의 범위가 공간적으로 국가전체 혹은 지역간에서 이루어지는 물류
<ul style="list-style-type: none"> ●지역간 물류효율화와 물류체계 구축을 위한 국가 차원의 거시적 접근 ●물류간선망계획/화물운송효율화계획/물류거점시설 건설 및 운영계획/국가물류정보망계획/신물류시스템도입계획 ●화물자동차운수사업 정책의 수립 ●국가의 총화물물동량에 의한 화물수요가 주요대상 	

도시 물류	화물의 이동과 관련된 시설 및 운영, 유통활동 등의 조합이 공간적으로 도시에 한정된 경우의 물류(도시내물류/지구물류)
<ul style="list-style-type: none"> ●민간활동의 자율성 확보에 의한 효율성 추구하고 도시전체의 사회적 비용 최소화를 위한 도시차원의 미시적 접근 ●지구물류개선계획/노상조업주차시설 설치 및 운영 계획/주거환경침해 및 환경오염약화방지계획/도시내물류교통관리계획/화물자동차관리계획/물류시설 체계정비 및 기능개선계획 ●화물자동차운수사업 정책의 집행 ●도시의 화물자동차에 의한 화물교통이 주요대상 	

〈그림 2〉 도시물류와 국가물류 구분



자료 : 苦瀬博仁(1999).

〈그림 3〉 도시의 공공 및 민간부문 물류문제

2. 외국 주요 대도시의 도시물류정책

OECD국가들 중심으로 외국 주요 대도시에서의 도시물류정책들을 살펴 보면(〈표 1〉 참조), 도시 차원의 지방정부 수준에서 접근하는 정책으로는 화물자동차와 관련된 화물교통정책과 대기오염 및 소음 등과 관련된 환경정책이 주류를 이루고 있으며, 중앙정부차원에서는 물류시설과 관련된 시설정책을 중심으로 정책

을 시행하고 있다. 지방정부차원에서 수행하고 있는 정책들을 구체적으로 살펴 보면, 첫째 화물자동차 통행 및 운행과 관련해서는 진입규제, 운행규제, 운행루트 지정, 일괄/공동수송 등이 있고, 둘째 화물자동차 주차 및 조업과 관련해서는 불법주차금지와 조업주차개선 등이 있으며, 셋째 환경오염과 관련해서는 소음 감소와 대기오염규제 등이 있다.

〈표 1〉 외국 주요 대도시의 도시물류정책

구분	시책	국 가	시 책 내 용	주체
물류 시설 관련	유통 센터	네덜란드	도시주변의 지방자치의 유통센터 설립(1990-1994) : 성공적이지 못함. 자유롭게 공급되던 마켓에 대한 중앙정부의 간섭은 공급체계관리를 지속할 수 있는 해결책 제시하는 데 있어 악영향을 끼침	중앙정부
		일본	도시지역과 교외지역 유통센터 통합 및 기능들을 강화 : 전체적인 트럭의 수를 줄임	중앙정부
	순환 도로 건설	일본	순환도로 건설 : 도시내 오염과 정체의 감소	중앙정부
		영국	중앙정부의 10년계획에서 100개의 새로운 우회도로와 130개의 지방도로 향상을 위한 투자계획이 포함되어 있음 : 도시내 오염과 정체의 감소	중앙정부
화물 자동차 관련	진입 규제	프랑스	7.5톤이상의 화물운송차량은 공휴일전날과 토요일: 22:00-00:00, 그리고 일요일/공휴일: 00:00-22:00 에 통행이 금지됨(1974~) : 교통사고 감소	중앙정부
		프랑스 La Rochell	3.5톤이상 트럭은 07:00이후 통행금지됨. 물품들은 도심내에서 전자 운송차량을 통해 환적됨 : 전자 운송차량의 부족은 계획을 어렵게 만들었음. 트럭을 위한 주차조업대 제공(프랑스 전역에 걸쳐) : 미약한 단속으로 실패함	지방정부
		프랑스	인구가 30,000 이상인 지방정부는 접근제한을 함. 시간제한은 1999년 이래 파리에서 효과를 거두고 있음. 이 정책은 1991년 시작됨. 특별운송차량에 대한 예외규정(우편물, 냉동식품, 공공재, 케리어 등등) : 트럭의 감소, 밴의 증가, 도심내 오염물 증가	지방정부
		네덜란드	도시지역에서 물리적인 배치에 관한 포럼을 통해 도시 진입규제에 대한 시정부의 정책을 표준화함(1995~) : 개선된 표준화, 화물운송의 중요성에 대한 인식, 투자자간의 협력 증진	중앙정부
		벨기에 Antwerp	7.5톤이상 트럭은 역사유적지역을 들어갈 수 없으며 순환도로를 이용해야 함(1990~) : 순환도로 교통량 증가 몇몇 도시 중심부에서 아침 몇 시간, 상점들의 개점 전시간 등을 허가받은 물품에 대해서만 운송하도록 함 : 서로 다른 time windows를 조정하는데 어려움	지방정부
		체코 Prague	도심내 : 3.5톤이상 운송차량의 진입은 주말 08:00에서 18:00로 제한 도심 : 6톤이상의 운송차량의 진입은 제한 소도시(인구 20,000~400,000 사이)는 도심 진입로에 대한 요금부과 : 환경적인 악영향 감소, 도시는 거주지로써 더 많은 매력 확보	지방정부
		영국	HGV 운송제한은 지방정부에 의하여 부과됨. 계획된 조건(계획된 허가아래 제한된 HGV 활동)을 통하거나 소음감소지표를 통하여 부과되었음. 런던화물조정기구(1985~)는 18톤이상 트럭의 런던진입 규제함	지방정부

(〈표 1〉 계속)

구분	시책	국 가	시 책 내 용	주체
화물 자동차 관련	운행 규제	일본 Tokyo	몇몇 지역은 화물차를 단일중심 지역안에서 집중화하였음. 이 단일 지역은 저오염방출 화물차를 이용하여 단일지역 운송에서부터 최종목적지까지 운송함. 각 고층빌딩은 최종목적지 층까지 화물을 운송할 수 있도록 캐리어를 각 층마다 갖추 : 난재한 운송의 감소, 오염물질 저방출, 도로상 불법주차 감소, 하역비율 증가	지방정부
		일본	통합교통과 FTA 공동 출범 위원회는 산업에 있어서 최선의 이익을 채택하기 위해(계획중) 심야운송시 융통성이 큰 지역을 탐색(2002~) : 산업과 지역 정부들, 심야 운송사업자들이 동의한 실제적인 코드는 거주자 불편의 증가 없이 편안하게 실행될 수 있음(완화된 제도속에 산업투자를 이끌어 냄). 또한 규제가 완화된 심야운송은 소비자들의 낮시간의 운송 강요를 피할 수 있게 할 것임	지방정부
		네덜란드	Haarlem의 슈퍼마켓에 대한 시간외배송(06:00-07:00, 19:00-21:00) : 모든 도소매상인을 포함하는 단체설립이 필수적임. 시간외배송은 교통 효율화를 유도하지만 광범위한 지역에서 실행이 필수적임	지방정부
		영국	우송수단 감소를 목적으로 6개도로축에 대해 44톤 화물자동차에 대한 허용 계획 : 연간 100만 킬로미터의 절약과 80,000~100,000톤의 이산화탄소배출 감소	지방정부
	주차 금지	벨기에	트럭은 특별한 표시가 부착된 공인된 지역을 제외하고 도심 내에서 8시간 이상 장기 주차를 할 수 없음	지방정부
		체코	공화국 대도시에서 화물차량 심야 주차 금지	지방정부
		일본 Tokyo	불법주차차량 감소를 위해 이면도로에서 하역공간을 이용하지 못할 경우, 몇몇 노상주차 미터기가 오직 상/하역 목적을 위한 주차공간으로 제공됨. 또한 주요간선도로에서 노상주차 하역을 감소하기 위해 이들 도로밖에 하역공간을 제공해주는 것이 의논됨	지방정부
		영국 London	HGV의 심야 노상주차 금지 - 노상주차 그리고 하역 제한규정 : 제한규정이 지역환경도 제대로 반영하지 못하여 불만이 많음	지방정부
	조업 주차	일본 Kanazawa	이면도로 상/하역을 위한 공간과 운송을 위한 특정 이면도로에서 사라진 주차제한규정 제공, 동시에 주차미터기를 제공함. 빌딩 소유자와 협의하여 상/하역이 요구되는 공간 추가 제공 : 불법주차의 감소	지방정부
		일본 Tokyo	개정된 주차 단속규정에 따라, 총 층수 면적이 2,000㎡이상되는 빌딩은 이면도로에서 상하역을 위한 공간제공. 공간에 대한 최소면적 규정 일반 자동차와 화물자동차에 대한 도로상 자유주차 규정을 달리 정함. 또한, 상/하역이 이루어지는 운송을 위한 루트지정 및 트럭용 주차미터기 설치 강화	지방정부
		미국	대다수의 도시들이 이면도로 상/하역지역을 제공함. 또한 상/하역 주차제한 시간 규정 : 불법주차 감소, 하역시 빠른 회전을	지방정부
환경 관련	소음 감소	네덜란드	소음감소제도가 활성화됨. 인구가 밀집된 소매업체에게 전달되는 야간배송은 소음 최대 60dB(A)	지방정부
		영국	10년계획에 60%의 도로네트워크 표면위에 방음장치 설치를 위한 투자 계획	중앙정부
	대기 오염	일본	저오염방출 쓰레기 차량과 버스를 구입하기 위해 보조금을 사용함. 3개의 주요 도심 지역안에서 버스나 트럭 운영을 위해 저오염방출 운송차량을 구입하는데 사용함. 저오염 방출 운송차량 구입에 세금감면 정책 실시	지방정부
		영국	오염물질 방출을 줄이기 위해 낙후된 트럭의 기술개조에 보조금(GBP 30만) 지급	지방정부

자료 : OECD(2003)

Ⅲ. 서울시 물류환경 변화와 도시물류 특성

1. 서울시 물류환경 변화

1) 도시계획 측면에서의 물류환경 변화

서울시의 물류환경 변화를 도시계획 측면에서 살펴 보면 다음과 같다. 첫째, 우리 나라는 외국과 달리 국토면적이 협소하고 상대적으로 잘 발달된 도로망체계(<그림 4>참조)로 인해 전국이 만나질 생활권을 형성하면서 도시물류에서도 24시간배송 등과 같은 형태의 운송이 점차 확대되었다. 이에 따라 지역적 범위를 유지하면서 운송사업을 해왔던 기존의 노선화물, 전국화물과 같은 8톤이상의 대형차량에 의한 일반화물에 대해 구역화물과 같은 소형차량으로 환적하는 형태가 줄어들었으며 대안수요로서 1톤~5톤 규모의 화물차량을 중심으로 하는 전국물류수송을 위한 개별화물업체가 성행하였고, 이들 개별화물의 수송형태가 환적수송이 아닌 직송형태의 문전배송체계를 보임으로써 3.5톤~5톤의 중규모 화물차량의 서울시내 출입빈도가 높아지는 현상을 보였다.

둘째, 수도권의 빠른 광역화로 인해 서울시 전체가 수도권의 도심이 되고(<그림 5> 참조), 아울러 서울시 내부에서는 재개발건축과 균형발전지구개발 등 고밀도개발이 촉진되면서 토지이용의 부가가치가 높아짐으로써 자산가치가 높은 업무 및 주거형태의 건축물이 우선시 되었다. 이에 따라 교통의 요지에 입지해야 하

는 물류시설은 점차 서울시 외곽의 수도권지역으로 이전하는 외연화 현상을 보여 화물운송과 물류체계에 변화를 초래하였다(<그림 6> 참조). 대규모 물류시설은 경기도와 수도권 지역에 위치하면서 서울시에는 민간부분의 소규모 물류시설이 입지하고 있으며, 이러한 현상은 1990년대 말부터 자유화되어 조사가 어려운 창고업의 경우에서도 잘 나타나는데²⁾, 대부분 용인, 광주, 기흥 등 시외곽 이전에 따라 도시물류는 물류거점시설에 의한 전국으로부터의 대형화물자동차에 영향을 받기보다는 전국에서 서울시로 직송되거나 수도권지역의 물류거점시설로부터 환적되어 온 소형화물자동차에 영향을 많이 받고 있으며, 이는 앞으로도 계속될 전망이다.

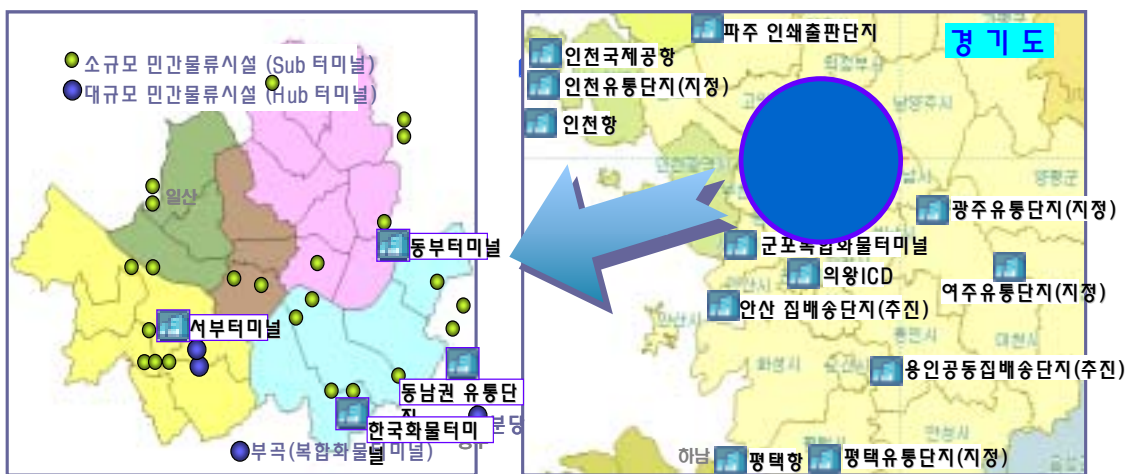


〈그림 4〉전국의 고속도로체계

2) 서울시의 경우 1993년 701개에서 2003년 331개로 10년간 370개의 창고가 감소하였으며, 경기도의 경우 1993년 269개에서 2003년 874개로 605개의 창고가 증가하였다.



〈그림 5〉 수도권 광역화와 수도권의 도심화된 서울



〈그림 6〉 물류시설의 수도권 외연화

2) 화물운송 및 유통산업 측면에서의 물류환경 변화

서울시의 물류환경 변화를 도시교통 측면에서 살펴 보면, 첫째 화물자동차운송사업의 규제완화를 들 수 있다. 우리 나라의 화물자동차운송사업은 초기에는 화물과 여객이 분리되지 않은 상태에서 자동차운수사업법에 의해 규정되었다. 그러나 1980년대와 1990년대를 거치면서 점차적으로 화물자동차운수사업의 규제완화가 진행되면서 1997년에는 기존의 자동차운수사업법에 대해 화물과 여객을 분리시켜 화물자동차운수사업법을 제정하기에 이르렀다. 이는 기존의 운송사업이 전국화물, 노선화물,

구역화물 등과 같은 공간적 범위를 위주로 화물운송체계를 구성하도록 제한한 데 대하여 새로운 운송사업은 우리 나라의 물류환경이나 화물교통여건이 과거와 달리 전국을 대상으로 한다는 점에서 공간적 범위에서는 모든 사업에 대해 전국을 대상으로 한 화물운송을 기반으로 하되 톤수중심의 규모적 범위를 위주로 한 기준을 새롭게 형성하였고, 더욱이 규제완화 차원에서 차량 1대로도 전국대상의 운송사업이 가능하도록 함으로써 개별사업체에 의한 화물운송이 가능해졌다. 그리고 화물운송사업의 규제완화는 2004년 12월 31일부터 일반화

물자동차운송사업을 1대로 낮추는 개별사업체로까지 발전하게 되었다(〈그림 7〉 참조). 특히 화물운송사업이 면허제에서 등록제로 전환된 가운데 용달화물 및 개별화물과 같은 개인사업체가 급속히 증가하였다.

둘째, 화물운송사업의 규제완화와 더불어 물류환경 변화를 가져온 것은 전자상거래, TV홈쇼핑 등 정보산업의 발전에 따른 무점포시장의 확대라 할 수 있다. 1997년 7천억 원대에 불과하던 국내의 무점포판매시장은 2001년 5조 5천억 원~5조 7천억 원 시장을 형성한 것으로 추정되었으며(〈표 2〉 참조), 기업형 유통업체 중 백화점과 할인점에 이어 세 번째로 큰 비중을 차지하는 하나의 확고한 유통채널로 자리잡은 것으로 평가된다(산업자원부, 2003). 이러한 무점포판매업은 특히 인터넷쇼핑몰, TV홈쇼핑 등 새로운 쇼핑환경 및 시장의 확대와 소비의 편의성을 추구하는 소비문화 확산에 힘입어 높은 성장률을 보일 것으로 예상된다. 이에 따라 무점포시장의 상품을 기업 혹은 업체로부터 위탁받아 보관·배송하는 물류·화물운송업체와 택배업체의 동반성장이 예상되며, 따라서 변화하는 물류시장에 효율적으로 대처하기 위한 배송센터, 창고 등의 기능이 절실히 요구된다.

〈표 2〉 무점포소매업 시장규모

(단위 : 십억원)

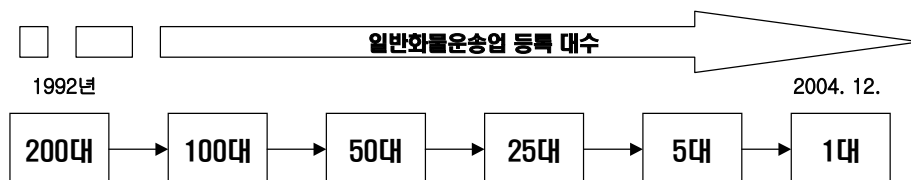
	2001	2002	2003	2004(E)	2005(E)
TV홈쇼핑	1,841	4,242	4,638	5,376	6,177
인터넷쇼핑	2,580	5,043	6,702	8,505	10,818
카탈로그	1,089	1,151	1,000	1,100	1,193
전체	5,510	10,436	12,385	14,981	18,188

주 : (E)는 예상치임.

자료 : 하나경제연구소(2003)

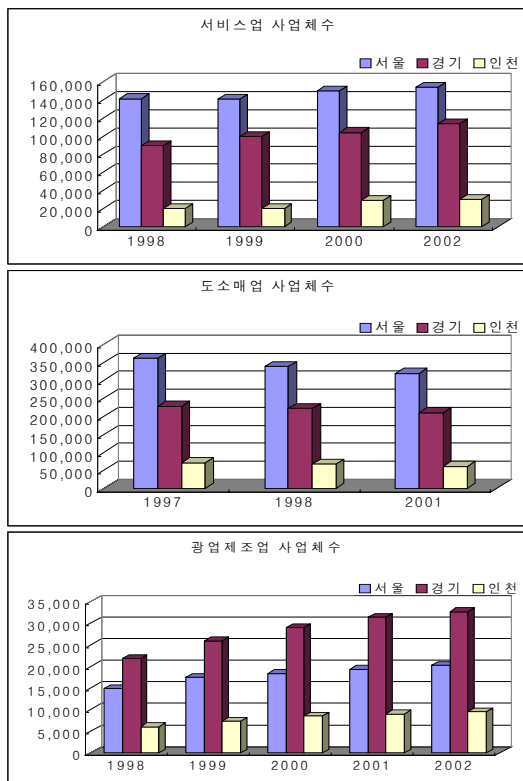
2. 서울시 도시물류 특성

이상과 같은 도시계획 측면과 화물운송 및 유통산업 측면에서의 물류환경 변화로 인해 서울시의 도시물류는 그 특성이 변화하였다. 첫째, 도시내에서 점하는 화물자동차 교통비중이 미약해졌다. 수도권지역의 산업별 사업체수를 비교·분석해 본 결과(〈그림 8〉 참조), 서울시는 서비스업과 도소매업에 집중된 반면, 수도권은 광업과 제조업이 집중되어 양분화 현상이 나타나고 있다. 따라서 서울시는 도소매업 및 서비스업 중심의 대규모 소비도시로 전환되었음을 알 수 있다. 이와 같은 산업구조의 변화는 〈그림 9〉와 같이 산업별 취업자수에서도 볼 수 있는데 제조업은 감소하는 반면, 서비스업은 증가추세를 보이고 있다. 산업에 의한 화물물동량은 제조업을 중심으로 하는 원자재의 반입이 감소한 반면, 도소매업 및 서



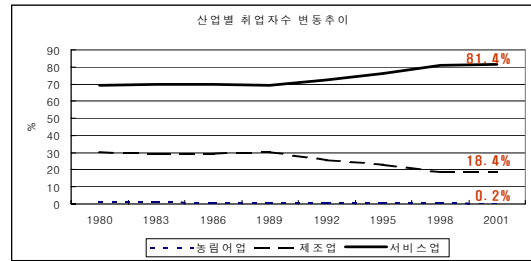
〈그림 7〉 일반화물자동차 등록기준 변화

비즈니스를 중심으로 하는 가공품반입이 증가하는 경향을 나타내고 있는데, 이에 따라 화물수송실적도 <그림 10>에서와 같이 경기도와 인천시를 포함한 수도권에서는 지속적으로 증가하는데 반해, 서울시에서는 감소추세를 보이고 있다. 화물교통의 경우 <표 3>에서와 같이 전체적으로 서울시 내부 화물통행수요는 미약하게 증가할 것으로 예측되는데 1톤 이하의 화물자동차의 증가가 두드러지는 반면 8톤 이상은 감소할 것으로 사료된다. 그리고 수도권내 서울의 총통행량을 살펴 보면(<표 4> 참조), 2021년에 서울시 총화물통행량은 66만대이며 서울시 내부는 22만대, 외부는 44만대로 서울시 외부통행이 내부통행의 2배에 달함으로써 서울시 도시물류는 점차 수도권과 연계된 문제가 더 크게 부각되고 있다.



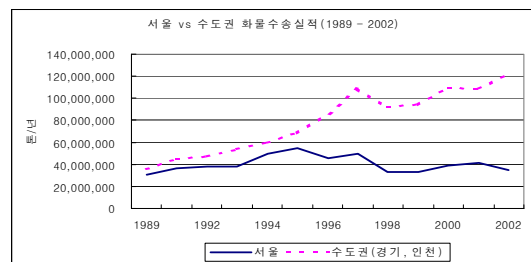
자료 : 통계청홈페이지(<http://www.nso.go.kr>)

<그림 8> 수도권지역의 산업별 사업체수 비교



자료 : 통계청홈페이지(<http://www.nso.go.kr>)

<그림 9> 서울시 산업별 취업자수 변동추이



자료 : 건설교통부(2003)

<그림 10> 서울과 수도권 화물수송실적 추이

<표 3> 서울시 내부 화물통행량 예측치

(단위 : 대/년)

톤구분	1톤 이하	1톤~8톤	8톤 이상	합 계
통행구분	서울내부	서울내부	서울내부	전 체
2001년	127,311	58,353	3,418	189,082
2006년	142,055	57,739	3,050	202,844
2011년	151,746	58,563	2,844	213,154
2016년	158,208	60,017	2,728	220,953
2021년	163,180	61,527	2,672	227,379

자료 : 교통개발연구원(2003)

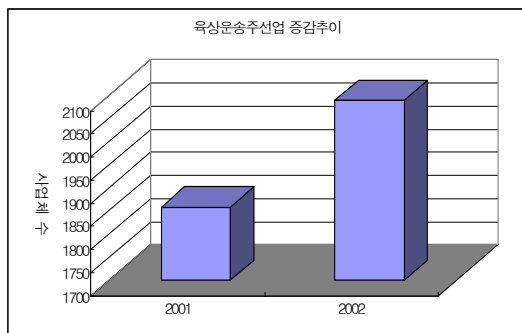
<표 4> 수도권내 서울시 총화물통행량 예측치

(단위 : 대/년)

톤구분	1톤 이하	1톤~8톤	8톤 이상	합 계
통행구분	서울총량	서울총량	서울총량	전 체
2001년	269,848	162,088	10,561	442,497
2006년	327,211	179,134	10,634	516,979
2011년	369,124	192,848	10,709	572,680
2016년	403,370	207,641	10,941	621,952
2021년	431,753	221,278	11,243	664,273

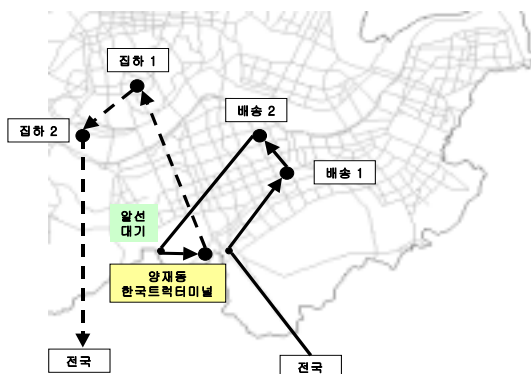
자료 : 교통개발연구원(2003)

둘째, 기업형 운송업체의 퇴조와 개별사업체의 증가에 따라 주선업체가 성장하였다. 우리나라의 한정된 화물물동량을 고려할 때 개별사업체 증가로 인한 운송업체 증가는 운송공급을 크게 증가시킨 것으로, 물량확보를 위해 주선을 의뢰하는 개별운송업체가 증가함으로써 화물주선업체의 증가를 가져왔다. 가령 <그림 11>에서와 같이, 2001년에는 약 1,870개이었던 주선업체가 2002년에는 약 2,060개 정도로 불과 1년 사이에 약 190개가 증가하였다. 이와 같은 주선업체의 증가는 한정된 화물물량과 영세하고 열악한 운송업체들로 인해 단단계에 의한 피해를 발생시키고 있다. <그림 12>에서는 서울시내에서 주선에 의한 개별운송의 대표적인 운송형태를 나타낸 것이다.



자료 : 통계청홈페이지(<http://www.nso.go.kr>)

<그림 11> 주선업체 증가추이



<그림 12> 주선에 의한 개별운송 형태

셋째, 자가용 및 영업용 소형화물자동차에 의한 높은 운송비중이 나타나고 있다. 서울시의 화물자동차 등록대수는 <표 5>에서와 같이 2004년 현재 39만 7,886대이며, 이중 자가용이 34만 2,295대로서 전체의 86.7%를 차지하고 있다. 그리고 톤급별 등록대수에서는 1톤 이하 소형화물자동차가 전체의 75.8%를 차지하는 높은 비중을 보이고 있다(<표 6> 참조).

<표 5> 서울시 화물자동차 등록 현황(2003년12월)

(단위 : 대, %)

건설교통부 자료			서울시 자료			전체 비율
종류	대수	비율	종류	대수	비율	
자가용	342,295	86.7				86.7
영업용	52,743	13.3	개별	13,466	24.0	3.2
			용달	24,347	43.0	5.8
			일반	17,778	32.0	4.3

자료 : 건설교통부홈페이지(<http://www.moct.go.kr>) 및 서울시 내부자료.

<표 6> 톤급별 화물차 등록대수(2003년)

화물차량 구분	대 수	구성비
소형 (1톤 이하)	298,061	75.8
중형 (1톤~5톤)	78,769	20.0
대형 (5톤 이상)	16,613	4.2
총 계	393,443	100.0

자료 : 건설교통부홈페이지(<http://www.moct.go.kr>)

한편 서울은 일견 화물차가 많지 않은 것으로 보이나 서울시 물류의 대부분이 생활용품 위주인 소화물이 주를 이루고 있고 대부분이 1톤 미만의 화물자동차와 봉고 등 승용차를 겸용하는 준(準)화물자동차로서, 이들에 의한 수송의존도가 매우 높게 나타나고 있다. 특히 봉고, RV차량 등은 세계상의 인센티브를 주고 있어서 이들 자가용 소형승합화물차가 도시화물의 주종을 이루고 있는 가운데 이들 소형승

합화물차에 의한 다빈도 소량수송으로 인해 교통혼잡과 무질서한 조업이 발생하고 이것이 교통소통 및 차량주행의 장애를 일으키고 있다.

넷째, 유통산업 측면에서의 무점포시장 확대에 따라 택배업이 지속적으로 증가하고 있다. 1997년 8월 30일 화물자동차운수사업법이 제정되면서 종전의 6종이었던 화물자동차운송사업이 일반화물자동차운송사업, 개별화물자동차운송사업, 용달화물자동차운송사업의 3종으로 단순화하였고, 소화물일관수송업(택배업)은 기준을 갖추고 등록만 하면 누구나 할 수 있게 되었다. 보통 포장단위당 30kg이하, 150cm(가로+세로+높이 합이 160cm이내, 단 최장변이 100cm 이내)이내의 소형·소량화물수송을 담당하였던 택배업은 화물의 규격제한이 없어져 보통 100kg 내외의 중량화물까지도 취급할 수 있는 등 다양한 상품개발 및 서비스를 제공할 수 있게 되었다. 택배업의 시장규모는 2001년 약 1조 1천억 원에 달하는 것으로 분석되었으며(〈표 7〉 참조), 최근 TV홈쇼핑, 통신판매, 인터넷쇼핑 등 무점포판매의 급속한 신장으로 택배시장이 높은 성장세를 보이고 있다.

〈표 7〉 택배시장 규모추정(2001년)

(단위 : 억원, %)						
구분	택배4사	중소택배	노선화물	우체국	철도	계
매출액	6,350	2,814	1,354	361	244	11,123
비중	57.1	25.3	12.2	3.2	2.2	100.0

주 : 1. 우체국의 소포와 철도소화물도 배달서비스가 이루어지고 있고, 원거리지역에 대한 배달로 보고, 화물자동차 택배의 범주에 넣어 작성하였음.
2. 이륜차택배 분야 제외.

자료 : 조경철(2001)

2001년 한진, 대한통운, 현대물류, CJ GLS 4대 택배업체의 시장점유율이 57%를 넘어서는 것으로 추정되며, C2C보다는 B2C 비중이 높아지는 추세에 있다.

IV. 서울시 물류정책의 향후방향과 공공의 역할

1. 향후의 물류정책 방향

Ⅲ장에서 살펴본 서울시에서의 물류환경 변화와 이에 따른 도시물류의 특성 변화를 정리하면, 〈표 8〉과 같이 요약될 수 있다.

〈표 8〉 서울시 물류환경 변화와 물류특성

물류환경 변화		물류특성
도시계획 측면	전국 반나절생활권 형성	▪ 수도권과의 연계성 강화 ▪ 도시내 화물자동차 교통 비중 미약
	물류시설의 외곽화	
화물운송 및 유통산업 측면	운송산업의 규제 완화	▪ 주선업체 증가 ▪ 소형화물자동차 증가
	무점포시장의 확대	▪ 택배업체 증가

이러한 도시물류 특성에 의거하여 서울시 물류를 전망해 보면, 도시계획과 관련해서는 서울시를 비롯한 수도권지역에서 고밀도개발이 계속 추진되어 도시화가 더욱 진행될 것으로 사료되며, 이에 따라 물류활동과 관련해 볼 때 서울시와 수도권의 연계성이 강화되는 가운데 수도권에서는 지역간을 중심으로 하는 물류거점시설이 입지하는 한편, 서울시를 대상으로 해서는 단말물류 중심의 생활물류에 필요한 집하와 배송기능의 화물취급장 중심의 도시내 집배송센터와 같은 시설이 필요할 것

으로 예측된다.

더욱이 화물운송 및 유통산업 측면에서 볼 때 택배업의 지속적 성장은 택배업체를 중심으로 한 민간부문에서 지역 혹은 권역별 물류 효율화를 꾀하기 위해 화물의 집하와 배송에 필요한 집배송센터를 더욱 요구할 것으로 사료된다.

또한 자가용, 용달화물, 개별화물 등의 소형 화물자동차에 의한 화물수송과 늘어난 주선업

체에 의존하는 개별사업체들로 인해 서울시내에서는 화물자동차의 불법 주정차, 거주지역에서의 야간박차 등 앞으로도 사회적 비용을 발생시킬 것으로 사료된다.

한편, 우리 나라의 도시물류는 그 발전단계에 있어서 도시내물류에 역점을 두는 도시물류의 초기단계 수준에 이르고 있다. <표 9>는 선진외국에서의 도시물류 발전단계를 나타낸 것인데, 우리 나라는 도시내물류에서의 시설용

<표 9> 도시물류의 발전단계

시대구분	도시계획의 기본적인 변화			물류시설 정책의 변화
	기본계획	토지이용계획	도시교통계획	
제1기 (수요대응형)	<ul style="list-style-type: none"> 산업시설증시 도시인구집중 대규모개발 	<ul style="list-style-type: none"> 외곽신개발 공공주도형개발 	<ul style="list-style-type: none"> 개별교통시설 도로교통조사 	<ul style="list-style-type: none"> 공업·물류시설의 외곽이전
제2기 (문제해결형)	<ul style="list-style-type: none"> 생활환경증시 주거환경정비 과소과밀대책 	<ul style="list-style-type: none"> 시설정비유선 공적계획내민간 	<ul style="list-style-type: none"> 종합교통체계 대규모조사 	<ul style="list-style-type: none"> 지역간 물류 유통업무단지 터미널정비
제3기 (목표설정형)	<ul style="list-style-type: none"> 도시구조패턴 국제화 경관, 디자인 	<ul style="list-style-type: none"> 시가지재개발 민간주도형개발 	<ul style="list-style-type: none"> 토지이용·교통의 상호작용 개별행동조사 	<ul style="list-style-type: none"> 도시내물류 집배송센터 용도혼재 해소
제4기 (조화우선형)	<ul style="list-style-type: none"> 도시간 조화 정보화 도시기반재생 	<ul style="list-style-type: none"> 프로젝트유도 공공·민간 파트너쉽 	<ul style="list-style-type: none"> 지역내교통 의식데이터조사 	<ul style="list-style-type: none"> 지구내 물류 유통센터 주정차장정비
제5기 (환경공생형)	<ul style="list-style-type: none"> 국제간 조화 환경자원절약 정보기반정비 	<ul style="list-style-type: none"> 주거환경 방재 	<ul style="list-style-type: none"> 교통수요관리 테마별조사 장애자배려 	<ul style="list-style-type: none"> 로지스틱스센터 조업시설

자료 : 苦瀬博仁(1999)

<표 10> 물류발전단계와 주요 과제

	물류시스템 개선대상	수송체계/물류시설	자동차수송체계
제1기	<ul style="list-style-type: none"> 단일물류기능개선 하역관리 등 	<ul style="list-style-type: none"> 내항해운/철도/항만/화물역 	<ul style="list-style-type: none"> 하역기계화 특수전문차량
제2기	<ul style="list-style-type: none"> 기업내 시스템 개선 생산물류시스템 	<ul style="list-style-type: none"> 철도/장거리트럭역/트럭터미널 	<ul style="list-style-type: none"> 노선트럭네트워크 노선터미널정비
제3기	<ul style="list-style-type: none"> 기업그룹내 개선 판매물류시스템 	<ul style="list-style-type: none"> 트럭/도시내수송터미널/배송센터 	<ul style="list-style-type: none"> 택배보급 정시수송(JIT)
제4기	<ul style="list-style-type: none"> 기업간계열 시스템개선 생산판매일관시스템 	<ul style="list-style-type: none"> 도시내물류배송센터 	<ul style="list-style-type: none"> 도시내단말시설 공동수배송
제5기	<ul style="list-style-type: none"> 기업간 네트워크개선 생산물류통합 시스템 	<ul style="list-style-type: none"> 도시내/지구물류 로지스틱스센터 	<ul style="list-style-type: none"> 기업간 정보시스템 업무대행화·통합화

자료 : 苦瀬博仁(1999)

도가 혼재된 제3단계의 목표설정형 단계에 속하는 것으로 사료된다. 만일 현 단계에서 점진적인 도시내물류의 정비와 개선없이 급진적으로 지구내 물류로 직행하여 진행할 경우, 민간의 무질서한 물류활동에 대한 개선 효과는 미비할 것으로 사료된다. 따라서 <표 10>에서와 같은 물류단계별 주요 과제를 중심으로 점진적으로 정책을 수행해 나가야 할 것이다.

이상과 같은 도시물류의 발전단계를 중심으로 볼 때 향후 서울시의 물류정책을 위해서는 다음과 같은 방향으로 접근하는 것이 필요할 것으로 판단된다.

우선, 물류시설은 그 자체가 물리적(physical) 측면이 강하기 때문에 한번 건설하면 유기적으로 급변하는 물류환경에 대처하기 어려운 측면이 있다. 따라서 물류시설 건설은 공공부문에서 주도적으로 수행하기보다는 가급적이면 민간부문에 맡기도록 하며, 단지 사회적으로 물류거점시설의 입지부재로 인해 높은 물류비용을 발생하거나 문전배송과 같은 물류서비스 고도화를 위해 이용수요가 지속적으로 존재할 것으로 예상되는 화물취급장 및 배송

센터의 필요성이 인정되는 경우에만 정비토록 하는 것이 바람직하다. 아울러 서울시 단독보다는 수도권과의 연계성을 고려하여 인접한 경기도, 인천시를 포함한 광역적 범위에서 종합적인 계획과 물류정책이 이루어져야 할 것이다.

다음으로, 화물교통측면에서는 방치하면 사회적 비용을 발생시킬 수 있는 화물자동차관리에 더 중점을 두어야 할 것이다. 서울시에서 화물자동차가 발생하는 문제점은 크게 2가지로 나누어진다. 즉 도시내에서 소형 화물자동차를 중심으로 발생하는 조업활동을 위한 불법 주정차, 거주성을 파괴하는 주차차, 사고로 인한 안전성을 저해하는 무질서한 운행 등과 지역간 운행을 대상으로 대형 화물자동차를 중심으로 발생하는 야간박차와 주선대기 등의 문제가 있다(<그림 13> 참조). 더욱이 운송비중이 높은 자가용 및 소형의 영업용 화물자동차와, 법적으로는 화물자동차가 아님에도 불구하고 화물수송의 의존도가 높아 준화물자동차로서 승용차 겸용으로 사용되는 봉고, RV차량 등과 관련된 조업주차, 야간박차, 도심주행, 주



<그림 13> 화물자동차를 위한 정책방향

거밀집지역에서의 거주성 파괴 등이 시설정비 보다는 더 중요한 정책적 과제로 고려될 수 있으며, 따라서 향후 서울시의 도시물류정책은 화물자동차관리에 더 역점을 두어야 할 것이다.

2. 서울시 물류효율화를 위한 공공의 역할

이상의 물류정책에 대한 향후방향을 중심으로 행정기관으로서의 공공부문이 해야 할 역할을 고려해 보면 다음과 같다. 우선 서울시를 한마디로 표현하자면 고밀화된 대규모 소비도시로 규정할 수 있다. 따라서 도시물류의 성격과 공공차원에서 서울시를 파악해 볼 때, 단말물류 중심의 생활물류가 주류를 이루고 있으며 이와 관련된 민간의 물류활동을 통해 다양한 사회적 비용을 발생시키고 있다. 경제원리에 있어서 지나친 공공규제보다는 가급적 경쟁적 시장원리에 맡기는 것이 자원배분의 왜곡을 막고 가장 효율적인 성과를 거둘 수 있다. 최근들어 각 분야에서 규제완화가 급격히 이루어지는 것도 민간의 각종 활동에 대한 자율성을 부여하기 위한 것으로 사료된다.

이러한 맥락에서 도시물류 차원에서도 민간부문의 활발한 물류활동을 지원하고 보조해 줄 수 있는 물류정책 기조와 공공부문의 역할이 요구된다. 물류활동의 주체는 민간부문이면서도 우리나라의 경우 관주도형의 성격이 강하기 때문에 각종 계획과 규제에 제한을 받고 있는 것이 현실이다. 더욱이 행정특성상 전문성 보직보다는 순환성 보직의 성격이 강한 우리 나라에서 일관된 물류정책의 시행이 어려우며 또한 책임성이 약한 것이 현실이다.

따라서 서울시에서의 향후 물류정책에 대한 지속적 추진과 민간부문의 적극적 참여를 유도함으로써 물류효율화를 추구하기 위해서는 다음과 같은 공공부문의 역할이 강조된다.

첫째, 물류정책과 관련된 사업시행의 실효성을 높이기 위해서는 공공기관, 민간 등의 관련사업 이해당사자가 참여하는 「물류관련사업추진협의회」를 구성할 필요가 있다. 외국의 경우, 관련사업시행에 대해 이해당사자들의 적극적인 참여와 다양한 의견교환 등이 이루어진다. 이는 물류정책을 시행하는 것은 공공부문이지만 궁극적으로 해당지역 주민과 관련 민간부문이 물류활동의 주역이기 때문이다. 서울시에서는 현재 물류정책위원회가 구성되어 있는데, 형식적인 구성보다는 각종 사업별로(가령 <그림 14>에서의 사례처럼) 관련협의회를 구성하여 추진하는 것이 실질적인 운영이 될 것으로 사료된다.

둘째, 외국에서는 물류사업 시행시 관민협력체계(Public Private Partnership)를 구축하여 사업성과를 높이는 경우가 많다. 이것은 외국의 민간단체나 물류관련 조합 및 협회 등의 활동이 단순히 우리 나라처럼 친목개념이 아니라 물류관련조사, 각종 연구나 세미나 등을 통해 적극적인 물류정책을 제시하고 있으며 공공부문은 이들의 의사를 적극 수용하는 체계를 구성하고 있기 때문에 가능할 수 있다. 서울시는 물류관련단체나 조합 등의 적극적 육성과 지원을 통해 민간부문의 물류활동이 사회적 비용을 최소화하거나 발생시키지 않도록 유도할 필요성이 있다(<그림 15> 참조).

셋째, 도시내에서 물류정보지원체계의 구축

이 필요하다. 이는 민간운송기업의 물류효율화를 지원하는 차원에서 화물주선정보시스템의 정착을 유도하고, 아울러 현재 흩어져 있는 물류데이터의 통합·관리를 통해 물류데이터 구축의 정규화와 효율화를 추구함으로써 향후

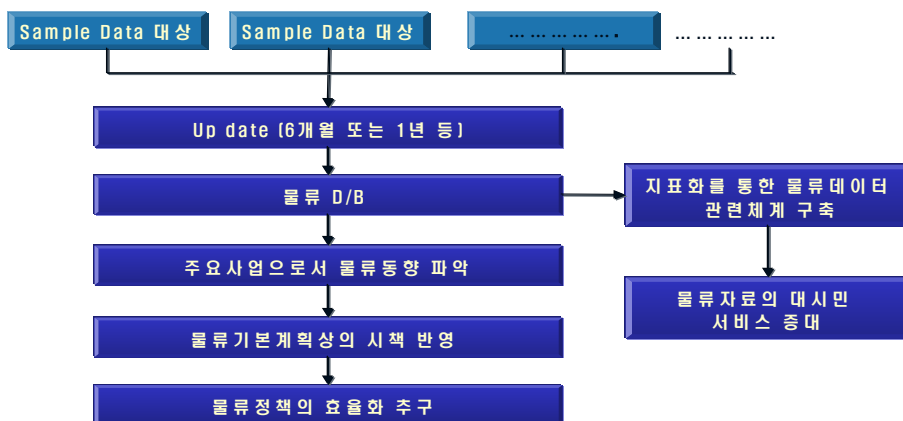
물류정책을 수립하는 데 활용하도록 하며, 시민들에게 물류정보의 효율적 습득과 제공이 가능하도록 민간차원에서 쉽게 얻을 수 없는 도시물류정보를 제공함으로써 대시민 정보서비스를 증진시킬 필요가 있다(<그림 16> 참조).



〈그림 14〉 물류사업추진협의회 구성(안)



〈그림 15〉 관민협력체계 구축(안)



〈그림 16〉 물류정보체계를 위한 프로세스

V. 결론

우리 나라의 화물자동차운송사업은 1대의 차량소유주가 개별사업자로서 운송사업을 행할 만큼 지속적인 규제완화를 이룩해 왔다. 이러한 화물자동차운송사업의 규제완화는 화물운송의 공급측면에 있어서 화물차량 1대로도 운송사업이 가능한 개별사업자를 양성함으로써 과잉공급을 초래하게 되었으며, 이에 따라 우리 나라의 경제규모 등을 고려할 때 일정수준으로 제한된 화물물동량하에서 운송물량을 확보하려는 업자들로 인하여 주선기능이 급격히 활성화되면서 가뜩이나 영세한 운송업체들이 발전하지 못한 채 다단계주선 등의 폐해를 발생시키게 되었다.

이와 더불어 국토가 좁은 우리 나라에서 전국을 대상으로 한 문전배송의 24시간 운송서비스가 확대되면서 화물자동차에 의한 운송체계를 변화시켰으며, 이에 따라 화물터미널로 대표되는 물류시설의 경우 그 기능이 변화하여 기존의 지역적 특성에 따른 환적기능이 사라지고 문전배송의 택배서비스를 위한 화물의 집하와 배송기능이 중심이 된 화물취급장 형태로 전환되었다. 또한 개별화물을 취급하는 일반화물 역시 중장기적으로는 택배서비스 형태로 수용될 것으로 예상되며, 더욱이 화물터미널의 주고객이 될 수 있는 기업물류마져 이미 자가용 화물자동차와 자가창고에 의한 물류수송체계를 상당히 추진하고 있어서 화물터미널이 서울시에서 제대로 기능할 여지는 적어 보인다.

향후 서울시에서는 내부의 화물통행수요는

미약하게 증가할 것으로 예측되며 1톤 이하 화물자동차의 증가가 두드러지는 반면, 8톤 이상은 감소할 것으로 사료된다. 또한 수도권내에서 서울시 외부통행이 크게 증가할 것으로 예측됨에 따라 서울시 물류문제는 점차적으로 수도권과의 연계성을 지닌 문제들로 전환될 가능성이 크다.

따라서 향후 서울시에서는 물류거점시설을 중심으로 한 시설입지정책보다는 화물자동차를 중심으로 한 화물자동차관리정책에 역점을 두어 시행할 것과 아울러 공공부문은 도시물류의 주체가 되는 민간의 물류활동을 직·간접적으로 지원하기 위해 관민협력체계(Public Private Partnership)를 구축하는 것이 바람직할 것으로 사료된다.

참고문헌

- 건설교통부, 2003, 『건설교통통계연보』.
 교통개발연구원, 2003, 『2002년도 국가교통DB구축사업 : 수도권 및 지방 5개광역권 화물통행량 분석』.
 조정철, 2001, “택배와 퀵서비스 사례연구”, 『택배의 이해와 운영』, 물류신문사.
 산업자원부, 2003, 『2004년 유통시장 동향전망』.
 하나경제연구소, 2003, 『통신판매시장에 대한 이해와 전망』.
 苦瀬博仁, 1999, 『付加価値創造のロジスティクス』, 税務経理協會.
 谷口榮一・根本敏則, 2001, 『シティロジスティクス』, 森北出版株式會社.
 OECD, 2003, *Delivery the Goods : 21st century challenges to urban goods transport*.
<http://www.moct.go.kr>
<http://www.nso.go.kr>

원 고 접 수 일 : 2005년 4월 12일
 1차심사완료일 : 2005년 5월 2일
 최종원고채택일 : 2005년 5월 18일