



21世紀를 向한 大都市 物流政策의 方向

韓國物流學會 會長·明知大 教授
經濟學 博士 玉 璿 鍾

☞ 칼럼筆陣 ☞

- 옥선중(본호필자 한국물류학회장·명지무역대학장) 7·10 號
- 신동소(한국포장학회장·서울대교수) 6·9 號
- 안현영(본지 편집인·한국포장물류연구소장) 5·8 號

1. 政府·企業, 物流 開眼은 多幸

최근에 우리 나라에서도 정부와 기업 모두 물류장애가 경제 발전에 얼마나 큰 장애요인이 되고 있는가를 인식하기 시작하고 있는 것 같다.

기업의 입장에서 보면 세계화 추세속에서 무한 경쟁의 기틀인 비용 파괴 전쟁이 야기 되면서 물류비 절감이 국제 경쟁력을 좌우하는 제3의 이윤원(利源原)임을 인식하고 사내 및 사회 물류비 절감을 위한 자구노력(물류 하부구조, 물류 정보시스템, 물류 센터, 도매 센터)을 계속하고 있으며, 정부 또한 각종 제도 개편과 입법화를 통해 물류 원활화를 위한 제도적인 뒷받침을 시도하고 있음은 다행이라 하겠다.

근간 대기업을 위시하여 중소 기업에서도 물류 협업화와 공동화를 통해 물류 정보시스템의 정비, 생판(生販)통합 시스템 구축, 물류센터 및 공동집배송단지 건립, 다단계 유통시스템 정비 등을 통한 유통체계의 확립(도매 기능의 강화와 할인 산업태 도입), 물류공동화 정책의 추진등 자구노력을 통해 낙후된 물류시스템을 개선하기 위해 물류합리화 및 효율화 정책을 강력하게 추진하고 있음을 볼수있다.

한편 정부도 이를 뒷받침 할 수 있는 사회 간접자본 확충을 위하여 민자유치법을 제정하고 통산부와 건교부가 주동이 되어 각종 유통 및 물류관련 제도와 법규(물류시설 관련법, 도소매업 진흥법, 유통단지 건설 촉진법 등)를 입안하거나 개편 작업을 추진하고 있다.

2. 大都市 交通· 物流合理化가 至上課題

21세기 정보화 시대와 세계화 시대를 맞이하여 세계 초일류 국가 또는 10대 선진국으로 진입하기 위한 열쇠는 정보산업의 정비와 물류산업의 정비라고 말해도 과언이 아닌 것 같다. 이 같은 중요한 시기에 경제 발전을 가로막는 여러 장애요인 가운데 하나가 본고에서 지적하려는 대도시 물류 시스템의 정비와 개선이라고 본다.

최근에 우리나라의 대도시 교통 혼잡은 그 형태가 극에 달한 느낌을 받고 있으며, 이같은 상황은 2000년대에 가서는 더욱 심화될 것으로 보기 때문에 그 전망 또한 암담하다 하지 않을 수 없다.

이 문제를 해결하기 위해서는 건교부 및 각 지방 자치체 그리고 관계 연구기관 뿐 아니라 중앙 정부의 최고 통치자 그룹의 사고(思考) 전환아래, 미래지향적 비존있는 정책수립이 있어야 하며, 국민들도 이같은 현실을 직시하고 기존 고정관념에서 탈피하여 21세기를 향한 미래의 복지를 위해 다함께 고통을 감내해야 한다는 점이다.

필자는 여기서 지금도 진행되고 있는 임시 방편적인 도로정비, 도시 준 고속화도로 확장, 일방 통행제 실시, 교통 통제 전산시스템 확대, 지하철의 지속적인 건설과 확충, 대중교통 수단(버스)의 확대와 전철과의 연계 수송 체제등 기존도시 교통정책으로서는 이미 오래전에 한계에 달한 대도시 교통 혼잡을 해결할 수 있는 몇가지 아이디어를 제시하고자 한다.

3. 幹線 道路에 自轉車 專用路를

첫째로, 간선 도로에 자전거 전용 도로를 만들고 차도를 축소한다. 이렇게 되면 역설적으로 지금도 모자라는 도로 가용

면적 때문에 서울에서는 차량 10부제 까지 실시하고 있는데 정신없는 허황한 소리로 수용할는지 모른다. 그러나 이미 서유럽에서 실시하고 있는 바와 같이 자가용의 시내 진입을 억제할 수 있는 획기적인 정책만 나온다면 충분히 가능한 일이라고 본다.

먼저 비교적 통학 거리가 짧은 중고등학교 학생들부터 우선적으로 실시하면서 전국민에게 자전거타기 운동을 점차적으로 전개하여야 하며, 자전거 보관소를 지하철이나 직장 및 학교에 마련하여 안전하게 보관하도록 해야 한다. 중국, 일본, 동남아는 물론이고, 프랑스 같은 서유럽 선진국에서도 자동차 차도를 줄여 자전거 전용 도로로 변경함으로써 자동차를 타고 시내로 주행하는 것이 얼마나 고통스러운 것인가 하는 것을 인식시키는 동시에 극심한 대기 오염을 줄여 도심도 안락한 거주 지역이 될 수 있음을 주시시켜야 한다.

4. 乘用車는 小型 義務化

둘째로, 차량을 소형화, 하이브리드 차종으로 변경시킨다. 현재 시내 주행시 대형차량 한대에 한사람이 일정 면적을 차지하고 운행한다면 도로를 아무리 확대해도 도로는 항시 거대한 주차장으로 변할 수 밖에 없다. 지방 정부에서 엄청난 토지 보상비를 지불하고 도로를 확대한다 해도 절대로 도로 면적은 차량 증가 속도를 따라 갈 수 없다. 이는 이미 선진국이나 개도국 여러 나라에서 증명되고 있다.

자동차는 단순한 운반 수단이지 재산이나 사회적 신분을 상징하는 존재는 아니라고 보기 때문에 최근 대형차 선호 사상에 대한 잘못된 인식을 언론 기관이 앞장서서 국민들을 계도해야 한다.

이를 위해서 먼저 자동차 제조업체로 하여금 시내 주행용 소형 하이브리드 차량(전지로 운행하되 충전량이 부족할 때만 유류 사용을 병행)이나 알콜 차량등 대기를 오염시키고 막대한 외화를 낭비시키는 화석 연료를 사용하지 않는 신세대 도시형 소형 차량을 의무적으로 개발하게 하여 모든 자가용은 2인승 중심의 소형 차량(일반 승용차에 비해 길이 절반, 폭 2/3 정도)을 자발적으로 혹은 제도를 통해 불가피하게 이용하도록 유도하여야 한다. 이로서 외화 낭비를 막고 대기오염을 줄이며, 현재의 도로(자전거 도로를 추가하더라도 현재의 차선을 유지)와 주차장을 더 효율적으로 이용할 수 있을 것이다.

5. 車輛稅는 道路使用 距離 比例制로

셋째로, 대형 고급 승용차에 대해 세금을 중과시켜야 한다. 화석연료를 전용으로 사용하는 차량 운행을 막기 위해 차량세를 현재의 균등 부과에서 운행거리에 따라 부과함으로써 도로 사용자 부담 원칙에 따라 도로를 많이 사용하는 사람이 세금을 당연히 많이 부담해야 한다는 원칙을 준수한다면 불필요한 운행을 삼가게 될 것이다.

특히, 대형차, 고급 승용차는 고속도로 운행이나 꼭 필요시에만 운행하게 하며, 소주나 막걸리같은 국민이 애용하는 술은 세금을 부과하지 않고 고급 위스키나 맥주에는 세금을 많이 부과하는 제도를 원용하여, 차량 출하시 대형 화석 연료 사용 승용차는 지금보다 몇배 높은 세금을 부과하는 동시에 도시형 소형 하이브리드 차량(2인승)이나 알콜사용 승용차는 세금을 완전 면제하여 가격 선호도 면에서 먼저 도시형 소형 승용차를 이용하도록 유도하여야 하며, 특히 이는 정부 각료나 상류계층이 먼저 솔선 수범해야 할 것이다.

6. 駐車料는 大幅引上을

넷째로, 시내 주차 지역을 축소하고 주차료를 대폭 인상시킨다. 현재 도심지에 있는 주차장은 이면 도로 운행을 방해하고 있으며, 주차료가 싸서 누구나 시내로 대형 및 중형 승용차로 진입하고 있으므로 주차료를 엄청나게 올린다는(직장 건물의 부설 주차장도 동일) 길거리 주차 지역을 대부분 폐쇄함으로써 시내에 자동차를 끌고 나오는 것이 얼마나 고통스러운 일인가를 체험하게 하면 자가용으로 시내를 운행하지 않게 될 것이다.

그리고 주택 지역의 이면 도로에 자가 주차 시설이 없는 가구가 무단 주차하는 것을 막기 위해 도시형 소형 하이브리드 차량이나 알콜연료 사용 차량에 대해서 각 구역별로 지방 정부가 주차 시설을 갖추어 유료 주차하게 하고 주차 시설을 보유하지 못한 가구에 대해서는 차량 판매를 금지시켜야 한다.

7. 裏面道路는 一方 通行으로

다섯째로, 시내 이면도로를 개발하고 일방 통행으로 변경하며, 시내 전 지역에 버스 전용 차선제를 실시한다. 현재 이면

도로를 완전히 정비하여 일방 통로로 확대함으로써 차량 소통을 원활하게 한다.

특히 이번 도로의 무단 주차차량은 지금의 견인지역과 같이 모두 견인함으로써 차량 소통의 장애요인을 완전히 제거하고, 긴급차량(소방용 차량, 공사용 차량, 구급용 차량)이 원활하게 운행할 수 있도록 한다. 동시에 시내 전지역에 버스 전용차선제를 실시하고 버스 차선으로 들어가는 승용차는 지금보다 10배 이상의 벌과금을 부과하며, 지하철과 같이 중요한 대중교통수단인 버스의 서비스를 획기적으로 개선(노선조정, 지하철과의 환승연계, 버스내 시설의 고급화)하여 대기업의 회장이나 정부 각료들도 모두 버스를 이용할 수 있는 국민적인 자세를 함양시킨다.

8. 貨物車輛 都市 進入막고, 物流團地로

여섯째로, 대도시 진입 도로변에 대규모 물류 시설을 설치하여 도시 화물의 집적화를 도모한다. 외부에서 도시로 진입하는 도로 입구(고속 도로 포함)에 공단과 도시간을 연계하는 차량에 대해서 대규모 물류단지(화물 터미널)를 조성함으로써 트럭 화물의 경우 이곳에서 일단 모든 화물을 하역하고 되돌아가도록 하여 불가피한 경우를 제외하고는 화물 차량의 도시 진입을 엄격하게 통제한다. 도시내에 분산 처리할 화물은 물류단지(화물 터미널)에서 물류 정보 시스템(화물 추적 시스템 포함)을 가동하여 시내를 각 방면별로 분할하여 야간 시간(밤 12시부터 새벽 5시까지)을 이용하여 시내의 지역별 물류데포나 화물 터미널, 그리고 화주의 창고 및 공장으로 이송시켜 화주가 인수하게 해야한다.

9. 電鐵의 擴大와 連繫 駐車場을

일곱째, 전철선이 통과하지 않는 지역과 전철역까지 경량 전철이나 자기 부상 열차를 운행시킨다. 현재 우리나라의 경우 먼거리에 불필요한 자가용을 운행하지 않도록 전철역까지 전용 버스나 케도차(고가를 이용한 경량 전철 및 자기부상열차 등)를 건설하여 시내 어디든지 전철로 자유로이 이동할 수 있도록 하게 되면 고통스럽게 자가용을 타고 먼거리를 운행하려는 습관이 없어 질 것이다. 그리고 변두리 지역이나 신도시에서 도심으로 진입하는 차량을 효과적으로 처리하기 위해 도시 진입로 전철역에 지방 정부가 주동하여 그린벨트등을 대폭

완화하여 대규모 주차장을 건설함으로써 모든 시내 진입 출근자가 이곳에서 일단 차량을 초 저가로 주차시킨 다음 전철로 바꾸어 타고 시내로 들어가도록 유도하여야 한다.

10. 貨物專擔 地下鐵通路 利用

여덟째로, 물류전담 지하철을 건설하여 화물이동만 전담하게 하며, 출입구에 지역별 화물터미널(일반 전철역 출입구 옆)을 신설한다. 이같은 착상은 서울이나 부산과 같이 이미 지하철을 운행하고 있거나, 계속 신설하고 있는 대도시에서는 지하철을 파고 흠으로 매립한 도로밑을 흠으로 다시 메울것이 아니라 물류 통로로 이용하게 하는 방안이다.

물론 이곳에서는 지하층의 지하철 통로의 사람이동과는 별도로 지하철에 연계할 화물 터미널을 별도로 설치하여 모든 시내 운반용 화물을 지하 물류통로나, 지상 운반케도(고가)를 통해 화물을 운반할 수 있도록 하게 되면 사람과 화물 모두 지하 통로를 통해 교통혼잡없이 이동시킬 수 있어, 시내에서 화물차의 이동을 보지 않아도 될 것이다. 이같은 구상은 가장 대표적인 21세기형 도시 계획의 청사진으로 제시될 수 있는 제안이라고 생각한다.

11. 아파트分讓에 職場距離 點數制 採擇必要

아홉째로, 직장과 거주 지역을 일치시키는 정책적 배려이다. 예를들어 서울의 경우 남쪽끝이 분당 신도시에서 북쪽끝인 갈현동에 직장을 가진 사람의 경우 그 엄청난 거리를 자가용 승용차를 가지고 출퇴근한다고 가정해 보면 엄청난 개인적, 국가적 손실(인력소모, 시간소모, 연료비증대, 차량감가상각, 교통혼잡, 물류장애 등)을 예상할 수 있다.

따라서 무주택자를 우선으로 하는 근시안적인 투기적 아파트 분양에 주안을 두지 말고, 보다 멀리 내다보고 무주택 기간, 직장과의 거리, 주택 부금 납입 등을 점수로 산정하여 우선 순위를 준다면 1인당 출퇴근 거리를 획기적으로 축소할 수 있을 것이다. 특히 도심에 주상 복합 건물의 고도를 높여주어 지가 보상이 충분히 반영되도록 한다면 도심 공동화 현상도 막고 근거리 출퇴근이 가능하도록 값싼 아파트를 도심에도 대량으로 건축할 수 있을 것이다.