

해 외 출 장 보 고

2008. 9

교통연구실

책임연구원 임 영 태

I . 출장개요

□ 출장지

- 일본(후쿠오카-동경-요코하마)

□ 출장기간 : 2008. 7. 23(목) ~ 2008. 7. 26(토) (3박 4일)

□ 출장목적

- 항만배후단지 비즈니스 모델을 평가하고 미래지향적 물류비즈니스 모델 활성화 방안 도출을 위해 일본 큐슈(후쿠오카), 동경만권(동경, 요코하마) 항만배후지 활용방안을 살펴보고자 함
- 본 출장에서는 특히 부산경제권과 지리적으로 가까운 일본 큐슈 경제권의 주요 수출입품목 산업간 연계발전을 위해 부산신항만 배후물류단지의 활용전략에 시사점을 제공하고자 함

□ 출장 일정

일자		주요 수행사항	대상도시
7월	23일(수)	오후 : 서울 출발(15:10, OZ134편)/ 후쿠오카 도착 하카다항 항만배후지 견학(메세, 친수공간 등)	서울→후쿠오카
	24일(목)	오전 : 후쿠오카 항만물류관계자와의 간담회 - 큐슈경제권의 산업 및 무역 현황 파악 - 큐슈경제권 일본기업 화물유치를 위한 배후물류단지 활용방안 모색 오후 : 후쿠오카 신도시 Canal City 견학	후쿠오카
	25일(금)	오전 : 이동(하카타→동경) 오후 : 요코하마항 항만배후지(미나토미라이21 프로젝트, FAZ 등) 개발 관계자와의 간담회 - 요코하마항 현황 및 물류 특성과약, 항만배후 Y-CC물류센터 방문	요코하마
	26일(토)	오전 : 도쿄만 배후지 견학 및 관계자 간담회 - 일본 동경도 종합물류시스템계획 등 오후 : 하네다 출발(20:05, OZ1035편)/ 김포 도착	동경→서울

II. 조사내용

1. 출장배경

- 일반적으로 항만 배후물류단지는 타 지역 물류시설보다 훨씬 큰 부가가치를 창출하는 동시에 신규 물동량 증가에도 상당히 기여하는 것으로 알려져 있으나, 아쉽게도 지금까지 국내 항만배후단지 활성화 방안마련에는 연구 및 실증적 분석이 매우 부족한 형편임
- 동북아 물류중심 국가 건설이라는 정부의 강력한 정책의지가 결실을 맺은 하나의 사례로 부산신항 배후부지에 지난 2006년 이후 물류시설이 입주하였으나, 정부 재정지원으로 조성된 이곳에서 어떠한 물류 비즈니스 활동이 이루어지고 있는지, 또한 그러한 활동이 어떠한 물류비즈니스 유형에 속하는지 각각의 물류비즈니스 모델에 대한 평가가 전혀 시도되고 있지 않은 실정임
- 따라서 현 단계에서 우리나라의 대표적인 항만인 부산신항 배후단지의 물류 비즈니스 및 부가가치 창출 활동을 분석하고, 현 수준이 해외 선진 항만배후단지와 얼마만큼의 차이가 있는지 면밀히 점검해 볼 필요가 있음
- 이에 본 원에서 기본과제로 수탁과제로 진행 중인 《항만배후단지의 물류 비즈니스모델에 기초한 물류정책방향》과 관련하여 해외 선진사례를 조사하고 국내 항만배후단지의 활용에 있어서의 시사점을 도출하고자 함

2. 출장 중 주요 수행내용

1) 일본 큐슈지역

□ 대한민국 교역을 중심으로 한 수출입 컨테이너화물 분석

- 큐슈경제권의 주요 국제컨테이너항만(하카타항, 이마리항)의 수출입물동량은 23.1만 TEU로 일본전체의 대한민국 물동량의 11.5%를 차지하고 있음
 - 큐슈경제권 행발의 로컬(국내화물) 물량은 전체의 44.2%에 해당하는 10.2만 TEU이며 환적물량은 12.9만 TEU로 조사되어 큐슈경제권과 우리나라 간의 컨테이너화물 기준의 교역상황은 환적물량이 로컬물량을 초과
 - 또한 일본과 우리나라의 컨테이너화물 교역량(200.5만 TEU) 중 환적화물량은 85.4만 TEU로 42.6%를 차지하는데, 큐슈경제권과의 교역에서 발생하는 환적화물량은 12.9만 TEU로 전체 환적화물의 15.1%를 차지
 - 이 점은 우리나라를 물류거점으로 이용하는 큐슈경제권의 수출입 목적의 환적화물량이 일본전국에 비교해서 많음을 의미
- 2004년도 기준 부산항은 우리나라와 일본 간의 수출입 컨테이너화물량의 93%에 해당하는 179.0만 TEU를 처리하고 있으며, 큐슈경제권에 대해서는 21.8만 TEU를 처리하여 그 비중은 94.0%를 차지
 - 큐슈경제권과 부산항은 타 일본지역에 비교해 지리적으로 근접하여 컨테이너물동의 왕래가 빈번
 - 큐슈경제권발 우리나라의 수입화물의 91.0%를 부산항이 처리하고 있으며, 우리나라로부터 큐슈경제권행 수출화물의 98.0%를 부산항이 처리하기 때문에, 부산항과 큐슈경제권 간의 국제물류 차원의 협력은 금후에도 매우 중요한 사안임

< 하카타항 ~ 부산항의 수출입 및 환적컨테이너 화물량 분석(2004년 기준) >

구분		수입(천TEU)			수출(천TEU)			수출입 화물	환적 화물	합계
		로컬	환적	수입계	로컬	환적	수출계			
우리나라	일본전국	696	323	1,019	455	531	986	1,151	854	2,005
	규슈경제권	72	48	120	30	81	111	102	129	231
부산항	일본전국	552	320	872	396	522	918	948	842	1,790
	규슈경제권	61	48	109	29	80	109	90	128	218
부산항 비중	일본전국	0.79	0.99	0.86	0.87	0.98	0.93	0.82	0.99	0.89
	규슈경제권	0.85	1.00	0.91	0.97	0.99	0.98	0.88	0.99	0.94
규슈경제권 비중	우리나라	0.10	0.15	0.12	0.07	0.15	0.11	0.09	0.15	0.12
	부산항	0.11	0.15	0.13	0.07	0.15	0.12	0.09	0.15	0.12

출처: KMI(2006) 「환적화물 이동경로조사·분석및마케팅전략 수립연구」 보고서 자료를 이용하여 작성

○ 하카타항과 우리나라 간의 수출입환적화물의 품목에 대한 조사결과

- 수입환적 주요품목 순위(물량기준)가 1)방직용섬유(38.9%), 2)플라스틱(17.7%), 3)제분공업생산품(13.1%), 4)기계류및그부품(12.0%)로 조사
- 방직용섬유 품목만을 대상으로 기 수입기점 港國을 보면 미국(28.9%), UAE(13.5%), 사우디(11.6%), 이탈리아와 프랑스(각 3.0%)의 순
- 수출환적 주요품목 순위(물량기준)는 1)기계류및그부품(51.7%), 2)방직용섬유(33.8%), 3)플라스틱과 어패류등(각 3.1%)로 조사
- 수입과 같이 방직용섬유 품목만을 대상으로 기 수출기점 港國을 알아보면, 1)말레이시아(15.6%), 2)중국(9.6%), 미국(8.0%)로 나타났음

< 하카타항~부산항의 수출입 컨테이너 환적화물 품목분석(2004년 기준) >

품목구분	수입			수출		
	환적물량 (RT ²)	TEU환산	비중	환적물량 (RT ²)	TEU환산	비중
수입환적화물계	965	47,000	1.000	545	65,000	1.000
방직용섬유	375	18,264	0.389	184	21,945	0.338
플라스틱	171	8,328	0.177	17	2,028	0.031
제분공업생산품	126	6,137	0.131	0	-	0.000
기계류및그부품	116	5,650	0.120	282	33,633	0.517
전기기기및그부품	33	1,607	0.034	4	477	0.007
화학공업생산품	30	1,461	0.031	5	596	0.009
차량및그부품	28	1,364	0.029	0	-	0.000
조제식품	23	1,120	0.024	3	358	0.006
어패류등	6	292	0.006	17	2,028	0.031
비철금속	5	244	0.005	5	596	0.009
목재	4	195	0.004	1	119	0.002
비료	2	97	0.002	0	-	0.000
기타	46	2,240	0.048	27	3,220	0.050

□ 큐슈경제권 일본기업 화물유치를 위한 구체적 이용 방안

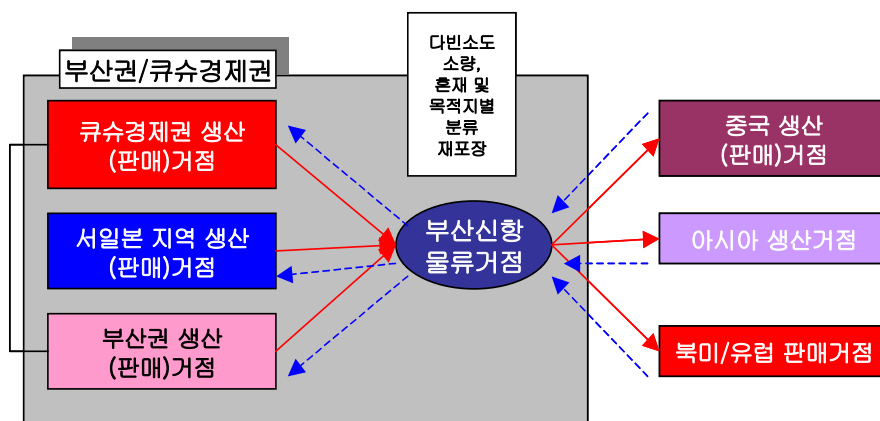
- 동남경제권과 큐슈경제권의 연계발전 가능성과 신항만의 물류수요 창출을 위해 실제로 부산 신항만 배후물류단지를 어떠한 용도로 큐슈경제권의 기업들이 활용하고 부산경제권 입장에서는 새로운 화물을 창출하며 물류부가가치 서비스를 높일 것인가?
- 물류수요와 그 취급품목을 대상으로 배후물류단지가 적극적으로 그 물류수요를 만족시키는 기능적인 문제를 유형화하고자 함. 구체적인 배후물류단지의 이용은 크게 세 가지 형태로 분류 가능

(1) 혼재기능 대응형 배후물류단지

- 혼재기능(Consolidation)이란 다수의 출하지역에서 물류거점(항만)으로 화물을 수송한 후에 재차 목적지별로 화물을 분류하고 혼재하는 것임
- 혼재기능 대응형의 배후물류단지를 이용하는 장점은 소량다빈도로 화물을 발생시키는 중소규모의 수출입 화주들의 수송 편의를 향상시키고 수송비를 절감시켜주는 것에 있음
- 또한 국제물류 차원에서의 부가적 물류서비스도 충실하게 수행함으로써 화주기업의 물류 노력도 절감시켜 주게 됨
- 하지만 가장 큰 장점은 다수의 소화물을 컨테이너로 단위적재화하여 목적항별, 도착시간별로 국제수송관리를 실시함으로써 화주기업의 물류서비스를 지원한다는 점에 있음
- 이 이용 안은 동남경제권 혹은 큐슈경제권 ~ 중국, 동남경제권 혹은 큐슈경제권 ~ 북미/유럽의 항로에서 일본계 기업과 우리나라 기업의 소량 수출입화물을 집하하고 안정적인 수송스케줄을 실현시킴으로써 기업의 소량다빈도 국제물류 관리를 지원하는 역할을 담당하게 됨
- 특히, 일본 큐슈경제권의 수출우위 산업에 해당하는 일반기계, 전기기계, 정밀기계, 고무 및 타이어튜브 등의 품목에서 중소 수출화주의 니즈를

대상으로 이용될 수 있음

- 또한 주요 수입품목인 기계기구, 식품류, 가구 등 품목에 있어서도 다수의 중소 수입화주를 대상으로 신항 배후물류단지를 경유한 혼재서비스의 이용의 장점을 도출할 필요가 있음
 - 이 경우는 뒤에 설명할 크로스독킹(유통가공 겸비) 대응형 또는 벤더재고관리 대응형을 수행하기 위한 기반적 국제수송서비스로 활용되어야 함
- 화주기업 입장에서 혼재기능 대응형의 항만 배후물류단지를 이용하는 경제적 이점으로 수송비용의 절감, 경제적 주문발주량의 실현과 재고부담 감소, 일괄납입체제 실현 등임



< 혼재기능 대응형 항만배후물류단지 이용 (안) >

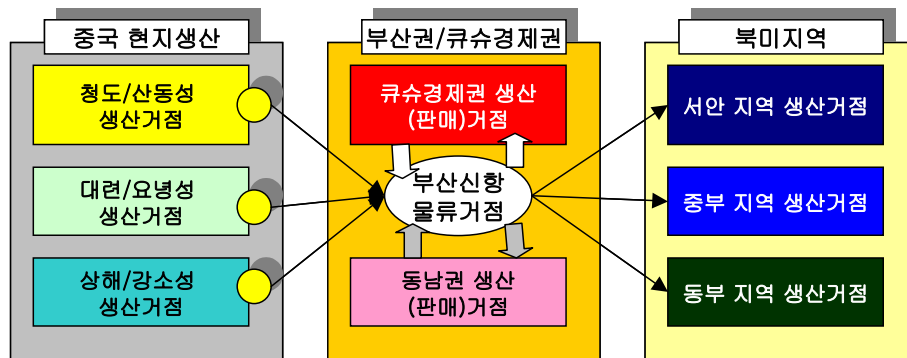
(2) 크로스독킹(Cross-docking) 대응형 배후물류단지

- 크로스독킹 대응형의 배후물류단지 이용은 다시 두 가지로 분류 가능
- 그 첫 번째가 순수 크로스독킹 대응형으로 배후물류단지를 크로스독킹의 통과형 물류거점으로 활용하는 형태임
 - 주로, 대기업 제조업의 글로벌 생산네트워크를 효율적으로 운영하기 위한 부품간의 이동, 중간재의 이동 등이 체류 없이 신속하게 배후물류단지에 집결되고 컨테이너 재적재작업을 거쳐 납입처인 지역의 생산공장으로

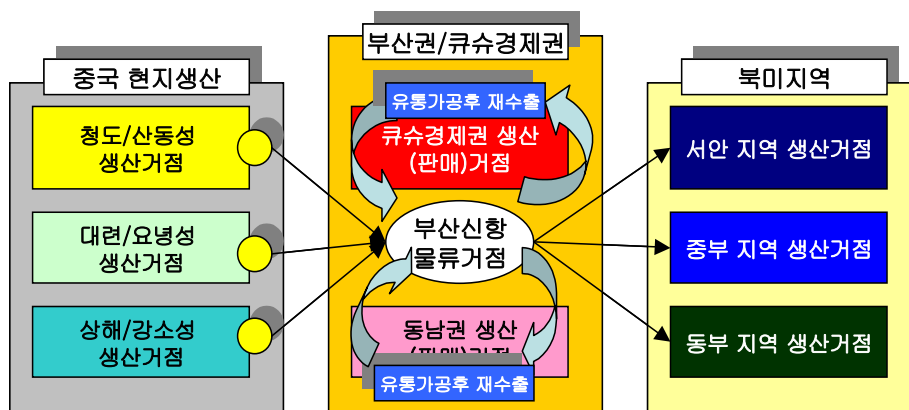
수송하는 재고유지비 절감형 국제수송 서비스임

- 부산 신항만은 동북아시아의 허브항으로 기간항로의 노선편수 및 스케줄이 잘 구축되어 있으며, 북중국과 일본의 주요항과의 피더선 서비스도 잘 구축되어 있음
- 따라서 이 크로스독킹 대응형을 효과적으로 지원할 배후물류단지 이용은 매우 현실적이고 효과적인 안이라 생각됨
- 이 형태의 이용은 화주기업에게 글로벌 조달, 생산, 판매의 JIT를 실현시키는 중요한 수단이며, SCM(Supply Chain Management)을 지원하는 항만 하드웨어로서 항만간 경쟁에서 차별성을 높임
- 전기기기(반도체와 전자부품)와 자동차관련부품(판매후 A/S부품 포함) 등의 품목을 주요대상으로 큐슈경제권, 중국현지거점, 북미지역에서 차별화된 완제품을 생산, 조립하는 큐슈경제권의 기업이 이 형태의 주요 이용자임
- 이들 기업은 각 지역 부품공장에서 생산된 부품, 중간재를 필요 지역의 생산, 제조 공장으로 JIT 방식으로 조달해 주기 위해서 상호간 교차하는 항로에 위치한 물류거점(허브항의 물류배후단지)을 보다 경제적으로 이용하고자 함
- 이와 같은 큐슈경제권의 물류수요를 발굴하고 신항의 배후물류단지의 장점을 살려 적극 유치할 필요가 있음
- 두 번째의 크로스독킹 대응형은 유통가공을 겸비한 크로스독킹 대응형 이용 안임
- 이는 앞서 설명한 형태에 유통가공 혹은 생산조립작업의 기능을 가능한 신속하게 실시한 후, 목적지별로 환적되는 수송편에 화물을 함께 출하배송시키는 방안임
- 이 기능을 수행하기 위해서는 항만 배후의 보세구, 무역자유지역, 경제자유지역, 산업단지 등과 원활한 소통을 위한 교통인프라의 구축과 법제도

적인 지원이 잘 정비되어야 함



< 크로스독킹형 대응형 배후물류단지 이용(안) >



< 크로스독킹형(유통가공기능 겸비) 대응형 배후물류단지 이용(안) >

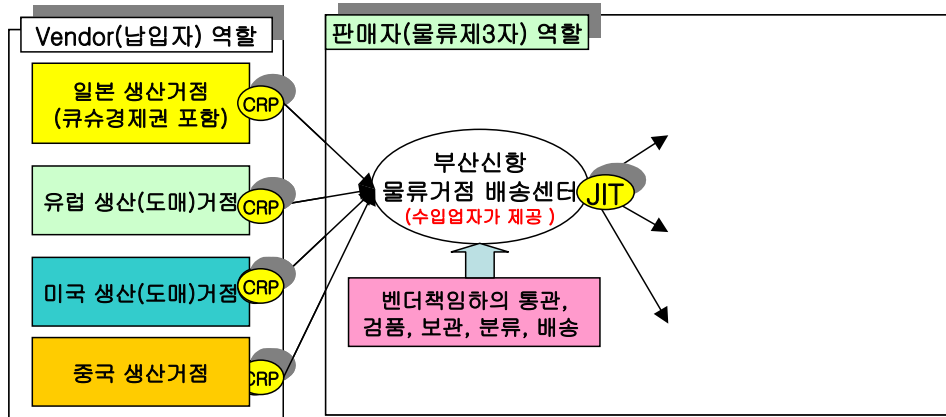
(3) 벤더관리재고(VMI: Vendor Managed Inventory) 대응형 배후물류단지

- 수도권 및 동남경제권의 대도시와 일본 큐슈경제권의 중심도시를 중심으로 볼 때, 소득이 점차로 높아지고 유사해 지는 경향이 있어 구매력에서 동질적인 시장을 형성하고 있음
- 따라서 이 경제권의 대도시 및 중심도시는 북미와 유럽 및 상대국의 고급 수입상품(주로 신변잡화 및 음식료)에 대한 구매력도 높음
- 부산 신항만 배후물류단지의 세 번째 운영형태는 북미와 유럽을 중심으로 엄선된 신변잡화, 음식료품 등의 수입상품을 대상으로 수도권 및 동남경

제권, 그리고 큐슈경제권의 대도시와 중심도시의 유통채널에 신속하게 공급하는 소매형 납입물류시스템을 지원 구축하는 것임

- 이 시스템은 벤더 책임 하에서 수입상품이 재고관리되므로, 수입자(판매자) 입장에서는 재고부담이 감소함
 - 특히, 국제간 상품이동에 따른 통관과 검수 등의 수고스러움을 벤더 책임 하에 대행하며, 상품의 하자 및 클레임 등에 의한 반품문제를 사전에 예방할 수 있고, 나아가 벤더가 다발하는 주문내용을 보충하기 위해서 배후 물류단지의 재고센터에서 재고관리를 수행하는 이유로 보관비와 발주처리비가 절감되는 편리성을 가진다고 할 수 있음
- 종합적으로 볼 때, 벤더재고관리 대응형은 국제물류와 국내유통을 통합적으로 관리하는 벤더의 능력으로 물류업무로부터 수입자는 많은 혜택을 누릴 수 있음
 - 또한 국제물류와 국내물류가 간소화된 운영형태를 갖추어 상품가격 경쟁력도 가질 수 있음
 - 벤더 입장에서는 판매자와의 협력 하에 재고관리 책임을 위임받음으로 구매계획, 생산계획 등을 합리화시키고 조달 및 생산에서의 재고절감도 실현할 수 있으며, 장기적 관계 하에서 수입자의 안정적 구매를 약속받음으로써 물류시설의 투자리스크 등의 거래리스크를 줄일 수 있음
- 이와 같은 벤더관리재고 대응형은 일반적으로 부산경제권의 음식료, 신변잡화 및 신발 등의 품목에 해당하는 산업의 대일본 수출에 적극적으로 이용될 수 있음
 - 신항 물류배후단지 내의 벤더 재고거점에서 출하되는 상품에는 북미와 유럽 등의 고급 수입상품도 동시에 주문출하하는 상품갯춤의 폭이 중요할 것으로 사료됨
 - 이 이용 안을 보다 큐슈경제권 산업과 밀접하게 관련시키기 위해서는 큐슈내의 중견상사(혹은 도매업)의 적극적 FDI를 유치하여 배후물류단지

시설과 수출입 네트워크를 구축하도록 함이 효과적일 것임



< 밴드관리재고 대응형 배후물류단지 이용 안 >

2) 일본 동경, 요코하마항

□ 요코하마 지역

○ 물류시설 현황

- 동경항은 수입화물 폭등에 따른 수요에 대응하고, 하네다 공항의 국제노선 개설 등으로 Sea&Air 화물의 활성화를 도모
- 요코하마항에는 제3섹터 방식으로 설립된 Y-CC(Yokohama Port Cargo Center) 외 다이코구(Daikoku) 부두 등에 다수의 민간창고가 입주
 - 소유는 공공 90%, 민간 10% 형태로 상업구역에서 공업활동을 제한

○ Y-CC(Yokohama Port Cargo Center)

- 요코하마항을 수입중심항으로 육성하기 위해 홍콩 ATL Distripark 를 벤치마킹하여 1994년 개장
- 가공·포장, 라벨링 및 리팩킹(Re-Packing) 등 부가가치 창출이 목적이었으나 현재는 주로 보관 기능이 이루어지고 있으며 대부분의 화물은 내수용임
 - 이러한 이유는 외국인 노동자 이용불가에 따른 고인건비 때문이며, 현재까지 이에 대한 대책 부재
- 2005년 Y-CC는 연간 100만톤을 처리하고 있으며, 개장 이래 10년간 약 3-5%의 물량이 증가하였음
 - 이러한 추세는 화주들이 화물처리시 물류비의 절감을 위해 Y-CC를 더욱 선호하게 되어 많은 화물들이 개별소유 창고에서 Y-CC로 이동 중에 있음
 - 화주는 보관, CFS, 부가 물류서비스를 Y-CC에서 일괄하여 받을 수 있고 개별 물류창고를 보유할 필요가 없어 Y-CC를 더욱 선호하게 됨

○ 미나토 미라이 21

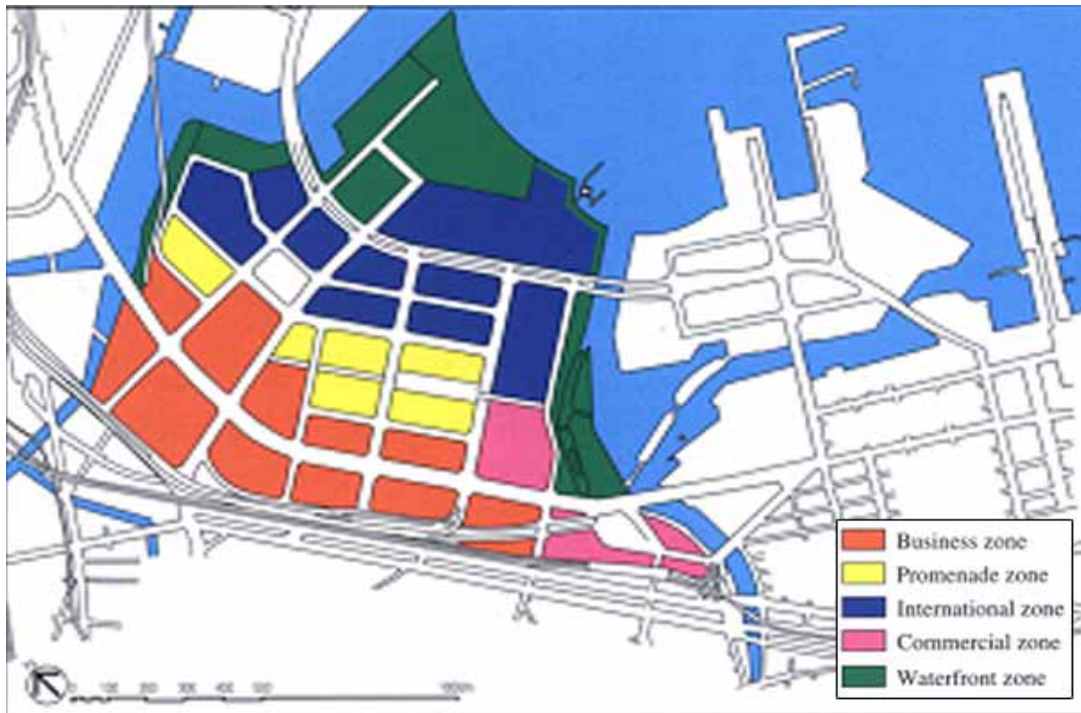
- 위치 및 면적 : 일본 요코하마, 56.3만평 (중앙지구 : 43.8만평, 신항지구 : 12.5만평)
- 개발기간 : 1983년 ~ 2010년 (28년)
- 사업비 : 114억달러 (요코하마시 10억달러<9%>, 개발주체 및 민자 등 104억달러<91%>)
- 개발목적 : 요코하마 자립성 강화, 항만기능의 질적인 전환, 수도권 업무기능 분담
- 도입기능 : 항만시설, 상업, 업무, 주거, 공원 등



- 중앙지구 주요 개발 내용

- 개발면적 : 1,448,000m² (약 438,000평)

- 업무, 문화, 상업 등 도심기능의 집적을 도모하고, 시민에게 다가가는 향만으로 정비
- 워터프런트의 특성을 살려 수변에 녹지네트워크 형성 (인간과 자연과의 융합도모)



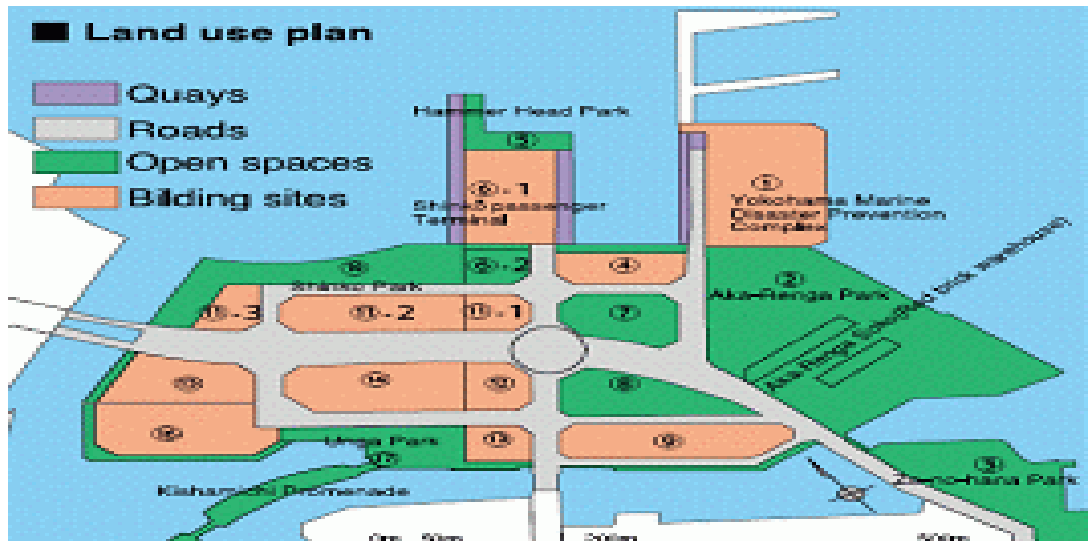
퍼시픽 요코하마



그랜드 인터컨티넨탈 호텔

- 신항지구 주요 개발 내용

- 개발면적 : 413,000m² (약 125,000평)
- 아카렌가를 비롯하여 역사적 자산을 보존 활용한 도시개발 추진
- "Sea-Blue"사업을 통한 해저환경 개선과 생태계의 회복을 꾀함



아카렌가



요코하마 국제선원센터

□ 동경지역

○ 일본 동경항만 지역의 물류기능 강화



< 항만지역의 물류기능 강화 >

○ 일본 동경도 종합물류시스템 계획

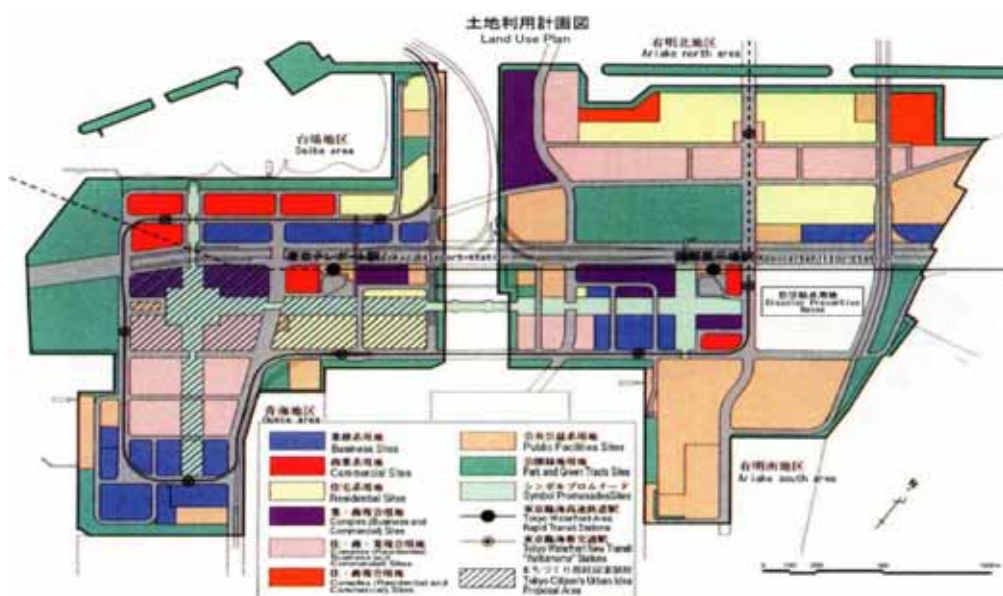
- 장래상 실현을 위한 단계별 대책

- 약 5년정도 - 지역의 조업대책 추진이나 중소기업의 물류효율화 등, 소프트한 측면의 지원책의 확립이나 대책을 수립하여 추진한다. 육·해·공의 광역 물류네트워크를 형성하고 주행로상의 병목지점을 해소하는 등 「점」의 문제 지점을 해소함

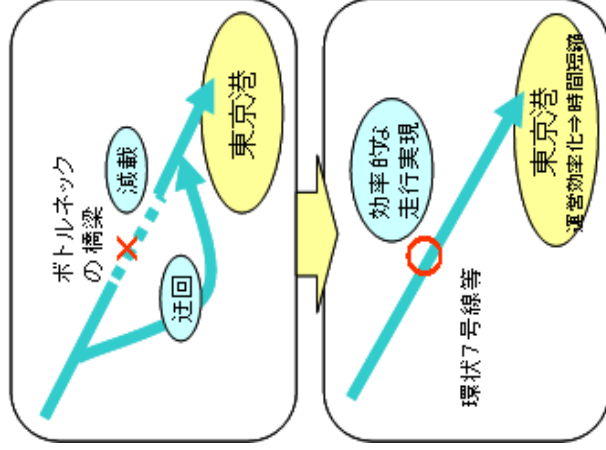
- 약 10년정도 - 중앙환상의 시나가와선 등의 도로망과 기능 강화를 시킨 동경항, 하네다공항 등을 접속함과 동시에 항만지역이나 권중앙도로 주변등의 물류거점의 입지를 촉진하여 물류네트워크의 형성을 지향함
- 약 20년정도 - 광역적 수송망과 물류거점이 유기적으로 결합한 육·해·공의 광역물류네트워크의 형성을 지향함

○ 동경 임해부

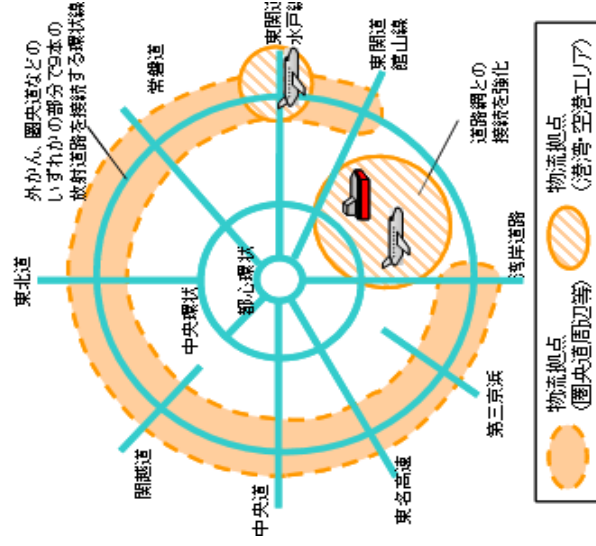
- 위치 및 면적 : 일본 동경, 133.7만평 (아오미지구, 다이바지구, 아리아케지구로 구성)
- 개발기간 : 1961년 ~ 1990년 (약 30년)
- 개발주체 : 동경도, 동경임해부도심건설(주), 임해고속철도(주) 등
- 사 업 비 : 약 23,600억엔
- 개발목적 : 도시기능과 항만기능의 공존, 환경보존과 회복, 교통망 정비, 나리타공항과의 공존
- 도입기능 : 업무, 상업, 주거, 국제전시장, 공원, 방재 등



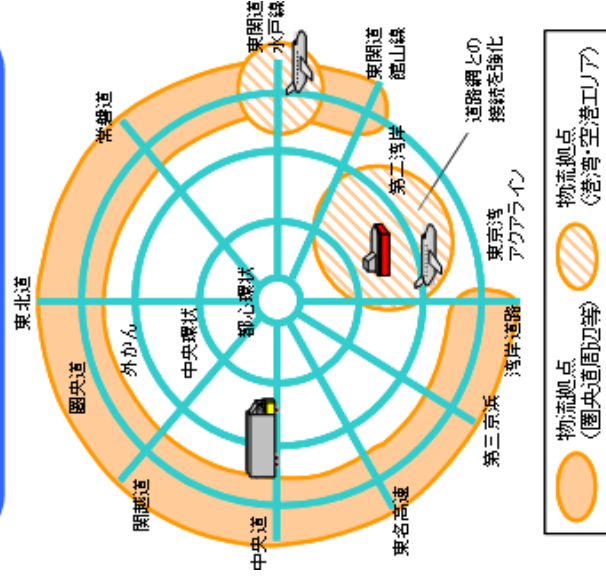
概ね5年程度
「点」の問題点解消



概ね10年程度
物流ネットワーク概成



概ね20年程度
陸・海・空の広域物流ネットワーク形成



主: 道路망은 국토교통성 3환 9방서의 정
비망친등에 따라 도가 물류대책상 바라는
장래상과 시기의 이미지로서의 그림

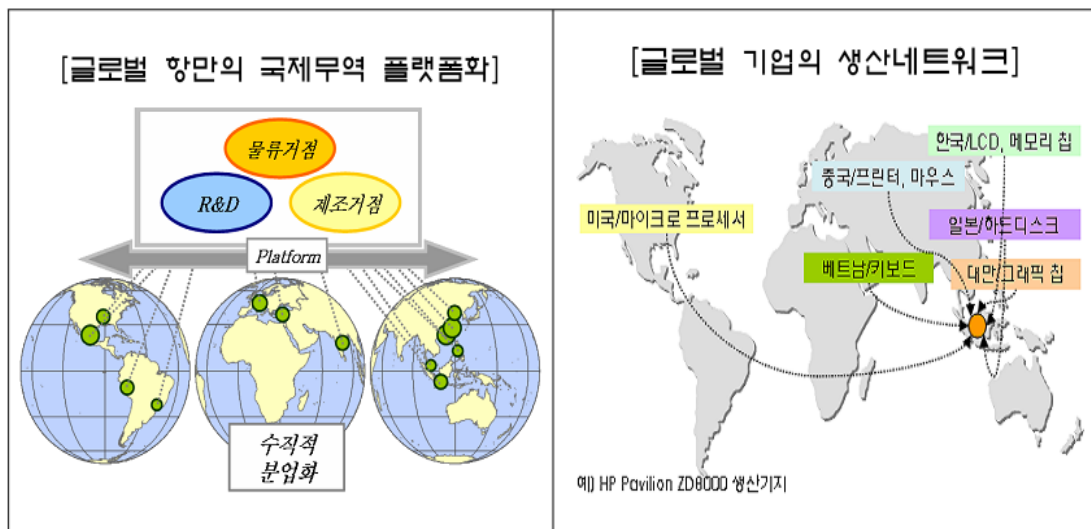
主: 道路망은 국토교통성 3환 9방서의 정비방
침등에 따라 도가 물류대책상 바라는 장래상과
시기의 이미지로서의 그림

3. 해외 항만배후단지 동향 및 시사점

1) 해외동향

□ 중심항만의 배후단지에 국제무역의 플랫폼(platform) 형성

- 글로벌화에 따라 기업들의 생산활동이 고품질, 저비용 국가로 이동하면서 지리적 분산이 심화되고 있으며, 산업구조의 수직적 분업화 현상이 가속화되고 있음
- 글로벌 생산 네트워크의 변화는 중국과 같은 저비용 국가의 항만지역에 저비용 클러스터가 형성되고 있음
- 동시에 다국적 기업의 물류 기종점이 항만 배후단지로 이동하여 항만배후지역을 중심으로 물류거점, R&D, 제조거점이 형성되고 있음
 - 말레이시아 포트클랑항의 HP Pavilion ZD 8000 생산기지에서는 미국의 마이크로프로세서, 베트남의 키보드, 대만의 그래픽칩 등과 같이 세계 각국에서 생산되는 부품이 포트클랑 배후단지에서 조립되어 전세계로 공급되고 있음
 - 페낭 공항은 쿠알라룸푸르에 인접한 말레이시아의 두 번째 공항이나 세계최대의 컴퓨터제조업체인 델이 생산시설을 입지하면서 델에 납품하는 많은 업체들이 제조센터나 물류센터를 설치하면서 클러스터를 형성하고 있음



< 글로벌 기업의 항만중심 네트워크 변화 추이 >

자료: 재정경제부·KMI(2006), "글로벌기업 물류센터 유치모델 개발"

□ 항만 배후단지를 중심으로 한 SCM 형성과 물류시설의 통합

- 다국적 기업들은 글로벌 생산 네트워크의 확대로 원료조달에서 제품판매까지 연결하는 SCM(Supply Chain Management, 공급사슬체계)을 구축하고 있음
- 이에 글로벌 물류기업들은 규모의 경제 실현을 통한 비용절감, 서비스 증대 등을 위해 세계 주요 중심 항만의 배후 물류단지를 중심으로 기업의 SCM 관리와 물류시설을 통합하는 추세임

□ 항만 및 배후단지의 확대 경쟁

- 세계 경제의 블록화·글로벌화는 세계 교역구조의 변화를 가져 왔으며, 이러한 변화는 전세계가 물류와의 전쟁 상황으로 발전한 중요한 계기가 되었음
- 경제 블록간(EU, NAFTA, ASEAN, APEC 등), 국가간 교역규모의 증가는 교역품을 운송하기 위한 해운시장 및 항공시장의 급성장을 초래함과 동시에 국가 및 지역의 물류경쟁력을 확보하기 위한 경쟁으로 확대됨
- 결국, 세계 혹은 지역의 물류중심이 된다는 것은 국가 경쟁력 차원에서 매우 중요하기 때문에 선진 항만에서는 전략적으로 배후 물류단지를 확대하고 있음
- 물류의 중심이 해당 국가에서 물류 및 배송을 집중할 수 있는 다국적 기업의 적극적인 유치를 통해서 성장해 왔다는 점은 로테르담이나 홍콩, 싱가포르 등의 발전과정을 통해서 잘 알 수 있음
- 다국적 기업들이 특정 해당국의 항만 또는 공항을 자신들의 물류·배송센터로 선택하는 경우 해당국의 항만을 통한 물동량도 증가뿐만 아니라 글로벌 기업 활동으로 인해 국가 및 지역 경제에 미치는 영향이 매우 크다고 할 수 있음

□ 항만 및 항만 배후단지에 거점물류 및 국제물류체계 구축 추진

- 세계화에 따른 기업경영환경의 변화에 따라 다국적기업들은 항만 및 항만 배후단지에 거점물류체계를 구축함으로써 기업경영의 효율화를 도모하고 있음
- 기업경영의 세계화에 따라 세계의 기업 물류시스템은 1970년대 수출물류체계, 1980년대 국별 현지물류체계를 거쳐 현재는 항만 배후단지를 중심으로 거점중심의 물류체계로 변화하고 있음

＜ 국제물류관리체계의 변화 ＞

구 분	특 징	생산거점	물류체계
1단계 (수출물류체계)	수출을 중심으로 이루어지는 일련의 물류활동을 관리하는 단계	자국	수출입 체계
2단계 (현지물류체계)	국가별 현지자회사를 중심으로 물류·생산활동을 수행하는 단계	현지국	현지국 물류시스템 이용 (자체 또는 현지물류체계)
3단계 (거점물류체계)	지역 물류·생산거점을 중심으로 지역경제권 전체를 담당하는 물류체계(SCM)	지역거점	거점 중심 물류체계 (물류전문업자이용)

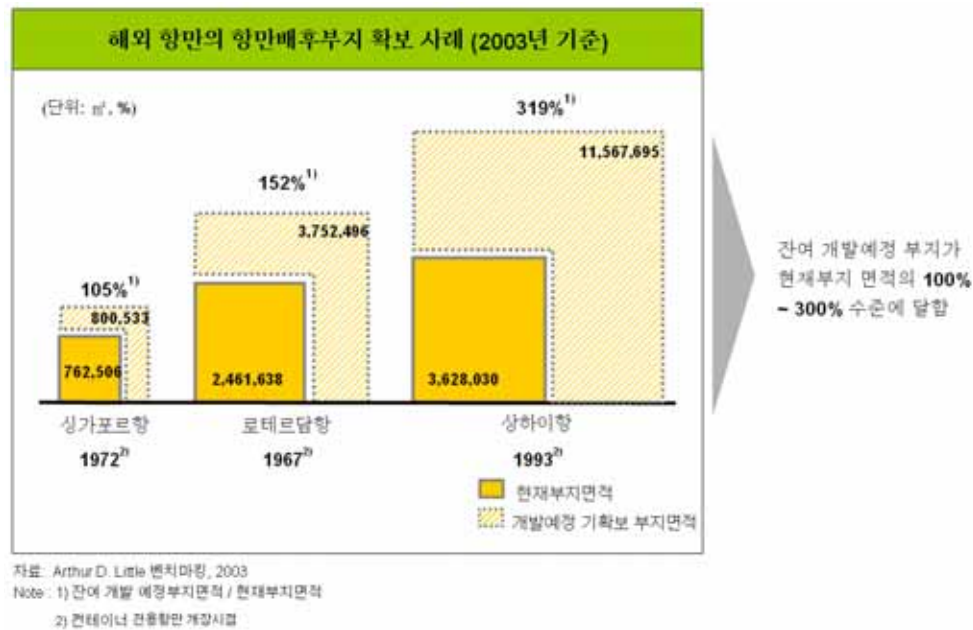
자료 : 부산광역시, 「부산항 관세자유지역 활성화를 위한 연구」, 2003. 4.

- 따라서 부산항이 동북아 물류중심항만으로 성장하기 위해서는 국내외 다국적 기업의 물류거점을 제공할 수 있는 배후부지의 확보가 필요하며, 이와 같은 배후부지에는 다양한 물류 부가가치를 창출할 수 있는 기능 확보가 중요한 요소임

2) 시사점

- 부가가치 창출이 높은 해외 주요 항만들은 대규모 배후 물류산업단지의 조성
과 함께 다양한 인센티브를 제공하고 있음
- 최근 항만 배후권역의 개발이 항만의 신 경쟁 모드로 급부상하고 있음을 시사
함. 결국 물동량에 기반한 예측보다는 글로벌 기업 유치에 위한 전략적인 수요
에 중심으로 두고 있음
- 또한, ADL(Arthur D. Little)에서 수행한 항만배후단지의 “글로벌 기업 유치방
안(2003)”에 의하면, 부지의 확장성은 기업의 항만배후단지 입주 의사결정시 핵
심적인 고려사항이므로 해외 항만은 미리 항만배후단지 부지를 안정적인 규모
로 확보하고 있다고 언급함
- 해외 주요 항만의 경우, 잔여 개발예정 부지가 2003년 기준 현재 부지의 100%
~300% 수준에 달하고 있음

- 따라서, 해외 주요 항만의 배후단지 개발 사례와 같이 물동량에 기반한 수요 예측 보다는 글로벌 기업 유치 및 부가가치 창출을 위한 전략적인 대규모 항만 배후단지 공급이 필요함



< 해외 항만의 항만배후부지 확보사례 >