
국민경제자문회의
제1차 물류·경제자유구역회의 안건(3)

동북아 물류 공동번영과
우리항만의 성장전략

2005. 6. 16

해 양 수 산 부

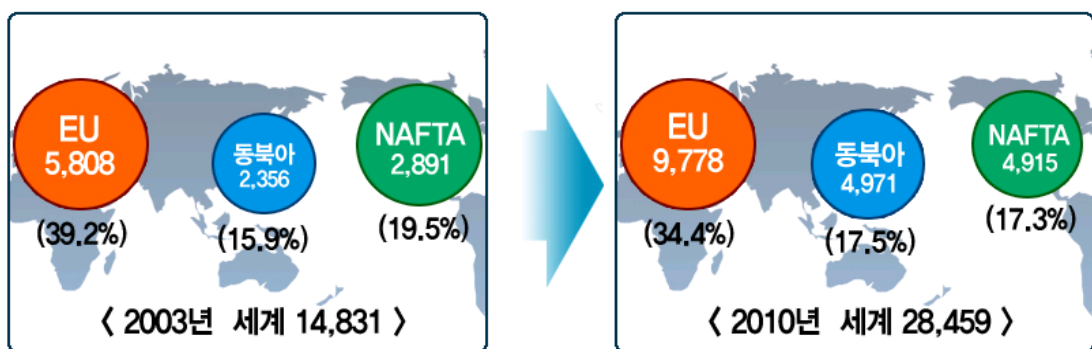
차 례

I. 『동북아 물류중심화』의 평가와 패러다임 전환 ..	1
1. 동북아 물류의 동향 및 특징	1
2. 우리항만의 『동북아 물류중심화』 추진 성과와 과제	2
3. 『동북아 물류중심화』를 위한 새로운 패러다임의 모색 ...	5
II. 동북아 3국간 물류협력 비즈니스 모델	7
1. 검증 모형 : 『일본행 다국적 통합 집하배송 모델』	7
2. 개발 모형 : 『한·중 통합 물류협력 모델』	8
III. 비즈니스 모델의 실현방안	13
1. 비즈니스 모델에 대한 공감대 형성 및 구체화	13
2. 민간주도의 협력활동 추진체제 마련	14
3. 동북아 3국 정부간 협력체제 구축	14
IV. 물류패러다임 정착을 위한 인프라 및 여건조성	16
1. 물류촉진을 위한 물적 시스템의 체계화	16
2. 국제물류 인적 네트워크 및 물류정보망 확충	18
3. 해외투자 및 협력지원을 위한 전담조직 보강	19
[맺음말]	20

I. 『동북아 물류중심화』의 평가와 패러다임 전환

1. 동북아 물류의 동향 및 특징

- 세계 경제 규모의 약 20%를 점유하는 한국, 중국, 일본 등 동북아 3국이 세계 화물량의 30%를 차지
 - 동북아 3국 7,447만TEU(한국 973만TEU, 중국 5,101만TEU, 일본 1,373만TEU)/세계 총 화물량 24,478만TEU(자료: Drewry Shipping Consultants, 2003)
- 동북아내 한·중·일 3국간의 상호 무역의존도가 높아지면서 역내 교류가 지속적으로 증대
 - 한·중·일 3국간 역내 무역규모 4,392억 달러로 10년전 대비 5배 수준으로 증가(자료 : 한국무역협회, 2004)
 - 향후 2010년까지 EU, 동북아, NAFTA 등 세계 3대 경제 권역별 교역액 전망에서도 아시아권 비중의 증가가 두드러짐



* 자료 : KMI, 2004

- 이러한 역내교류의 활성화에 따라 삼국이 Win-Win 할 수 있는 국제물류의 공동발전모델 구축 필요성이 대두

2. 우리 항만의 『동북아 물류중심화』 추진 성과와 과제

가. 『동북아 물류중심화』 전략

- 배후단지를 활용한 고부가가치 ‘화물창출형’ 항만으로의 도약
 - 환적화물 네트워크 구성과 글로벌 물류기업 유치를 통하여 대륙중계 항만으로 발전



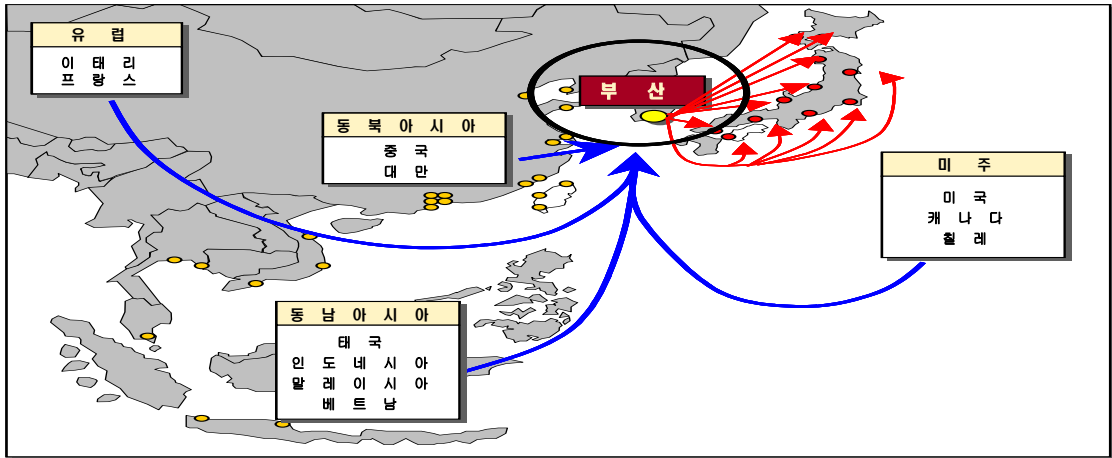
※ 고부가가치 환적화물은 단순환적 화물보다 12배나 높은 경제적 가치 창출

나. 그 동안의 성과

- 일본 미쓰이 물산의 부산 감천항 배후단지 투자
 - 세계 각지에서 생산/구매한 제품을 우리 항만배후단지에 집하하여 부가가치 물류활동을 거친 후,
 - 우리 항만의 잘 발달된 피더항로를 활용하여 일본 각지로 직접 배송하는 사업

※ 총 투자액 : 200억원, 부가가치 환적 물동량 : 1만TEU/년

<개념도>

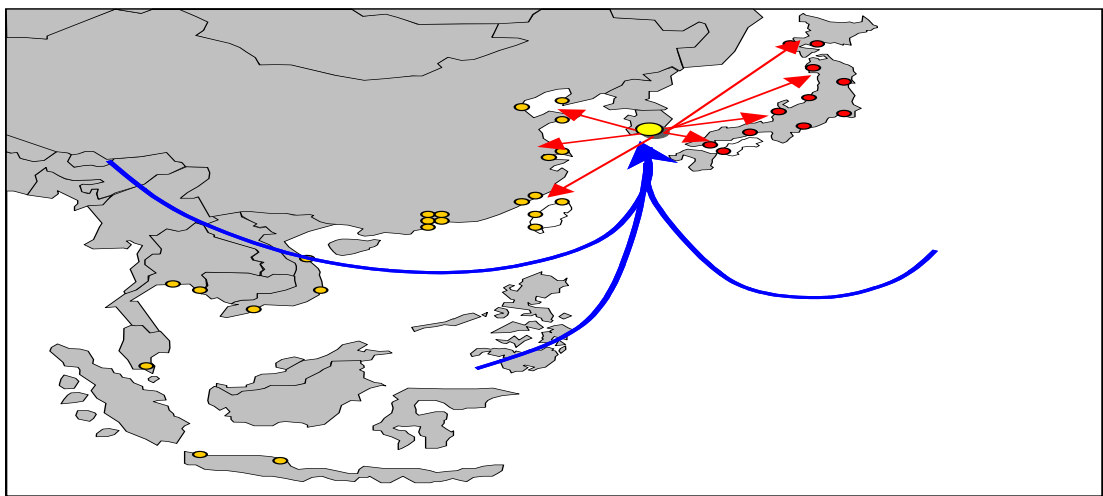


□ 런던금속거래소(LME) 관련 비철금속 보관·배송사업을 위한 부산/광양항 배후단지 투자(Henry Bath & Son, C. Steinweg)

○ 세계 각지에서 생산된 비철금속(알루미늄, 구리 등)을 한국으로 집하하여 보관한 후, 동북아 각 지역으로 배송해 주는 사업

※ 총 투자액 : 410억원, 부가가치 환적 물동량 : 30만톤/년

<개념도>



다. 그간의 성과를 더욱 발전시키기 위해 해결해야 할 과제

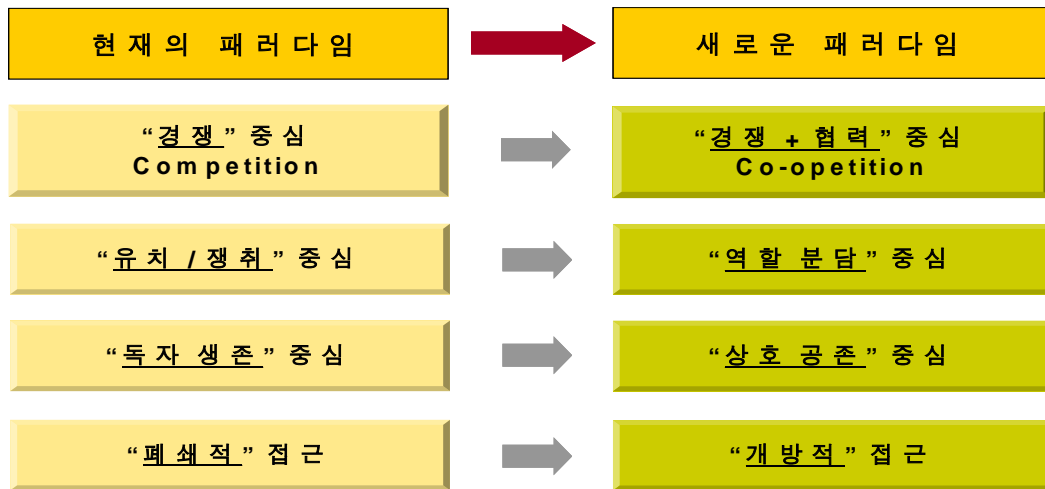
- 기존 『동북아 물류중심화』 전략의 성공가능성에 대한 불확실성
 - 고부가가치 환적화물량 확보를 통한 가시적인 이익이 실현되지 않아 많은 관심기업이 관망 중인 상태
- 또한, 3국간 상호협력과 공동물류시장 조성을 위한 인식 수준이 낮고, 제도적 기반도 부족
 - 3국간 연계 물류시스템 구축을 가로막는 비효율적인 규제 및 제도 존재
 - 중국 : 외국선사의 직접 통관 불허, 자국선사의 항만이용료 우대 등
 - 일본 : 선박 입항시 항만사업자간의 사전협의제도 등
 - 3국간 물류 정보에 대한 공유 및 표준화 노력도 미흡

◇ 이와같이 동북아 전체 물류시스템의 기능이 비효율적으로 작동한다면, 우리의 물류중심화 비전 자체가 흔들릴 수 있는 리스크가 있어 이에 대한 관리 방안 강구 필요

* 우리 항만간 국내 물동량 확보를 위한 소모적 경쟁 예방

3. 『동북아 물류중심화』를 위한 새로운 패러다임의 모색

□ 동북아 통합물류시장을 함께 만들어 나가려는 ‘협력적’ 시각에서의 접근 필요성 대두

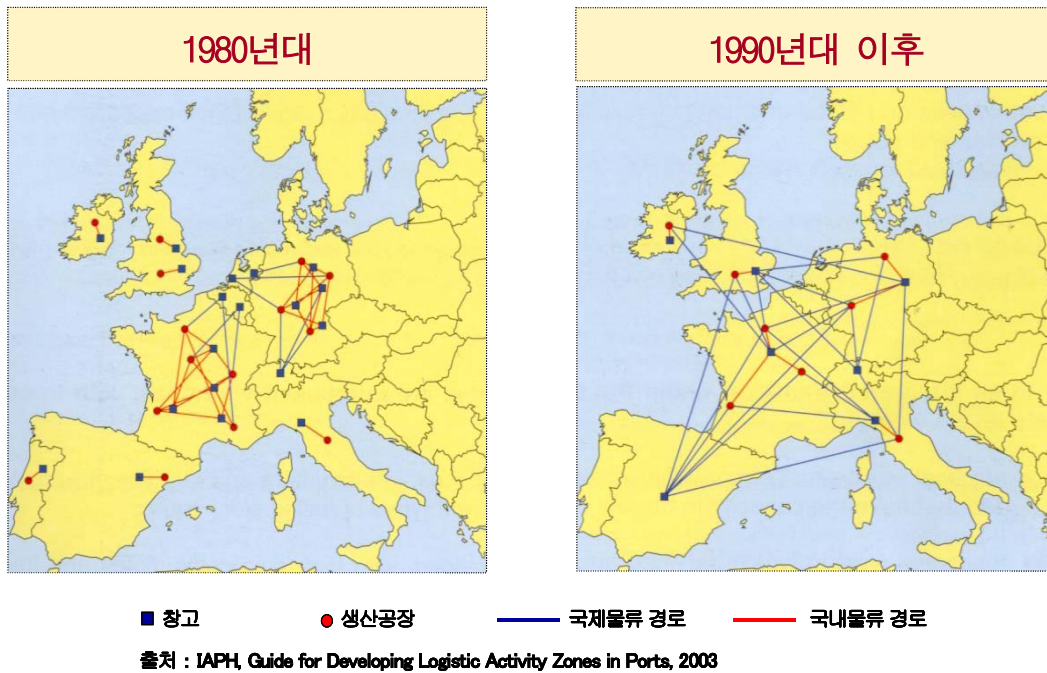


□ 안정적으로 발전하는 동북아 통합 물류시스템 내에서 우리
항만의 실질적인 성장기반 확보 가능

[EU 물류시장통합의 성공사례]

- ▶ EU수송위원회, EU공동수송정책 기본방침 확정(1961년)
- ▶ 연안해송에 관한 공동해운정책 법제화(1992년)
- ▶ 공동수송정책 추진방향 확정 결의(1998년~2004년)

- ✓ 역내 물류체계의 표준화 및 광역화
- ✓ 수송전반의 효율성 증진
- ▶ 결과적으로 경제활성화와 안정에 기여



□ 협력적 물류패러다임 정착의 기대효과

- 단기적으로 한·중·일 3국 기업의 물류비 절감과 우리나라의 고용과 부가가치 창출에 기여
- 중기적으로 3국간 항만시설 투자 등에 대한 과당경쟁을 예방할 수 있어 물류인프라 재원의 효율적 배분이 가능
- 장기적으로 동북아 FTA 체결을 앞당기고 역외 경제블럭에 효과적으로 대응할 수 있는 동북아 경제공동체 출범의 초석

II. 동북아 3국간 물류협력 비즈니스 모델

1. 검증 모형 : 『일본행 다국적 통합 집하배송 모델』

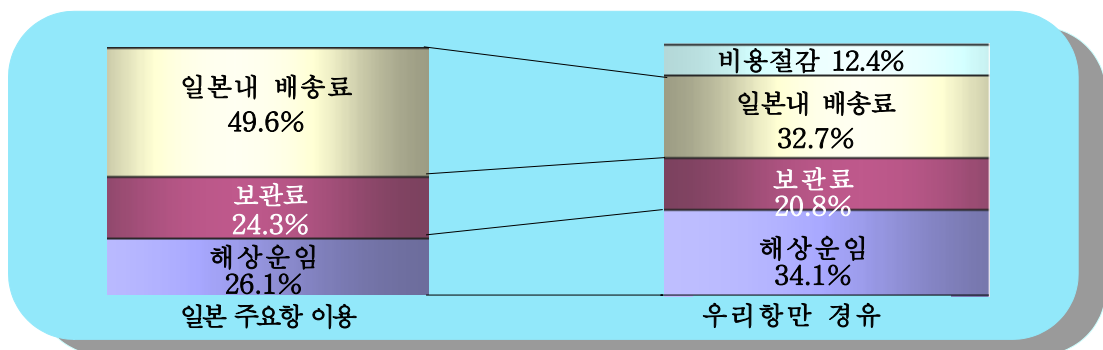
가. 일본 국제물류의 주요 과제

- 주요항만에 수입화물이 집중되어 내륙운송거리의 증가에 따른 물류비용의 상승과 환경문제 해소
- 인터넷의 발달에 따른 소량 다빈도 물류의 증가와 다점포형 사업의 증대에 대응한 효율적인 물류시스템의 구축
- 값비싼 땅값으로 인한 물류센터 건설·운영의 비효율성 극복

나. 한·일 물류협력 비즈니스 모델(일본 미쓰이 물산)

- 목표물동량('10년기준) : 427만TEU(단순환적 307만+부가가치환적 120만)
* 산출근거 : 붙임 1
- 각국 부품, 원자재를 우리 항만에 집중시켜 부가가치 물류활동을 거친 후 일본으로 배송하는 사업모델
- 일본에서 영업중인 다국적 타이어 업체의 경우 위 사업 모델을 적용하면 연간 12.4%의 비용절감 효과 발생

[일본의 다국적 타이어 업체의 사례]



2. 개발 모형 : 『한·중 통합 물류협력 모델』

가. 중국물류의 한계와 한·중 협력 모델의 적용 가능성

- 중국은 고도성장 추세(실질 GDP성장률 8~9%)가 지속되면서 물류시장도 '10년까지 매년 10%이상 성장할 것으로 전망
- GDP 대비 물류비 비중도 선진국의 2배('01~'04 : 21.5%)
 - ※ '02 기준 GDP 대비 물류비 비중 : 한국 12.7%, 일본 8.34%
- 중국의 물류시장은 비효율적인 제도, 항만시설 및 간선 인프라 낙후, 물류전문지식 부족 등의 문제점 내포
- 따라서, 우리 항만과 연계한 양국간 협력 비즈니스 모델 개발을 통해 상호 공동의 이익 실현방안 모색 필요
- 중국 자체 물동량 증가에 비해 불충분한 시설, 생산지의 산재, 선박 대형화에 따른 기항지 축소 추세 등을 고려할 때,
 - 중국이 독자적인 물류서비스를 모두 제공할 경우 중국 경제 발전에 물류가 부담으로 작용 예상

- ◇ 중국이 항만인프라, 내륙물류체계 등을 확충하고 있어 우리의 동북아물류중심화 목표가 위기에 직면할 수 있으나,
- ◇ 우리의 항만배후단지, 피더망, 물류 IT, 기업 집하능력 등을 활용할 경우 한·중 양국이 공동 발전할 가능성은 충분

나. 한·중 통합 물류협력 비즈니스 모델

① 「발해만↔한국↔전세계(일본)」 모델

- 목표 물동량('10년 기준) : 265만TEU(단순환적 241만, 부가가치환적 24만)
* 산출근거 : 붙임2
- 발해만의 여러지역에서 생산된 제품을 우리 항만과 배후 단지로 집하한 후, 일본을 비롯한 전 세계의 수요지로 적기에 배송해 주는 모델
- 동 지역은 세계 주요 간선항로에서 최소 1~2일 정도 떨어져 있고, 얕은 수심, 잦은 안개 발생 등의 지리적 문제점 때문에
 - 대형모선을 이용한 전 세계 수출지역으로의 직접 배송 시스템의 구축이 구조적으로 어려운 실정
- 이에 따라 우리 항만에서 환적되어 일본을 비롯한 제3국으로 배송하는 모델이 많이 적용되고 있는 상황
 - 우리 항만에서의 전체 환적화물중 발해만 항발 환적화물이 28%로 가장 큰 비중 차지
- 우리 항만과 발해만 지역의 항만들을 연계, 일본을 비롯한 전 세계로 배송시 보다 효율적인 물류시스템 구축 가능
 - 특히, 발해만 지역을 따라 여러 곳에 생산기지를 가지고 있는 기업의 경우
 - 환적뿐만 아니라 항만배후단지의 물류센터를 활용하여 부가가치 환적을 하면 경제적 이익 극대화

② 「산동반도↔한국↔전세계(일본)」 모델

- 목표 물동량('10년 기준) : 118만TEU(단순환적 107만, 부가가치환적 11만)
 - 산동반도에 입주한 한국, 일본 중소기업들이 자사 제품을 우리 항만에 설치한 공동물류센터에서 부가가치 창출(재분류/라벨링, 가공/조립 등) 후 최종 수요지로 각각 배송하는 모델
 - 산동반도에는 한국, 일본의 중소기업들이 밀집해 있으나, 상대적으로 소규모로서 물류서비스에 대한 외주 곤란
 - 특히, 이들 기업은 브랜드 가치 향상을 위해 우리 항만에서 가공, 조립 등의 부가가치 공정을 거치고자 하나, 개별적인 물류센터 확보가 곤란하여 공동물류센터 이용 수요 발생
- * 사례 : A 양초생산업체는 중국에서 반제품을 생산하여 우리항만에서 가공 후, 전 세계로 배송하기 위한 자체 물류센터 건립을 검토중
- 물류수요의 집중화로 개별 중소기업의 물류비 절감 가능

③ 「양쯔강유역↔한국↔전세계(일본)」 모델

- 목표 물동량('10년 기준) : 268만TEU(상해 159만, 양쯔강 109만)
 - 상해 인근 : 159만TEU(단순환적 145만, 부가가치환적 14만)
 - 양쯔강 유역 : 109만TEU(단순환적 99만, 부가가치환적 10만)
- 중국의 국책사업인 서부 대개발 프로젝트의 추진에 따라 양쯔강 유역(서부내륙)에서 발생하는 화물을 우리항만까지 운반한 후 일본 및 전 세계로 배송하는 새로운 모델

- 서부내륙지역은 도로, 철도 등 육상 교통수단이 미흡하여 대량수송의 잇점이 있는 수로 이용이 불가피
- 양쯔강 삼협댐의 완공('09)이후 수심이 깊어져 근해 서부내륙 지역까지 피더선박의 자유로운 운항이 가능하여 서부내륙 지역의 물동량 증대 예상
- * '03년 현재, 양쯔강유역의 물동량이 164만TEU(전년대비 26% 증가) 이나, 서부대개발 및 양쯔강 삼협댐 완공후 물동량 급증 전망('10 : 827만TEU)
- 중국측은 서부지역에 원활한 물류시스템이 제공되어 서부 대개발 프로젝트가 가속화될 수 있고,
- 우리 항만은 양쯔강 유역에서 발생하는 화물의 수출입 거점으로서 일정 역할을 담당하여 경제 활성화 도모
- ※ 우리 항만을 중국 양쯔강 유역을 위한 거점항만으로 육성

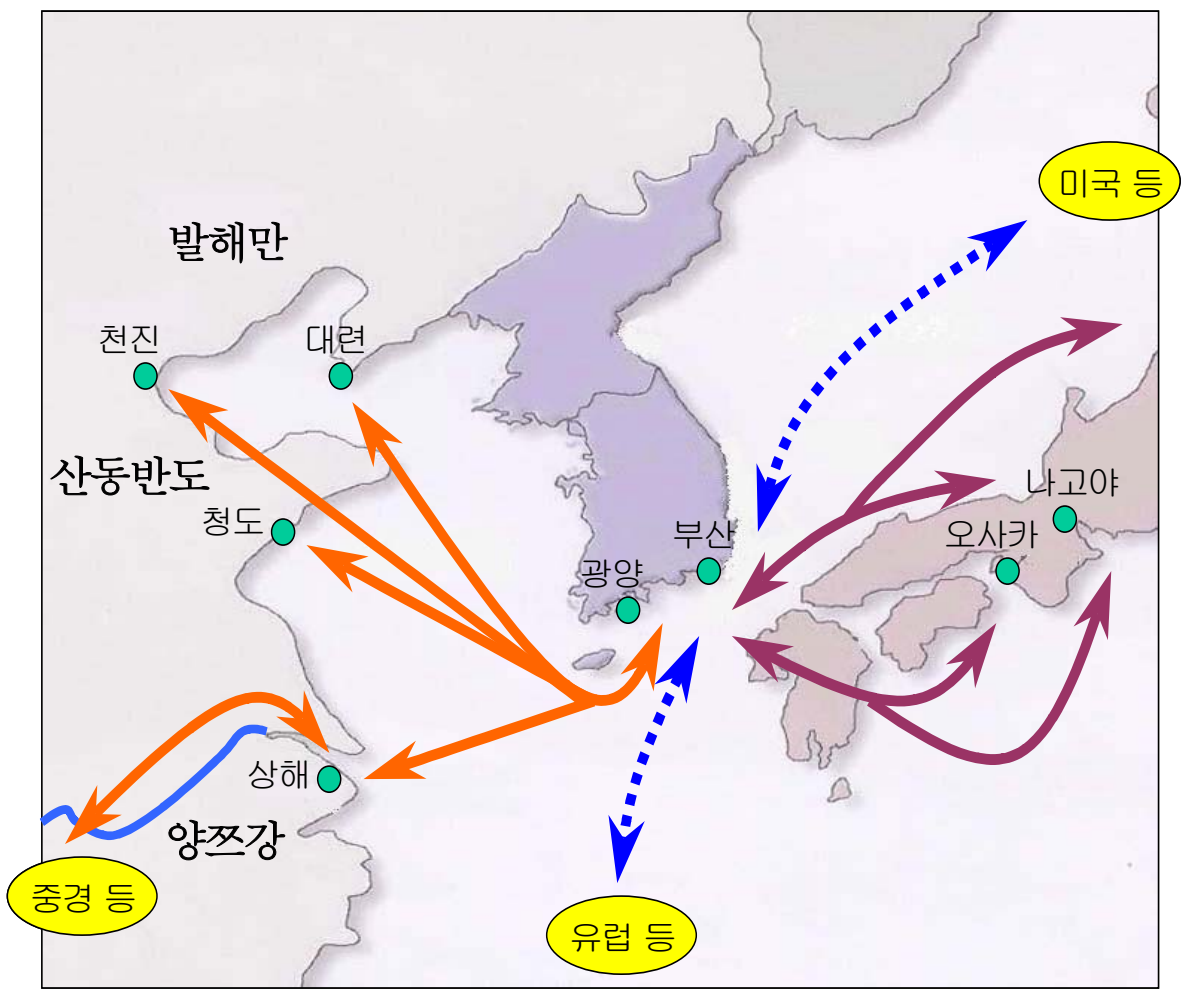
[동북아 3국간 비즈니스 모델의 목표 물동량]

2003(실적)	2010(추정치)
○ 총환적물량 : 408만TEU	○ 총환적물량 : 1,078만TEU
- 단순환적 : 408	- 단순환적 : 899
- 부가가치 환적 : 0	- 부가가치 환적 : 179

* 자료 : Ocean Shipping Consultants(영국) 2003

◇ 이상의 물류협력 비즈니스 모델은 한·중·일 3국간 국제물류 협력 및 통합과 우리의 동북아 물류중심화 비전의 실현 가능성을 시사

[3국간 물류통합 개념도]



Ⅲ. 비즈니스 모델의 실현방안

◀ 기본방향 ▶

- ◇ 민간 주도의 전담추진체제를 확립하여 비즈니스 모델을 구체적으로 적용·실행하고 합작투자 등 민간기업간 물류 협력을 활성화
- ◇ 정부간 물류협력 채널을 강화하여 한·중·일 3국간 협력적 물류패러다임의 공감대 형성과 민간투자활동을 지원

1. 비즈니스 모델에 대한 공감대 형성 및 구체화

가. 국내외 기업간 협력기반 조성을 위한 포럼, 설명회 개최

- 중국 인민일보와 함께 「동아시아 FTA시대를 대비한 한·중 국제물류포럼」을 8월중 상해에서 개최
 - 「한·중·일 통합국제물류모델 구축 설명회 및 상담회」를 장관이 참석한 가운데 9월중 중국 상해에서 실시
- ※ 투자수익성 분석자료를 제공하는 비즈니스모델을 완성('05. 8)
- 일본경제신문사와 함께 동북아 물류협력체제에 대비하는 「한·일 로지스틱스 포럼」을 7월 중순 동경에서 개최
- 한·중 및 한·일 포럼 성과를 바탕으로 11월에는 「한·중·일 로지스틱스 포럼」을 부산(또는 광양)에서 개최

나. 중점 타겟 기업을 대상으로 비즈니스 모델을 실행

- 실태조사를 거쳐 모델 적용이 가능한 업종 및 기업을 대상으로 목표 기업을 선정, 금년 10월부터 투자 협력활동 전개

2. 민간 주도의 협력활동 추진체제 마련

가. 국제물류지원단 기능 강화

- 한국무역협회 국제물류지원단에서 비즈니스 모델을 활용하여 투자 관심기업에게 투자분석 자료 제공 활성화
- 국제물류지원단의 일·중·해외 사무소를 '06년도 설치, 제조·물류기업에게 정보 제공 및 투자협력활동 수행
 - 중국 : 상해, 청도, 심양 / 일본 : 동경, 오사카

나. 현지 저명인사를 민간 물류협력 명예대사로 위촉

- 풍부한 인적 네트워크를 가진 전문가를 통해 물류관련 기관, 업·단체와의 협력 및 투자활동을 지원

3. 동북아 3국 정부간 협력체제 구축

가. 한·중·일 정부간 물류협의회 결성

- 한·일/한·중 해운회담(해양부), 한·중 유통물류정책협의회(산자부) 등을 모체로 한·중·일 국제물류 공동협의체(장관급)를 구성

- 금년에 공동협약체 구성을 위한 준비를 거쳐 '06년도 중에 첫 회의 개최후, 매년 정례화
- 협약체에서는 기존 협력분야외에 물류 IT인프라 구축, 전자 무역 활성화, 공동물류센터 설치, 물류인력 상호교류 등을 단계적으로 추진

나. APEC 정상회의('06)시 물류분야 의제화

- '05년 관련 실무 워킹그룹에 참여, '06년 의제로 채택 추진
 - 물류문제를 공동으로 해결하기 위한 정부간 협약체 구축, 물류 정보화 및 제도적·기술적 장벽 제거 등 논의
- ※ APEC 준비기획단 및 외교통상부와 긴밀한 협조

다. 중국 현지 공관에 물류외교 전담관 확충

- 중국 상해(중남부), 심양(동북부)에 물류 전담관을 배치하여 물류외교 및 투자활동 지원
- 물류활동의 대부분이 중국 연안에서 이루어지고 있으나 북경주재관만으로는 신규 수요 대응에 한계

IV. 물류패러다임 정착을 위한 인프라 및 여건 조성

1. 물류촉진을 위한 물적 시스템의 체계화

가. 한·중·일 공동물류센터 설립

- 3국의 물류흐름을 지원키 위해 가공, 분류, 포장 등 부가물류기능을 수행하는 물류센터 설치·운영 필요
 - 품목별로 가공, 브랜드화 등 전략적으로 기능을 분화하여 3국의 특성에 적합하게 설치
 - 중국은 보관·분류, 한국은 가공·포장, 일본은 유통·판매 등을 중심으로 추진
 - 이를 통해 한국은 항만 부가가치 창출, 중국은 상품가치 제고, 일본은 기업의 물류비 절감 도모
- 우리 항만 중 배후부지가 확보되어 있는 부산신항, 광양항에 우선 건립하고 이어서 인천항 등으로 확대
 - 시설규모는 5만평의 부지에 2만평 규모(1층)로 건립하고, 향후 수요에 따라 복층화하여 최대 10만평까지 확충(5층)
 - ※ 물류센터 예상물동량('07년 기준) : 166천TEU/창고 59천평(붙임 3)
 - 금년중 실시설계를 완료하고, '06년 착공, '07년 운영 개시
 - 센터 건립 및 시설 운영은 민간 또는 제3섹터 방식으로 추진
 - 배후부지에 대한 개별 투자보다는 물류센터에 대한 공동투자 유도

나. 동북아 역내 물류 촉진을 위한 네트워크 구축

- 한·중 항로 국적선사의 자생력을 확보하여 개방 경쟁 체제에 대비
 - 국내 선사가 경쟁력을 갖추도록 소형선사는 전략적 제휴를 통해 체질 강화 및 대형화 유도
 - 카페리선에 대해서는 중국 관광객에 대한 비자발급 제도를 개선(이탈방지대책 수립 조건)하여 여객 수요 증대
- 환적물량 등 신규 화물창출을 위해 일본·중국·동남아 등 피더망 보완대책을 금년말까지 수립·추진
 - 물동량이 적은 피더망은 사용료 감면 인센티브를 부여하는 등 초기 일정기간 다양한 지원대책 강구

다. 공·항만 연계수송망 확충을 통한 Sea & Air 활성화

- 우리나라 경유 중국발 Sea & Air 화물 물동량이 2002년도 부터 큰 폭의 상승세로 전환, 2010년 약 5배로 증가 전망
 - 중국의 항공편 공급 부족과 내륙운송 적체 등으로 인한 틈새를 이용, 중국연안지역을 중심으로 한 수출화물량 확보 가능

【Sea & Air 물동량 현황 및 전망】

(단위 : 톤)

연 도	2002	2003	2004	2005	2008	2010
물동량	24,977	35,965	47,338	53,048	90,626	121,523

※ 자료 : 동북아 물류거점조성을 위한 Sea & Air 구축방안 연구, 2004(KOTI/KMI)

□ 인천공항의 지정학적 우위를 살려 기존의 Sea & Air 경로의 확대·보강 등 발전기반 확충

○ 대중국 컨테이너 노선을 확대하고 인천항 또는 공항 부속항만 및 배후물류단지 등 항만시설을 적기에 건설

- 항공기내 화물적재 공간 확보를 위해 국내 항공사에 대한 정책적 지원 필요

※ 부산·광양항과 연계수송을 위한 남부권 공항 기능강화 검토

2. 국제물류 인적 네트워크 및 물류정보망 확충

가. 해운항만 교육기관 및 물류 인턴제도를 활용한 인적 네트워크 형성

□ 일본, 중국 및 동남아 지역의 물류인력에 대한 교육을 통해 상호 협력의 증대와 국내 물류기업의 우호세력 확보

※ 네덜란드 해운항만물류대학(STC-R) 분교 설치와 기존 물류특성화 대학의 기능을 보완하여 아시아 지역의 국제 물류인력 양성 추진

□ 다국적 물류기업의 물류문화를 습득할 수 있는 대학생 인턴제도를 도입('06)

○ 선진물류기법을 확산하고 국내 물류기업의 글로벌화 촉진

나. 물류중심 DB를 구축, 정부정책과 민간투자 지원

- 물류 관계부처별로 운영·관리하는 개별 정보망은 기관별 목적에 따라 특화되어 국제물류관점의 정보 제공에 한계
 - 산자부(무역중심), 건교부(내륙운송중심), 해양부(해운항만중심), 관세청(통관중심) 등 독립적으로 운영

 - '08년까지 물류 최적화를 위한 기반 조성을 위해 각 기관 정보망을 연계한 동북아 물류정보시스템을 구축, 정부와 기업의 정책 프로세스를 개선
 - 정책지원 시스템 운영을 위한 제도 및 조직 마련을 통해 '08년부터 국가물류 DB센터를 운영하고 3국간 정보공유
- ※ 물류 관계부처간 긴밀한 협의를 통해 공동 추진

3. 해외투자 및 협력지원을 위한 전담조직 보장

- 한·중·일 3국간 공동 물류센터 설치와 해외 항만 및 물류시설 투자 등을 실행할 주체 필요
 - 항만배후단지의 개발과 외국기업 투자유치 및 입주기업 관리주체의 일원화 및 전문화
 - 해외의 터미널, 배후부지 개발에 투자하여 국내항만과 네트워크 형성, 물동량을 지속적으로 유인할 수 있는 토대 마련
- ※ 배후단지, 해외 항만투자 등을 담당할 추진체제를 검토하여 금년 말까지 방안 제시

맺음말

- 동북아 물류의 공동번영을 위한 우리의 노력은 대외적으로는 동북아 물류시장의 통합화를 촉진시킬 것으로 예상되며, 향후 한·중·일 FTA의 체결을 앞당길 수 있는 ‘先(pre)-FTA’의 역할을 할 것임
- 또한, 장래에는 한·중·일 뿐만 아니라 러시아, 북한 및 동남아의 ASEAN 국가를 모두 포함하는 「ASEAN + 5」 물류시장의 통합화를 이루는 계기가 될 것임
- 한편, 대내적으로는 국내 항만간의 과당경쟁을 지양하고 우리나라 항만 전체가 동북아 물류공동체의 중심역할을 할 수 있도록 상호 협조와 지원을 이끌어 낼 수 있는 기폭제가 될 것임
- 아울러 물류효율화를 통해 경제 전반에 걸친 국제 경쟁력 강화와 함께, 물류산업 발전을 통한 부가가치 및 고용창출 효과를 거둘 수 있을 것임
- 오늘 보고드린 바와 같이 해양수산부는 앞으로 동북아 물류의 공동번영에 우리나라의 국제물류 시스템이 크게 기여할 수 있도록 중국과 일본 정부, 국내 관계부처·지자체 및 민간부문과 합동으로 동반자적 관계를 형성하여 최선의 노력을 다하겠음

【붙임 1】

한·일 비즈니스 모델 목표물동량 산출 근거

1. 추세에 따른 단순환적 물량 : 307만TEU

- 2010년도 우리 항만이 처리할 일본으로(부터)의 단순 환적물량
예측치 : 307만TEU = 859만TEU (자료 : Ocean Shipping Consultants 예측치) × 36% (2003년도 국내환적물량중 일본비중 30%가 매년 0.8%씩 증가하여 2010년에는 36%가 되는 것으로 예상)

2. 모델 구축을 통한 부가가치 환적 증가분 : 120만TEU

- 일본 전체 수입물량 800만TEU (2010년 예측치) 중 동경, 고베 등 중심항만 이외 지역으로 가는 물량이 약 30%(그간의 추세)를 차지 (240만TEU)
 - 이들 물량은 동경, 고베 등 중심항만으로부터 각 지역으로 내륙운송
 - 그러나 일본의 높은 내륙운송비(전체 물류비용중 50%를 차지)를 절감하고자 하는 수요증가로 한국 항만을 이용, 일본의 각 지역항만으로 직접 배송하는 새로운 모델 구축
- 위 물량(240만TEU)중 50%인 120만TEU가 우리 항만에 집화되어 분류, 재포장 및 배송 등의 부가가치 환적할 수 있을 것으로 추정

【붙임 2】

한·중 비즈니스 모델 목표물동량 산출 근거

1. 추세에 따른 단순환적 물량

- 2010년도 우리 항만이 처리할 중국전체로부터의 단순 환적물량
예측치 : 567만TEU
- 이중 비즈니스 모델적용 3개권역(발해, 산동 및 상해)으로부터의
환적물량 대상 : 493만TEU(전체 567만 TEU의 87%)

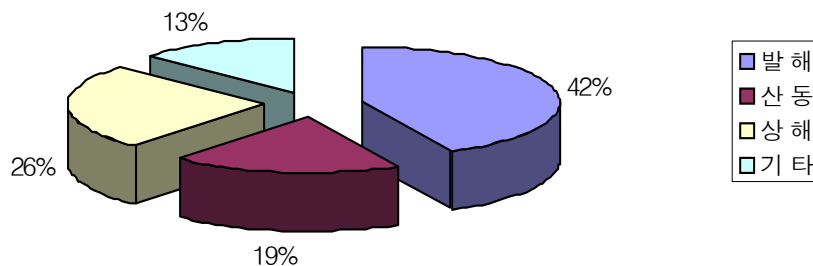
(단위: 만 TEU)

구 분	중국전체	3개 권역 합 계	발 해	산 동	상 해
물 량	567	493	241	107	145
비 율	100%	87%	42.5%	18.9%	25.6%

* 전체 환적물량 : Ocean Shipping Consultants 2003

* 권역별 적용비율 : KMI, 『환적화물의 이동경로 조사분석 및 마케팅전략 수립연구』, 2005

중국환적물량의 권역별 비율



2. 모델 구축을 통한 부가가치 환적 증가분

- 3개 권역별 단순환적물량 중 10%를 우리 항만배후단지를 거쳐 부가가치 환적할 수 있을 것으로 추정
 - 493만TEU × 10% = 49만TEU
- ※ 세계 주요 항만인 싱가포르, 홍콩, PTP 등의 경우 전체 환적화물의 약 10%가 항만배후단지를 거침 : 부산신항만 배후단지 기본계획 재검토 용역('05. 2)

3. 양쯔강 유역 환적물량 신규 추가분

- '03년 현재 중국내륙수운 물량(절대다수가 양쯔강내륙물량)이 164만 TEU이며 전년 대비 26% 신장 (자료 : 중국물류연감)
- 중국 서부대개발 프로젝트 및 삼협댐 개발 등이 완료('09년)되면 더 큰 폭의 증가가 예상되나 일단 동일한 성장비율(26%)을 적용, '10년도 양쯔강 유역 물동량을 827만 TEU로 추정
- 동 물량의 12%(상해권역으로부터의 우리 항만유입 환적물량 비율 25.6%의 절반수준)만 우리 항만에서 환적되는 것으로 추정

4. 중국 환적 목표 물동량(1+2+3)

(단위: 만 TEU)

구분	합계	발해	산동	상해	양쯔강지역
단순환적물량	592	241	107	145	99
부가가치 환적물량	59	24	11	14	10
합계	651	265	118	159	109

【붙임 3】

한 · 중 · 일 공동물류센터 예상물동량

(2007년 기준)

회사명	품 목	예상화물량	창고소요면적	투자금액	필요시기
A사	LME화물	80,500톤	부지 2만평 (창고14천평)		즉시
B사	타일	180,000톤 (10,000TEU)	부지 66천평 (창고 1만평)	1,200만불	
C사	잡화	1,500,000톤 (100,000TEU)	부지 4.5만평 (창고1.5만평)		
D사	수출제품	540,000톤 (30,000TEU)	(창고 2천평)		즉시
E사	수출제품	65,000톤 (3,600TEU)	(창고 1천평)		즉시
F사	통신기기 관련제품	180,000톤 (10,000TEU)	부지 10만평 (창고 1만평)		즉시
G사	통신탑	126,000톤 (7,000TEU)	부지 2만평 (창고 7천평)		
계		2,838,000톤 (166,000TEU)	(창고59천평)		