국민경제자문회의
제2차 물류·경제자유구역회의 안건(3)

국제물류 네트워크 강화를 통한
고부가가치 해상물류 허브화전략

2006. 6. 7.

해 양 수 산 부
국민경제자문회의

□ 지난해 제1차 물류·경제자유구역회의에서 보고 드린 국제물류 비즈니스 모델의 보완과 함께 동북아 3국 정부간 협력체제를 구축하는 등 우리나라의 물류허브화를 위해 다각적인 노력을 기울여 왔습니다.

□ 특히, 위의 비즈니스 모델을 바탕으로 일본의 후쿠오카 운수, 중국의 초상국그룹 등이 부산·광양항에 투자를 결정하는 등 가시적인 성과가 나타나고 있습니다.

□ 이에 새롭게 변화된 여건을 반영하여 기존의 전략을 다듬고, 아울러 세계 물류시장에 다각적으로 진출하여 새로운 수익을 창출하는 등 고부가가치형 물류허브로의 발전 계획을 마련, 보고하고자 합니다.

차 례

Ⅰ. 고부가가치 물류 허브화 여건 ····· 1

Ⅱ. 중점 추진과제 ····· 3

1. 기존 허브화 전략의 보완을 통한 물동량의 안정적 창출 ··· 4

2. 금융과 물류역량을 결집한 세계물류시장 진출 ····· 10

3. 국가간 물류협력 및 추진 체계 강화 ····· 13

Ⅲ. 기대효과 ····· 15

【별첨1】 한·중 통합 물류협력 모델의 구체적 유형 ····· 16

【별첨2】 고부가가치 물류 Hub화 전략 세부 추진일정 ····· 17

Ⅰ. 고부가가치 물류 허브화 여건

□ **동북아의 물동량**은 WTO 협상의 진전을 비롯한 무역자유화의 가속화, 중국경제의 부상 등으로 **증가세 지속**

○ '00~'04년 기간중, 동북아지역 전체 물량은 연평균 14.4% 증가

【 세계 컨테이너 물동량 추이 】

단위 : 만TEU / %

구 분	2000	2001	2002	2003	2004
세계 물동량 (증감률)	23,557 (-)	27,236 (15.6)	27,585 (1.3)	31,171 (13.0)	35,561 (14.1)
동북아 물동량 (증감률)	7,110 (-)	7,513 (5.7)	8,754 (16.5)	10,329 (18.0)	12,125 (17.4)

자료 : Containerisation International, 2006.3

□ 중국의 항만시설 확충 등에 따라 **우리 항만**에서 중계처리하는 **환적 물동량의 증가율은 둔화**

○ 중국은 2010년까지 중추항만, 간선항만, 지선항만을 포함하여 총 1억3,448만TEU의 항만능력을 개발('05년 : 4,297만TEU)

○ 대형선사의 중국항로수 지속 증가('02년 98개→ '04년 136개)

【 우리나라 환적 물동량 추이 】

단위 : 만TEU / %

구 분	2001	2002	2003	2004	2005
환적 물동량 (증감률)	311 (-)	421 (35.2)	460 (9.3)	516 (12.2)	553 (7.2)

* 중국 향·발 환적물량은 '02년까지 연평균 30~40%대의 고성장에서 이후 연 10%선으로 감소

○ 특히, 최근 중국 정부는 천진항을 북중국지역의 중심항만화하는 등 **환발해만지역**을 **국제물류중심**으로 건설한다는 계획 발표

* 발해만 지역을 기존 주강(심천)·장강(상해)삼각주와 비견되는 경제구로 육성할 예정

□ 특히, **국내 제조업의 해외 이전과 산업구조의 고도화** 등에 따라 국내 **수출입 물동량 증가율 정체**

○ 국내 제조기업들이 원가절감과 시장 개척 등을 위해 해외로 이전하고 있어 자체 수출입 물량 창출 기반 약화

* 해외투자 추세 : 40억불('03)→60억불('04)→64억불('05)

○ 우리의 주요 수출품(반도체, 무선통신기기)은 경박단소(輕薄短小)화의 특징을 갖고 있어 컨테이너 물동량 증가가 제한적

【 우리나라 수출입 물동량 추이 】

단위 : 만TEU / %

구 분	2001	2002	2003	2004	2005
수출입 물동량 (증감률)	659.1 (-)	735.6 (11.6)	818.2 (11.2)	902.5 (10.3)	937.7 (3.9)

□ 한편, **세계물류시장의 점유율**과 관련해서는 **소수의 다국적 물류기업의 독과점** 확대

○ 특히, 대형 선사와 터미널 운영사는 경쟁적으로 세계 주요 물류거점을 확보하기 위한 M&A를 추진

* '04년 기준 5대 글로벌 운영사(허치슨,PSA,APM,P&O Ports,DPW)의 세계 컨테이너 항만 시장점유율은 44.4%

* 정기선 시장은 5대 주요선사의 점유율이 지속 상승('96년 28%→ '06년 42%)

【 물류허브화 달성의 기회요인 】

◇ 세계 해운 패턴상 중심성, 중계성이라는 우리 항만의 지리적 강점은 여전히 유효

◇ 세계적인 대형선사와 근해선사가 모두 우리 항만을 기항하고 있고, 경쟁력 있는 국적 선사와 실핏줄 같은 피더망 보유

◇ 자체 물동량도 여전히 대형모선의 기항을 유인할 만한 수준을 유지

Ⅱ. 중점 추진과제

【 기본 방향 】

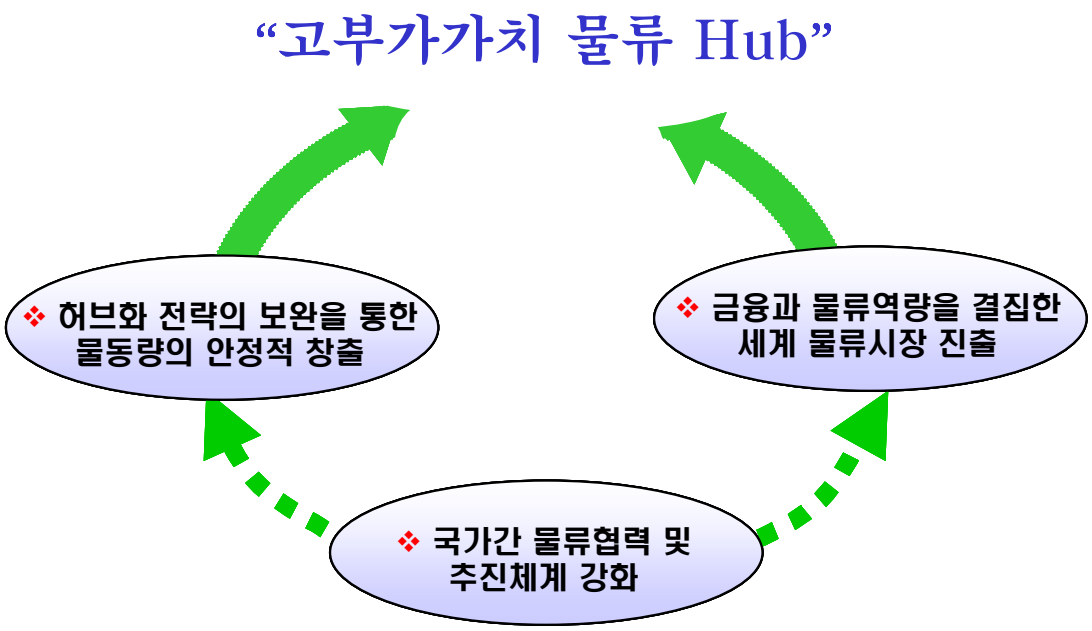
◇ 동북아 물동량을 기다리던 수동적 시각에서 벗어나,

⇒ 물류체계의 혁신을 통해 주변국의 화물이 우리나라로 자연스럽게 유입되도록 정책의 관점을 전환

◇ 또한, 국내 항만 위주의 물동량 창출 전략에서 한걸음 더 나아가,

⇒ 우리 기업들이 세계시장으로 진출하여 새로운 부가가치를 창출할 수 있도록 정책의 대상과 범위를 확대

< 정책 추진 체계도 >



1. 기존 허브화 전략의 보완을 통한 물동량의 안정적 창출

1-1 세계 최고수준의 물류체계 혁신

1 국제 물류서비스 혁신 및 브랜드화 추진

□ 기존의 가격경쟁을 바탕으로 한 '물량' 위주의 항만에서 고객 친화적인 **'고품질 서비스' 항만으로 차별성 강화**

○ U-Port 시스템을 구축·운영('07)하고 부산·인천 항운노조원을 상용인력화('06)하여 항만의 생산성 제고

- 항만관련서비스(예선, 도선, 관제 등)의 개선, 야간 입출항 제한 요인 해소 등을 통해 이용자 중심의 항만 구현

※ 항만별로 『항만물류혁신 T/F』를 구성, 현장의 다양한 목소리를 정책에 지속 반영

* U-Port(Ubiquitous-Port) : 시·공간적 제약을 벗어나 항만운영의 자동화가 이루어지는 항만

□ 9·11 테러 이후 C-TPAT 등 **국제물류분야의 보안강화** 추세를 활용하여 새로운 물류서비스 개발

○ 우리의 앞선 IT기술과 보안 분야의 강점 등을 바탕으로 화물 이동의 전 과정을 추적·관리하는 **'통합관리체제' 구축·운용**

※ 물류, IT, 보안, 안전 등 관련 전문가와 공동으로 세부방안 마련('06.5.~8.)

* C-TPAT(대테러 민관협력 프로그램) : 수입화물에 대한 보안을 수출업자가 보증토록하는 미국의 수입화물관련 보안제도

□ **우리 항만의 장점 및 특색을 브랜드화** 하고 미국 등 **주요 국가와의 협정체결** 등을 통해 동 **브랜드의 상품화** 추진('07~)

○ 국내 항만을 경유하는 화물이 차별화된 서비스를 받는 경우, 국외 항만에서 신속한 통관 보장 등을 유도하여 환적화물 확대에 기여

* 안트워프는 '유연한 노조', 싱가포르는 '높은 생산성' 등 세계유수 항만의 경우 특정한 이미지가 고객들에게 널리 인식됨으로써 환적화물유치에 긍정적으로 작용

2 중국 및 일본 중소항만과의 네트워크(Port Alliance) 강화

□ 중국의 자체 항만간 경쟁 관계를 활용*, 우리 항만과의 정기 셔틀서비스 구축 등 **항만간의 연계를 공고화** ('07)

○ 화물 관련 정보의 원활한 교환을 위해 우리의 Port-MIS 시스템 등 물류 IT기술을 공급하고, 시설의 상호 교차투자까지 확대

* 최근 개장한 상해 양산항이 양쯔강 내륙 지역 물량을 직접 집화함에 따라 대형선 직기항이 어려운 양쯔강 유역 항만(난징 등)의 위기 의식 고조

□ **일본내 지역 배송센타 기능**을 우리항만에서 **수행**하는 방안 추진

○ 우리항만을 경유하여 일본의 최종 소비지로 직배송되는 화물에 대한 사전 통관제 도입 등을 한·중·일 물류장관회의에서 협의('06.9)

3 산업단지와 국제 물류시설의 연계를 위한 항만 클러스터 육성

□ **항만과 배후 산업단지와의 연계를 통한 산업기반 강화로 지역 및 국가 경제적 효과를 극대화**

○ 항만과 전·후방 연관효과가 큰 경쟁력 있는 산업을 항만 배후 단지에 집약시켜, 원료조달·제조·유통 등 관련 서비스를 통합 제공

* 물류비 10%를 절감할 경우 제조업의 매출액 30% 증가 효과

※ 로테르담항은 PIC(Port Industrial Complex, 항만산업단지)의 활성화로 GDP의 12%(245억 달러)를 창출하는 경제적 파급효과 발생

□ 우선, 부산·광양항 등 인근 배후지역을 중심으로 산·학·연이 함께 참여하는 **클러스터 육성계획을 수립**('06. 12)

○ 지자체와 함께 운영주체로서 '클러스터 협의회'를 구성하고, 산·학·연이 연계된 '클러스터 비지니스 모델'을 개발·제시

1-2 화물 및 기업 유치를 통한 신규 물동량의 안정적 창출

1 비즈니스 모델 구체화 등 타겟 마케팅 활동 강화

□ 중국 향·발 물류의 문제점 파악을 통해 **한·중 통합 물류 협력비즈니스 모델*을 개발**('05), 중국 화물과 기업을 우리 항만으로 **유치**할 수 있다는 **가능성 확인**

○ 향후, 매년 중국과 일본의 **물류 산업동향** 등에 대한 **정밀 조사**로 비즈니스 **모델을 보완****하고 관련 **정책에 지속 반영**

* 한·중 통합 물류협력 모델의 구체적 유형 : 별첨 1

** 급부상하고 있는 양쯔강 물류시장에 대한 비즈니스 모델 추가 개발 중

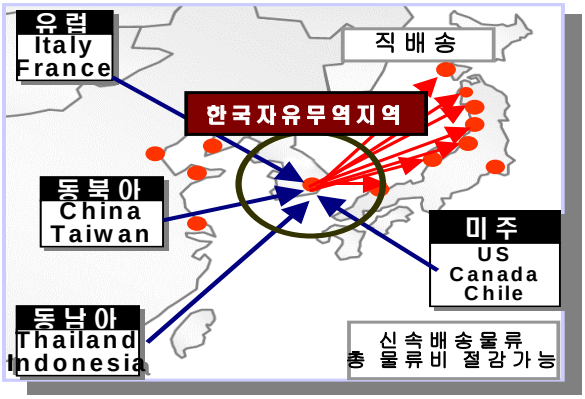
【 모델을 활용한 실제 투자 사례 】

① 비용절감형 【미쓰이 물산】

○ 전세계 각지로부터 일본에 수입되는 상품의 집하·배송기지를 한국항만에 구축

○ 한·일 간 피더망을 통해 일본 각 지역으로 직배송

* 동사는 영업개시 후 3개월만에 ('06.3월) 월 매출 목표 달성

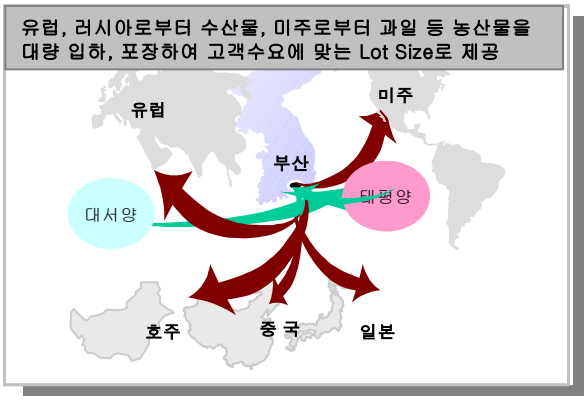


② 서비스 증진형 【S 사】

○ 농수산물 등을 대량 입하, 한국의 냉동냉장기술을 활용, 가공·보관

○ 수요에 맞춘 단위포장 등을 통해 고객에게 맞춤형 서비스 제공

* 동사는 아이슬란드의 냉동냉장 유통물류회사로서 부산항 신항에 250억원을 투자하여, 수산물·과일 등의 동북아 물류센터 건립 예정

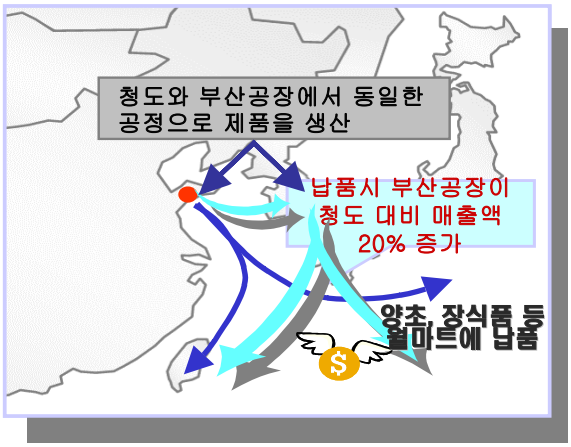


【 모델을 활용한 실제 투자 사례 】

③ 시장확대형 【K 그룹】

○ 양초 반제품을 한국에서 가공, Made in Korea로 수출, 중국산보다 20~30% 단가 상승 추진

* 그룹 전체적으로는 1.5억불을 수출했으며 향후 한국내 공장 증설 및 양초 원료 생산공장 건설(2억불)도 추진 중



□ 기 개발한 비즈니스 모델에 적합한 기업을 발굴, 물류 특성을 분석하고 맞춤형 솔루션을 제공, 우리 항만으로 **유치**

○ 한국을 통해 물류를 개선하려는 **중국기업**과 내륙 운송비 절감 등을 위한 **일본기업** 및 **다국적 대형 화주**를 대상으로 **우선 추진**('06~)

* 중국의 招商局·金王·新華錦, 일본의 다이소·아이리스오야마 등 30여개 기업이 부산항 신항 및 광양항 투자 대기

○ 배후부지에 대한 투자수요가 많은 점을 고려, '08년 이후 조성되는 배후부지에 대한 **적격 업체를 조기에 선정**하여 기업의 사업 준비 지원 및 항만 활성화 촉진('06.7~)

* 지난 5월말 마감된 부산항 신항 2단계 배후부지의 경우, 일본·중국·캐나다 등 17개 국제 컨소시엄이 총 30만평을 요구(공급면적 10만평의 3배에 해당)

□ 늘어나는 중국의 환적물량 확보 등을 위해 수립한 「**전략적 환적화물 유치 종합대책**('06.1)」을 적극 실천

○ 신속·편리한 항만서비스 제공체계 구축, 항만비용 감면 등을 통해 '11년까지 환적화물 비중을 부산·광양항 모두 50% 이상으로 증대

□ 투자유치 기반시설을 확충하고 지원 프로그램을 보급

○ 물류체계를 개선하고자 하나 물량 규모가 적은 기업을 위해 **국제공동물류센터 건립**(광양항 '07년, 부산항 신항 '09년)

* 광양항 (1층 1.5만평, 440억원, 재정) / 부산항 (3층 6만평, 1,920억원, 민자)

○ **투자의사결정 지원시스템(OptiLogis)**의 서비스 범위를 전세계로 확대하고, 이용자가 사용하기 쉽게 **지속적으로 개편**('07~)

* OptiLogis : 최적의 물류사슬을 분석·제공하여 기업의 신속한 투자의사 결정을 지원하기 위해 정부가 개발한 소프트웨어

2 외국인 고용 유연화를 통한 물동량 창출 방안 검토

□ **중국기업**의 해외 시장개척 경향 및 **일본기업**의 내륙 물류비 절감을 위한 **한국 투자 수요 증대**

○ 이러한 **중국과 일본 기업의 투자수요**를 우리 나라로 **적극 흡수**하기 위한 정책적 대안 강구 **필요**

- 전체 노동인력의 일부만 외국인력으로 고용하고 나머지는 내국인을 고용하는 방식으로 **새로운 일자리 창출 가능**

□ **현재의** 외국인고용허가제**의 기본틀을 유지**하되, 항만과 인접한 지역에 한하여 **외국인 고용비율확대 방안 신중 검토**

○ 다만, 현재까지 고용허가제가 완전히 정착되지 않은 점을 고려하여 관계부처·노동계 등과 합동으로

- 제도 도입의 효과성 및 국내 고용시장에 미치는 파급효과, 타 지역 등과의 형평성, 노사관계에의 영향 등을 종합적으로 검토하기 위한 **연구용역 추진('06.9)**

- 동 연구용역 결과를 참고하여 관련부처와 공동으로 **세부추진 방안 마련('07. 2)**

3 수요에 탄력적으로 대응하는 항만개발정책 도입

□ 항만별 **물동량 증감추이** 및 물류기업의 **투자수요를 반영, 항만 및 배후단지 조성시기 및 규모를 조정**

○ 배후단지는 외국기업들의 수요가 확인된 만큼 **부산항 신항**(웅동지구 176만평) 및 **광양항**(서측 53만평) **배후부지 조기조성 적극 검토**

* 물류부지 추가확보를 위해 기존 부산항 신항 북 컨 배후부지 중 상업·주거용지의 용도 변경 모색

○ 부산항 신항(30→27개 선석), 광양항(33→20개 선석) 일부구간의 개발시기 조정 검토

- 정확한 수요예측을 위해 '항만수요예측센터'를 설치하고 트리거룰 도입('06)

* 트리거 룰(Trigger Rule)은 하부기반시설은 물동량 증가추세에 맞춰 개발한 후, 물동량이 적정수준에 도달 시 상부시설을 설치하여 항만 운영

2. 금융과 물류의 역량을 결집한 세계물류시장 진출

1 세계 물류시장 동향 및 국내 물류기업 현황

□ **글로벌 물류기업**들은 시장 주도권 확보를 위해 **공격적 M&A**로 몸집을 불리고 시장을 **과점화**하는 현상 대두

○ 터미널 운영사의 경우, 세계 3위의 DP World는 4위의 P&O Ports를 인수('06. 2), 세계 2위의 PSA는 1위의 HPH의 지분 20%(44억$)를 확보('06. 4)

○ 정기선사의 경우, 세계 1위의 Maersk는 4위의 P&O Nedlloyd 등을 인수하여 초대형 선사로 발전

* 세계 5대 터미널 운영사가 44.4%, 5대 해운선사가 42%, 10대 3PL업체가 전체의 21.9%의 시장 점유율을 차지(전 세계 물류시장 규모는 6조$로 추산)

□ **국내 물류기업**도 M&A 등을 통한 **해외진출을 적극 모색**중

○ 대규모 투자에 따른 위험부담, 부채 비율 증가 및 투자정보 부족 등으로 해외 진출 애로

○ 자본력 등이 뒷받침될 경우 해외시장 진출을 통한 글로벌 기업으로 성장 가능

* 일부 국내 3PL 기업은 선박확보, 해운선사는 3PL로 사업 영역 확장을 모색 중

◈ 기업의 해외진출 리스크를 분산하고 소요재원이 투여될 수 있는 금융 제도를 마련

◈ 우리 항만 중심의 네트워크를 구축하고 글로벌 플레이어를 육성

2 물류산업을 위한 금융시스템 도입 방안

□ 국내의 유동성이 물류시장에 유입될 수 있는 투자지원 시스템 구축

○ 운용구조 : 투자수요자와 투자대상에 따라 유연하게 활용할 수 있는 시스템(사모투자펀드 등) 적용

- 일반투자자의 신뢰 확보를 위해 초기 투자자로 공공기관이 리스크를 분담할 수 있는 방안 강구

○ 운용주체 : 물류·금융·법률 부분 등 **국내외 민간 전문가**로 구성

○ 규　　모 : 투자규모를 충분히 뒷받침할 수 있는 수준으로 조성

○ 운용원칙 : **해외투자** 원칙하에 **수익성과 안정성**을 적절히 조화

* 지난 10년간의 KOSPI 수익률과 비교시 물류산업은 위험대비 수익률이 상대적으로 높은 안정적인 투자처

□ 관계부처 및 민간전문가와 **T/F를 구성**하여 **금융지원 시스템 도입**

○ 관련기관과 협의를 거쳐 금융시스템 도입방안 확정('06. 9)

○ 해외 진출 거점, M&A 대상 및 투자가능성 등을 조사·분석하여, 선사·하역사·3PL 등 업종별 장단기 해외 진출계획 수립 지원('06. 12)

○ 금융 및 물류 전문가등으로 구성된 금융지원시스템을 구축('07. 3)

3 세계 물류시장 진출 방안

□ 투자대상지역의 경우, **선택과 집중의 원칙**에 따라 **해외 진출 전략을 수립**하여 투자효과를 극대화

○ 경제성장률, 국가간 교역관계, 성장잠재력, 네트워크 구축의 필요성을 기준으로 「**고도성장지역**」과 「**성장잠재지역**」으로 구분

* 고도성장지역 : 지속적인 성장세를 기록하여 투자확대가 요구되는 지역 (중국의 3대 경제권, 북유럽 시장, 동남아 등)

* 성장잠재지역 : 향후 성장가능성이 있어 투자를 선점해야 하는 지역(중국 내륙지역(장강유역), 인도, 러시아/CIS, 동유럽, 지중해, 발틱지역 등)

○ 해외 물류시장 동향을 지속적으로 모니터링(Monitoring), 하고 투자전략(Strategy)을 업데이트(Update)하는 환류체계 구축

* GTO(Global Terminal Operator) TF팀을 구성, 베트남 현지조사 기실시('06. 5. 7 ~ 5.12)

□ 물류산업별 투자대상의 경우, 국내 물류기업의 글로벌화 실현을 위해 **분야별로 차별화된 전략**에 따라 **해외진출**을 추진('07.3)

○ 「**해운분야**」 성장권역 근해시장 참여 확대 및 에너지 수송분야 참여, **기업인수 및 전략적 제휴를 통한 서비스 범위 확대**

○ 「**항만분야**」 **운영권 확보, 개발+운영, 운영사 M&A** 등 다양한 형태의 진출 추진

○ 「**물류서비스분야**」 **IT 산업 및 제조업과의 동반진출 지원** 및 해외 **3PL업체 인수 등 물류서비스 네트워크를 확장**

3. 국가간 물류협력 및 추진 체계 강화

1 **중국, 일본 등과** 함께 동북아의 물류장벽을 허물어 **통합 물류시장을 형성**하고, 우리의 실리를 확보

□ **한·중·일 물류장관회의('06. 9)를 정례화**하여 동북아 물류 협력 채널로 정착

○ 금년에는 해상물류 및 안전분야를 위주로 협의하고, 내년 이후에는 점차적으로 물류분야 전체로 확대

- 동북아 해상물류 통합 DB 구축, 3국간 화물자동차의 상호 주행 실현 등 필요성을 공동 인식하고 있는 분야부터 협력 시행

* 주요 의제 : 국제공동물류센터 건립, 항만 등 물류인프라의 공동활용 및 개발, 물류정보망의 연계, 안전에 대한 공동 대처, 통관절차 개선, 물류인력 교류 등

○ 민간 주도의 '한·중·일 국제물류 포럼'을 함께 개최, 민·관 협력에 의한 시너지 효과 도모

□ 동북아 물류협력의 구체적 형태로서 **협력체제의 규범화** ('08)를 추진하고 **국제적인 협력기금 확보** 노력도 병행

○ 지속적인 물류협력을 확고히 하고, 거시적으로 이익을 공유하기 위해 동북아 물류협약을 체결

* 금년도 한·중·일 물류장관회의에서 제안하여, '08년중 협약을 체결한 후, '09년도 발효를 추진하고, 필요시 러시아 및 ASEAN도 참여시키는 방안을 검토

○ 한·중·일 물류장관회의를 지원하고, 동북아 물류네트워크 구축을 촉진하기 위해 3국 공동으로 국제물류 협력기금을 설립

2 러시아 · ASEAN과의 협력으로 확대('09)하여 동아시아 물류 공동체로 발전

○ 아울러 북미 · 인도 · 브라질 지역까지 협력체계를 다변화('11~)

* FTA 단독으로 추진하는 것보다 물류네트워크 구축을 동시에 추진할 경우, 3~4배의 긍정적 효과 발생(세계은행의 물류장벽 철폐 권고에 관한 보고서, '06. 1)

3 국제 물류협력 촉진을 위한 한 · 중 · 일 전문가 공동연구 활성화

□ 물류협력과제 도출, 물류거점 개발 · 운영 방안, 물류 정보화 등에 관한 공동연구 실시('06～'08)

○ 중국과 일본의 주요 지역 거점별로 국내의 물류관련 대학 및 연구기관이 중심이 되어 중 · 일의 대학 등과 공동으로 연구 추진

* 우선, 1차년도 연구를 우리가 지원하고 차년도 연구부터 중국·일본의 참여 유도

4 범정부적 지원체제 강화 및 관련 제도 보완

□ 국가물류정책위원회(위원장:총리) 산하에 **'국제물류분과위원회'를 설치 · 운영**하여 국제물류협력의 효율성 제고

○ 건교 · 해수부 공동으로 추진중인「물류정책기본법」(안)에 근거를 마련하고, 법 제정시까지는 경제정책조정회의에서 기능 수행

□ 해상물류 관련 법령을 정비 · 보완하여 국제물류 촉진 및 지원을 위한 법제 개편 및 근거 마련('06~'07)

Ⅲ. 기대 효과

□ 2011년 기준 **총 1,129만TEU의 환적화물 신규 처리**

○ 단순 환적 941만TEU, 부가가치 환적 188만TEU 발생 예상

- 항만 물동량 증가로 **물류 허브화 기반 강화** 및 **지역경제 활성화 기여**

* 고부가가치 환적화물(224만원)은 단순환적(20만원)보다 TEU당 약 11배의 경제적 효과 발생

□ 항만 배후부지 기업유치로 연간 **약 8조 4천억원의 직·간접적인 부가가치 창출**

○ 이밖에도 해운 운임과 항만 하역 등 부대수입으로 약 9천 2백억원이 추가로 발생할 것으로 기대

□ 물류기업 유치 및 물류센터 운영 등으로 **약 5만 2천명의 새로운 일자리 창출**

○ 항만 자유무역지역 등에 외국 기업을 유치하게 되므로 신규 일자리 마련 가능

□ **국내물류기업**을 향후 10년내에 **세계 10위권 이내의 기업으로 육성**

【별첨1】

한·중 통합 물류협력 모델의 구체적 유형

분 류	모델명	특 징	적용대상
▪ 서비스 증진형	① 생산지물류 집중관리	생산지 인근지역에서 물류집중관리를 통해 서비스 증진	다수지역에 사업장을 보유한 제조업체
	② 고품질 물류서비스	고급품질관리를 통해 고객의 요구에 유연한 대응	냉동수산업체, 농수산물 가공업체, 기타 고품질 물류관리가 필요한 업종
	③ 원자재 수급관리	시장변동성이 높은 원자재의 안정적(적시, 적량) 공급을 통해 서비스 증진	시장변동성이 높은 고가 원자재 이용/조달 기업
▪ 시장 확대형	④ 브랜드 이미지 활용	Korea Brand의 높은 인지도를 활용한 추가 부가가치의 창출	생활용품, 가정용품, 전자제품 등 제조기업
	⑤ 해외시장 진출	한국시장에서 엄격한 판단에 의해 제품의 우수성을 인정받고 해외진출	중국계 신흥 제조기업 (가전, 화장품, 의류 등)
	⑥ Quota 활용관리	미주, 구주지역의 쿼타 대상 상품을 한국에서 생산, 안정적인 수출망 확보	중국 지역 진출 쿼터 관련 제조업체
▪ 비용 절감형	⑦ 중소기업 공동물류	중소기업들이 공동투자를 통해 비용절감	한・중・일 수출관련 중소기업
	⑧ Sea&Air 물류관리	단시일내에 화물의 적기 및 적량 공급	고가 혹은 계절성 제품을 취급하는 업체 (섬유, 전자 등)
	⑨ 세제활용	중국 내수판매시 발생하는 비용을 세금절감으로 극복	중국내 기계,가전제품 업체, 의류/원단업체
	⑩ 통합배송 관리	한・일 이외지역에서 구매된 다품종 제품을 일본서안으로 직배송	다국적 물류주선업, 하이퍼마켓, 생활용품 취급 업체

【별첨2】

고부가가치 물류 Hub화 전략 세부 추진일정

구 분		'06	'07	'08	'09	'10	'11이후
1. 기존 허브화 전략의 보완을 통한 물동량의 안정적 창출	1-1 세계 최고수준으로 물류체계 혁신						
	국제물류서비스 혁신 및 브랜드화 추진						
	중국 및 일본 중소항만과의 네트워크 강화						
	산업단지와 국제물류시설의 연계를 위한 클러스터 육성						
	1-2 화물 및 기업유치를 통한 신규 물동량의 안정적 창출						
	수요에 탄력적으로 대응하는 항만개발정책 도입						
	비즈니스 모델 구체화 등 타겟 마케팅 활동 강화						
	외국인 고용 유연화를 통한 물동량 창출방안 검토						
2. 금융과 물류역량을 결집한 세계물류 시장 진출	금융시스템 도입방안						
	세계 물류시장 진출방안						
3. 국가간 물류협력 및 정부지원체계 강화	동북아 통합물류시장 형성						
	물류협력을 동북아 이외의 지역으로 다변화						
	. 한·중·일 공동연구 추진						
	관계부처간 협조체제 강화 및 관련 제도 보완						