

항만물류의 환경변화와 글로벌 물류허브전략

김학소*

목 차

- | | |
|---------------------|---------------------------|
| I. 서론 | IV. 우리나라 항만 물류허브화 정책과 문제점 |
| II. 글로벌 물류시장의 최근 동향 | V. 우리나라 항만의 글로벌 물류허브 전략 |
| III. 항만물류시장의 환경변화 | VI. 결론 |

I. 서론

오늘날 세계경제는 자유무역주의의 확산에 따른 글로벌화로 인하여 항만물류 분야에 큰 환경변화가 일어나고 있다. 세계경제의 글로벌화에 따라 기업들은 전 세계를 대상으로 치열한 경쟁을 하지 않으면 안 되는 상황에 직면하고 있다. 이로 인하여 상품 및 자원의 이동이 지구적 차원에서 분배 및 재배치되고 있는 실정이다. 즉 무역의 자유화조치에 따라 기업들은 생산비가 가장 저렴하거나 상품의 품질이 가장 우수한 지역을 선정하여 생산기지를 재배치하고 있다.

이에 따라 세계 각국은 이러한 다국적 기업들의 자국 내 유치와 경제의 발전을 위한 원동력으로서 물류를 중시하고 이를 전략적으로 지원하고 있는 실정이다. 이러한 상황에서 현대 항만은 물류측면에서 급속한 발전을 하고 있는 바 시장에서의 공급자와 수요자의 압력이 항만으로 하여금 제3자 물류 기능을 수행하도록 강요하고 있는 실정이다. 과거의 운송중심지에서 각종생산요소의 결합점이며 각종정보의 교환점인 동시에 상품, 정보, 자본, 인재의 흐름이 일체화된 물류중심지로 변화하고 있는 것이다. 항만은 이제 운송, 환적, 저장, 배송, 하역, 창고관리, 복합운송, 정보처리 등의 기본적인 기능에서 더 나아가 제품의 제조기능, 가공기능, 상품의 수리 및 보수기능, 전시판매 기능 등 부가가치 창출 기능을 담당하게 되었다.

이러한 항만의 역할변화는 항만이 주어진 공급사슬관리 체계와 물류체계에 어떻게 관여하느냐에 따라 상당한 차이점을 나타내게 된다. 이제 항만은 물류와 공급사슬관리가 통합되는 장소라는 관점에서 그 역할과 기능이 평가되고 있다. 우리나라에서도 이러한 글로벌한 항만물류의 환경변화를 적극적으로 수용하기 위하여 항만배후물류단지의 개발과 기업

* 한국해양수산개발원 항만연구본부 선임연구위원

의 유치를 추진하고 있으나 아직까지 국제적인 수준에 이르기에는 상당한 기간과 노력이 필요한 실정이다. 본고에서는 국제적인 항만물류의 환경변화 현상을 통해서 우리나라의 항만물류허브화전략을 논하고자 한다.

II. 글로벌 물류시장의 최근 동향

1. 세계경제의 글로벌화와 산업의 수직적 분업화

오늘날 세계경제의 패러다임은 두 가지 측면에서 급속한 변화에 직면하고 있다. 하나는 WTO, OECD와 같은 국제기구의 주도하에 규제완화를 통한 세계경제의 글로벌화가 급속히 진행되고 있는 것이며 또 하나는 EU, NAFTA, ASEAN 및 국가 간 FTA 등을 통한 지역블록화가 동시에 진행되고 있다는 것이다. 이로 인하여 세계경제는 급속히 글로벌 화되어 왔으며 다국적 기업들은 글로벌 경영전략을 추진함으로써 생산기지의 세계화와 아웃소싱의 증대 등을 통해 대응하여 왔다

국제경제에서의 다국적기업 출현은 경쟁을 가속화 시키고 있으며 국제적으로 가치사슬의 통합은 거대한 통합기업을 만들어 내고 있다. 저렴한 운송비, 발달된 기술력은 국제경제에서 산업의 분업을 촉진시키는 동시에 수직적 분업화현상을 유도하고 있다.

과거에는 상품의 생산과 가공이 한 국가에서 모두 이루어졌다. 하지만 이제는 생산라인의 통합과 물류기술의 발전으로 기업들이 저렴한 비용으로 상품을 저장하고 운반할 수 있게 되어 한 국가에서 생산된 상품은 제2의 국가에서 가공되거나 조립되어 부가가치를 추가하고 제3의 소비국으로 운송되는 현상이 일반화되고 있다¹⁾. 아니면 다수의 국가에서 생산된 부품이 한 국가의 조립공장으로 수송되어 최종상품을 생산하고 이를 다시 부품을 생산한 국가로 수출되는 현상이 일어나고 있다.

이와 더불어 산업의 수직적 분업화 현상이 일반화되고 있다, 산업의 수직적 분업화현상이란 제품생산 단계에서 특정한 부품에 특화된 개별국가에서 생산된 중간제품이 특정국가로 수출되어 최종제품이 완성되는 현상을 말한다. 즉 하나의 제품을 생산함에 있어 다수의 국가들이 연계되어 있으며 각각의 개별국가들은 특정단계의 중간제품이나 부품을 생산에 특화되어 있는 현상을 말한다. 즉 생산과정을 여러 단계로 나누어서 생산함으로써 보다 특화된 기술을 활용할 수 도 있고 새로운 부가가치를 생산할 수도 있다는 것이다²⁾.

이러한 가치사슬상의 상이한 가치 활동들을 여러 국가에 배치하는 수직적전문화가 일어

1) 실제로 수산물의 경우 캐나다에서 어획된 후 중국으로 수송되어 가공 처리된 후 다시 캐나다를 비롯한 북미지역으로 수출된다. 아니면 한국이 미국에서 수산물을 구매하여 중국으로 수송하여 가공한 후 다시 미국, 한국, 유럽으로 수출하는 것이다.

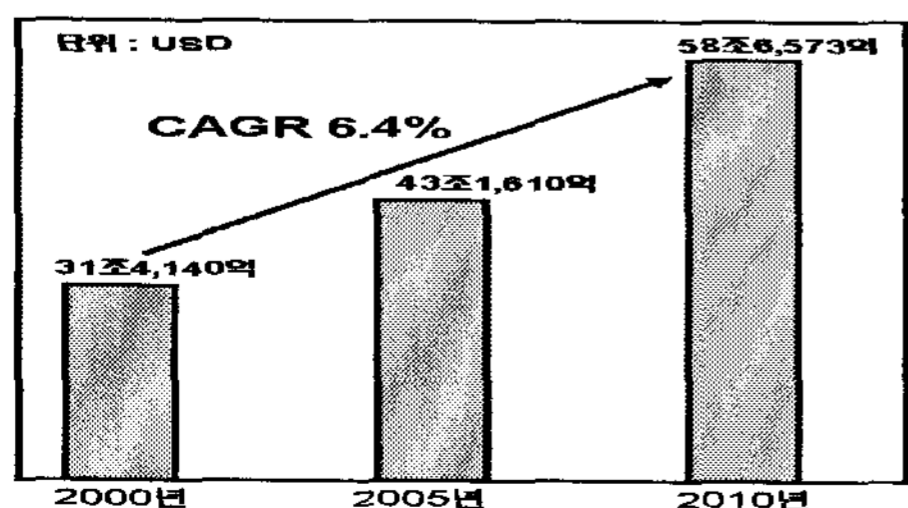
2) David Hummels, Jun Ishii, Key-Mu Yi, The Nature and Growth of Vertical Specialization in World Trade, Journal of International Economics 54(2001) p.76

나는 가장 중요한 이유는 글로벌경쟁의 강도와 복잡성이 증가하기 때문이다. 치열한 경쟁 속에서 이윤을 확보하기 위하여 적기에 다수의 지역에 상품을 공급해야 할 필요가 있을 뿐만 아니라 시장을 리드하는 기업의 입장에서 생산의 투입요소들을 신속히 선별적으로 확보하기 위한 방안의 하나로 추진되고 있는 것이다. 이러한 산업의 수직적 분업화현상에 대한 사례는 대단히 많이 있는 바, 미국의 자동차회사 GM사는 자동차 생산가치 활동에서 핵심부품과 고급기술은 일본에서, 디자인은 독일에서, 일반부품은 대만과 싱가포르에서, 광고와 마케팅은 영국에서 데이터처리 및 관리는 아일랜드에서 조립은 한국에서 하고 있다 또한 일본에서 생산된 철강이 멕시코로 수출되어 특수강으로 재생산하여 부가가치를 높이고 이를 다시 미국으로 수출하면 미국에서는 이를 농업기계를 제조하여 다시 여러 국가로 수출하는 현상도 산업의 수직적 분화의 한 형태이다.

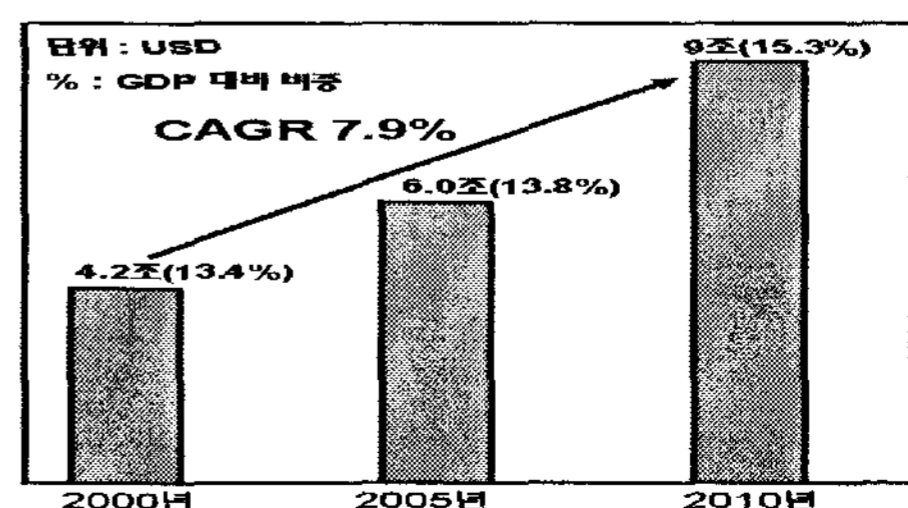
이러한 산업의 수직적 분화는 여기에 머물지 않고 물류업내에서도 수직적인 분화를 통하여 비용을 절감하거나 부가가치를 높이기 위한 활동들이 서서히 일어나고 있다. 즉 특정지역의 지리적인 우월성이나 정부의 인센티브를 이용하여 물류비용을 절감하거나 부가가치를 높일 수 있다고 판단되는 경우 부품의 조립, 가공, 재생산의 과정을 집중시키는 현상이 발생하고 있는 것이다. 우리나라도 이러한 국제물류의 수직적분업화를 촉진하기 위하여 항만배후물류단지를 개발하고 다국적기업의 유치를 통해 항만물동량의 창출과 부가가치를 증대시키기 위한 노력을 기울이고 있는 실정이다.

2.세계물류시장 규모의 급성장

세계물류시장의 규모는 앞에서 살펴본바와 같은 세계경제의 글로벌화와 산업의 수직적 분업화 현상에 의하여 급속한 신장세를 시현하고 있다. 즉 1980년대 중반까지 산업내 무역이 주도하던 세계경제는 세계 제조업의 국제 분업 확대, EU, NAFTA, ASEAN 등 지역 공동체 형성, 전 세계 FTA 추진, 글로벌화, 교통혁명, 산업의 수직적 분화 등으로 국가 간·거점간 교역량이 급증하고 있다. 이와 같은 글로벌 물류시장의 확대에 직접적인 영향을 미치고 있는 것이 해외직접투자(FDI)라고 할 수 있는 바 생산기지의 글로벌화를 위한 세계 해외직접투자는 연평균 17.7%에 이를 정도로 세계경제성장을 주도하고 있다. 해외직



[세계 경제성장률]



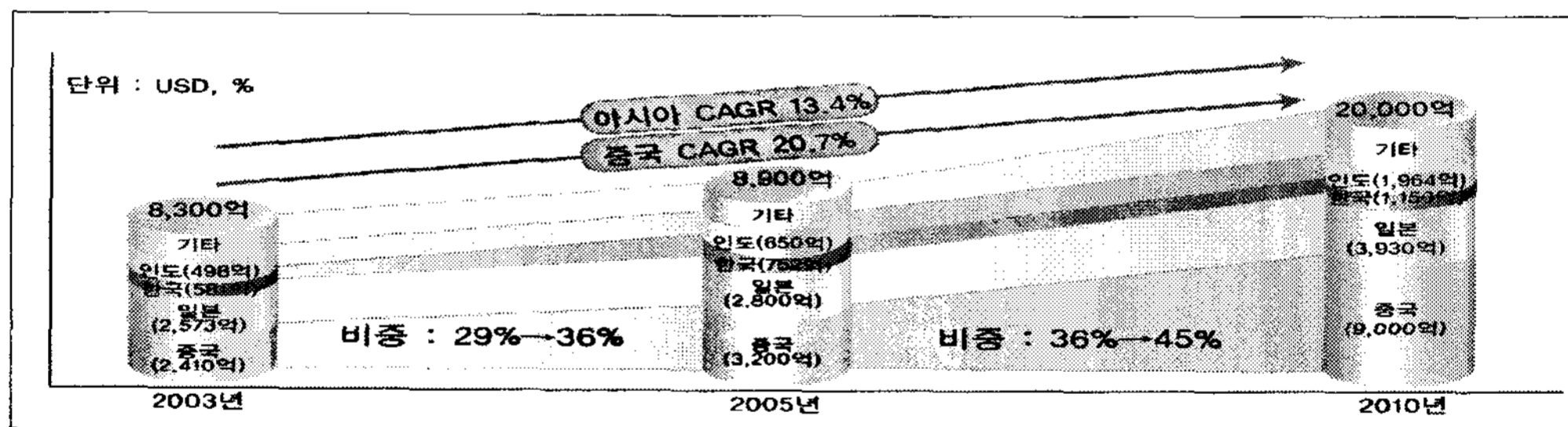
[세계 물류시장 성장률]

접투자는 최초 선진국 중심에서 점차 개도국 중심으로 투자패턴이 바뀌었고 글로벌 생산네트워크화라는 트렌드를 만들어 내었다.

글로벌 생산네트워크화에 의한 국가 간·거점간 교역량의 증가는 물류시장 규모의 증대를 초래하고 있는바 세계 물류시장은 2005년 현재 약 6조 달러의 시장으로 추산되고 있으며 2010년에 가서는 9조 달러에 이를 것으로 전망되고 있다. 이는 2010년까지 연평균 7.9%의 성장세를 나타내는 것으로서 6.4%로 예상되고 있는 세계 경제성장률을 상회하는 것이다.

이러한 세계물류시장의 급성장의 배경에는 아시아와 중국 물류시장의 급신장이 지대한 역할을 할 것으로 예상되고 있다. 기업생산 활동의 지리적 분산과 함께 저비용 클러스터 (low-cost cluster)로 대변되는 글로벌 생산네트워크화가 아시아와 중국으로 집중되면서 중국을 중심으로 한 아시아의 물류시장이 급성장하고 있으며 대규모 물동량을 창출하게 되었다. 아시아의 물류시장의 규모는 2005년 8,900억 달러를 기록하였으며 이중 중국물류시장의 규모는 3,200억 달러인 것으로 나타났다. 2010년 아시아 물류시장은 약 2억 달러의 시장으로 연평균 13.4%대의 성장세를 유지할 것으로 전망되고 있으나 중국의 물류시장은 약 9,000억 달러로 연평균 20.7%의 성장세를 시현할 것으로 전망되고 있다.

[아시아와 중국의 물류시장 성장률 현황과 전망]



자료 : TI, 2006를 기초로 KMI 전망.

3. 물류기업의 대형화 및 글로벌화

최근 글로벌 물류시장의 주요한 특징의 하나는 물류산업에 종사하는 기업들이 대형화되고 있다는 것이다. 글로벌 선사가 대형화되고 있으며 글로벌 터미널 운영사의 시장점유율이 급속히 증대되고 있다. 이외에도 제3자 물류기업들이 급속히 대형화되고 있어 세계물류시장은 진입장벽이 매우 높은 과점 시장체제가 형성되어 가고 있다.

1) 글로벌 선사의 대형화

세계 정기선 시장은 현재 과점시장으로 급속히 진입하고 있다. 세계 정기선 시장은 M&A를 통한 대형화가 지속적으로 진행되고 있는 바 2006년 9월 기준 글로벌 20대 정기

선사의 시장 점유율은 전 세계 선복량의 72.7%를 점유하고 있다. 이들 20대 글로벌 선사의 세계시장 점유율은 향후 80%를 상회할 것으로 전망되고 있다³⁾. 이러한 선사의 대형화는 항만에 대한 구매력(Purchasing Power)과 협상력을 강화시키게 되는 것으로서 선사가 글로벌 서비스를 제공하기 위해서라도 지속적으로 추진할 것으로 예상되고 있다.

[세계 20위권 선사의 선복량(2006년 9월 기준)]

순위(2006)	순위(2005)	선사	전체 TEU (척수)	세계 대비 비중 (TEU 기준)	증가율 (%)
1	1	APM Group	1,600,012 (518)	14.7	59.1
2	2	MSC	937,145 (305)	8.6	31.3
3	5	CMA CGM	597,677 (252)	5.5	40.0
4	4	Evergreen	539,801 (166)	4.9	19.7
5	15	Hapag-Lloyd	448,840 (138)	4.1	108.1
6	8	Cosco	385,368 (125)	3.5	28.5
7	7	CSC	339,545 (97)	3.1	11.4
8	9	Hanjin	328,307 (80)	3.0	10.6
9	6	APL	323,319 (100)	3.0	0.2
10	10	NYK	313,049 (115)	2.9	9.0
20위 선사			7,925,083 (2,695)	72.7	19.3
20위 이하			2,982,746 (5,573)	27.3	-
세계 전체			10,907,829 (8,268)	100.0	14.0

자료 : CI, 2006.11.

[글로벌 운영사의 처리실적 및 시장점유율]

순위		터미널운영사	2005년		2004년	
2005	2004		백만TEU	시장점유율	백만TEU	시장점유율
1	1	Hutchison	51.8	13.0	47.8	13.3
2	3	APM	40.4	10.1	31.9	8.9
3	2	PSA	40.3	10.1	33.1	9.2
4	4	P&O Ports	23.8	6.0	21.9	6.1
5	5	COSCO	14.7	3.7	13.3	3.7
6	7	DP World	12.9	3.2	11.4	3.2
7	6	Eurogate	12.1	3.0	11.5	3.2
8	8	Evergreen	8.7	2.2	8.1	2.3
9	10	MSC	7.8	2.0	5.7	1.6
10	9	SSA Marine	7.3	1.8	6.7	1.9

주 : 1) PSA는 2006년 허치슨의 지분 20% 인수, DP World는 2006년 P&O Ports 인수
 자료 : Drewry Shipping Consultants, 2006.

3) C I, 2007

2) 글로벌 터미널 운영사(GTO)의 성장

정기선시장에서 글로벌선사가 M&A 가속화를 통한 대형화를 활발히 추진하고 있는 현상과 더불어 글로벌 터미널 운영사 또한 M&A를 통한 대형화를 추진하여 선사에 대한 교섭력(Negotiation Power)을 강화시켜 나가고 있다. 2005년 기준 세계 컨테이너 터미널 운영시장은 HPH, APM, PSA, DPI 등 상위 4개 운영사가 42%의 시설을 점유하고 있으며 67%의 물동량을 처리함으로써 독과점시장을 형성하고 있다. 이러한 글로벌 운영사의 시장 점유율은 지속적인 M&A를 통해 2011년에는 61.4%까지 증가될 것으로 전망되고 있다⁴⁾.

[글로벌 운영사의 시장점유율 전망]

구분	2008	2009	2010	2011
글로벌 운영사	60.3%	60.9%	61.1%	61.4%
민간부문	20.6%	20.3%	19.9%	19.8%
공공부문	19.1%	18.9%	18.9%	18.8%

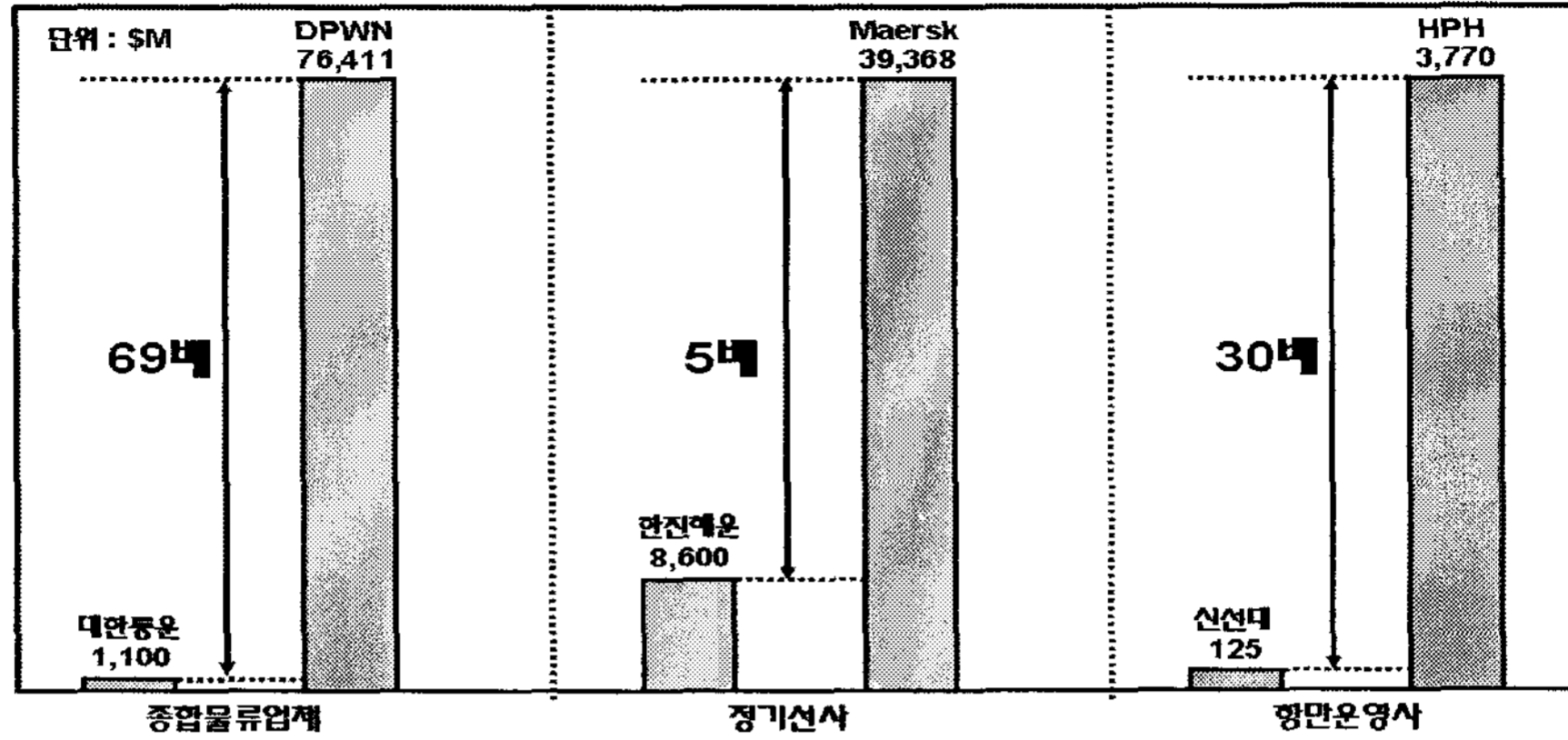
자료 : Drewry Shipping Consultants, Annual Review of Global Container Terminal Operators, 2006.

3) 글로벌 3PL 기업의 성장

제조업의 국제적 분업과 글로벌 아웃소싱 수요의 증가는 글로벌 네트워크를 구축한 대형 3PL 기업의 출현을 초래하였다. 이들 글로벌 3PL 기업들 또한 대규모 M&A를 통한 글로벌 네트워크를 확대하여 시장 지배력을 지속적으로 강화하고 있다. 이들의 M&A사례를 구체적으로 살펴보면 2005년 12월 독일의 DPWN의 영국의 Exel 인수, 2006년 1월 독일의 DB가 미국의 Bax Global 인수, 2004년 6월 네덜란드 TNT의 스웨덴 Wilson Logistics 인수 등을 들 수 있다. 이들 글로벌 3PL 기업들의 규모는 이미 상당한 규모로 성장하였는바 2005년 기준 DPWN의 매출액 규모는 764억 달러를 기록하여 국내 최대 종합물류업체인 대한통운의 69배에 이르고 있으며 HPH의 매출액 규모는 신선대 터미널의 30배에 달하고 있다.

4) Drewry, 2006

[글로벌 3PL 기업과 국내 3PL 기업간 차이]



Ⅲ. 항만물류시장의 환경변화

1. 항만중심의 물류산업통합추세

오늘날 국제기업들은 원료공급에서 판매까지를 연결하는 SCM을 구축하고 있으며 핵심 역량에 집중하기 위한 전략으로서 물류부문을 아웃소싱하고 있다. 이로 인하여 항만의 기능과 역할이 보다 중요해지고 있음은 물론 과거와는 비교가 안 될 정도로 확대되고 있다. 즉 항만을 중심으로 하여 기업의 공급사슬망과 물류가 통합되는 현상이 나타나고 있다. 항만의 내부 혹은 인근지역이 물류단지, 보세구역, 자유무역지역 등의 역할을 수행하면서 항만의 기능이 일반적인 물류서비스는 물론 부가가치 창출이라는 새로운 영역을 개척해나가고 있는 것이다.

항만당국들은 이제 과거와 같이 수동적인 자세에서 글로벌 물류산업의 발전을 바라보고 있지 않으며 전향적인 자세에서 공급사슬망의 주요한 요소로서 경쟁적 우위를 확보하는 동시에 부가가치의 공급자로서의 역할을 개척해나가고 있다.⁵⁾ 즉 항만은 수송시스템의 모든 요소를 통합하여 제공하고 있을 뿐만 아니라 보다 광범위한 시각에서 통합된 다국적 생산시스템과 무역시스템, 물류시스템을 제공하고 있는 것이다. 이로 인하여 내륙지역에 소재하고 있던 화주들의 물류창고들이 서서히 항만 혹은 항만배후 물류단지로 이동하고 있으며 내륙지역의 물류단지들이 항만과 직접적으로 연계되고 있다. 특히 최근에는 글로벌 제품의 생산시스템이 수직적으로 분화되는 현상을 보이면서 다국적 제조기업들의 물류를 담당하고 있는 제3자 물류기업들은 항만에 물류창고를 확보하지 않고서는 경쟁적인 서

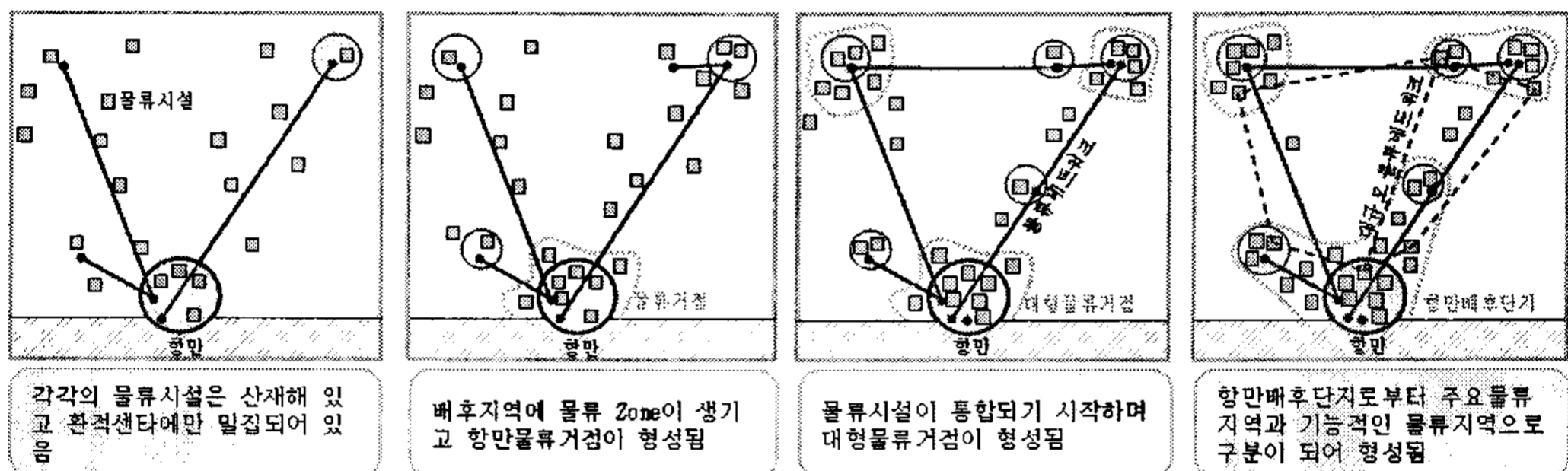
5) Khalid Bichou and Richard Gray, A logistics and Supply Chain Management Approach to Port Performance Measurement, MARIT. POL.MGMT., January-March 2004, pp.47-67

비스를 제공할 수 없다는 사실을 인식하고 있다.⁶⁾

공급사슬관리에서의 항만은 하역시스템과 수송시스템, 그리고 물류시스템에서 어느 정도의 가치를 창조해내느냐에 관심이 집중되고 있다. 항만의 발전단계를 살펴보면 이러한 공급사슬관리 시스템과 로지스틱스의 발전과정에 따라 항만의 배후권역에 대한 지배권이 변화하여 왔음을 알 수 있다.

<그림-2>는 항만을 중심으로 물류시설이 항만을 중심으로 공간적 기능적인 통합을 하고 있는 것을 보여주는 것이다. 즉 1단계에서는 물류시설이 산재해 있으나 점차 항만배후지역에 물류지역이 형성되다가 점차 대형물류거점이 형성되고 항만과 물류거점이 항만으로 집중되는 현상을 보여 주고 있다.

[항만중심의 SCM 통합]



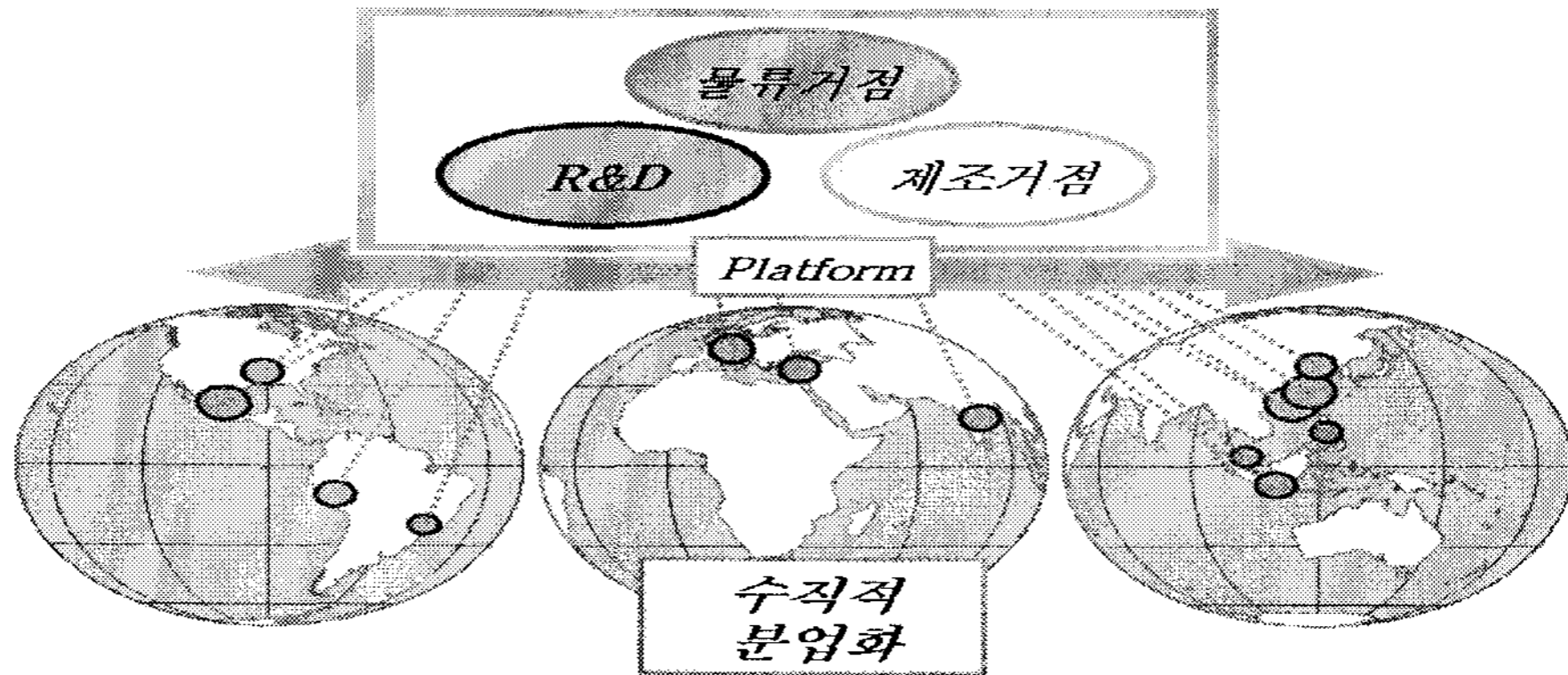
자료 : T.E.Notteboom, J.P.Rodrigue(2005),"Port regionalization : towards a new phase in port development", *Maritime Policy and Management*, Vol.32, No.3, p.305.

2.국제물류산업의 항만집중화현상

세계경제의 글로벌화로 인하여 글로벌기업의 생산활동이 고품질, 저비용국가로 이동하면서 지리적 분산이 심화되어 가고 있을 뿐만 아니라 세계적인 산업의 수직적 분업화현상이 일반화되고 있다. 이로 인하여 글로벌 네트워크의 변화가 발생하고 있으며 저비용국가의 항만지역에 저비용 클러스터가 형성되고 있다. 동시에 다국적 기업의 물류의 기종점이 항만배후물류단지로 이동하고 있으며 항만지역을 중심으로 하여 물류거점, R&D, 제조거점이 형성되고 있다. <그림-4>에서 보듯이 세계적인 중심항만이 국제무역의 플랫폼을 구축하고 있으며 배후지역이 물류거점, 제조거점을 형성하고 있다.

6) T.E. Notteboom and J.P. Rodrigue, Port Regionalization: Toward a New Phase in Port Development, MARIT. POL.MGMT. July-September 2005, pp.298-305.

[국제무역의 수직적 분업화]



이러한 국제물류산업의 항만집중화 현상은 대형물류회사와 대형선사를 중심으로 통합현상이 일어나면서 더욱 가속화되고 있다. 이들 대형 물류기업들은 종합적인 물류서비스를 제공하기 위하여 항만배후물류단지⁷⁾로 모여들고 있으며 대형화주들도 산업의 수직적분업화 현상에 대응하기 위하여 제조기능과 물류기능을 항만의 배후물류단지로 이전시키고 있다. 이로 인하여 항만은 배후물류단지를 중심으로 스스로 화물을 창출하는 기능으로 변화하고 있으며 고부가가치 물류활동을 통하여 지역 및 국가경제 활성화의 동력으로 작용하고 있다.

이제 항만당국은 더 이상 지주항만(Landlord)으로서의 안이한 기능에 머물러 있을 수가 없다. 적극적으로 항만배후물류단지를 개발하여 다국적기업을 유치하여 로컬화물량을 창출하는 기능을 수행하여야 하며 권역별 물류센터간의 네트워크를 형성하고 항만 스스로 제 3자 물류기능을 수행하는 시대로 변하고 있는 것이다. 이를 위하여 항만당국은 수송업체, 화주, 노동자, 정부기관과 협조체제를 구축하는 동시에 항만간의 극심한 경쟁환경을 극복하기 위하여 효율적인 통합물류시스템을 구축하여야 한다. 이를 위하여 물류기업들과의 전략적 제휴, 합작회사 설립, 조인트벤처, 통폐합 등을 통하여 적극적인 물류서비스 공급업자로서의 기능을 수행하여야 한다. 최근 세계 각국의 선진항만들이 충분한 항만시설과 배후물류단지 확보를 통해 다국적 기업 및 물류기업을 유치함으로써 항만물동량 창출은 물론 막대한 부가가치를 창출하고 있는 것은 이러한 국제물류환경의 변화를 반영하고 있는 것이다. 항만은 물류, 상업, 산업, 유통, 생산활동의 중심지가 되어가고 있으며 지역경제의 발전은 물론 국가경제 발전의 견인차역할을 수행하고 있다.

3. 항만배후단지의 중요성 증대

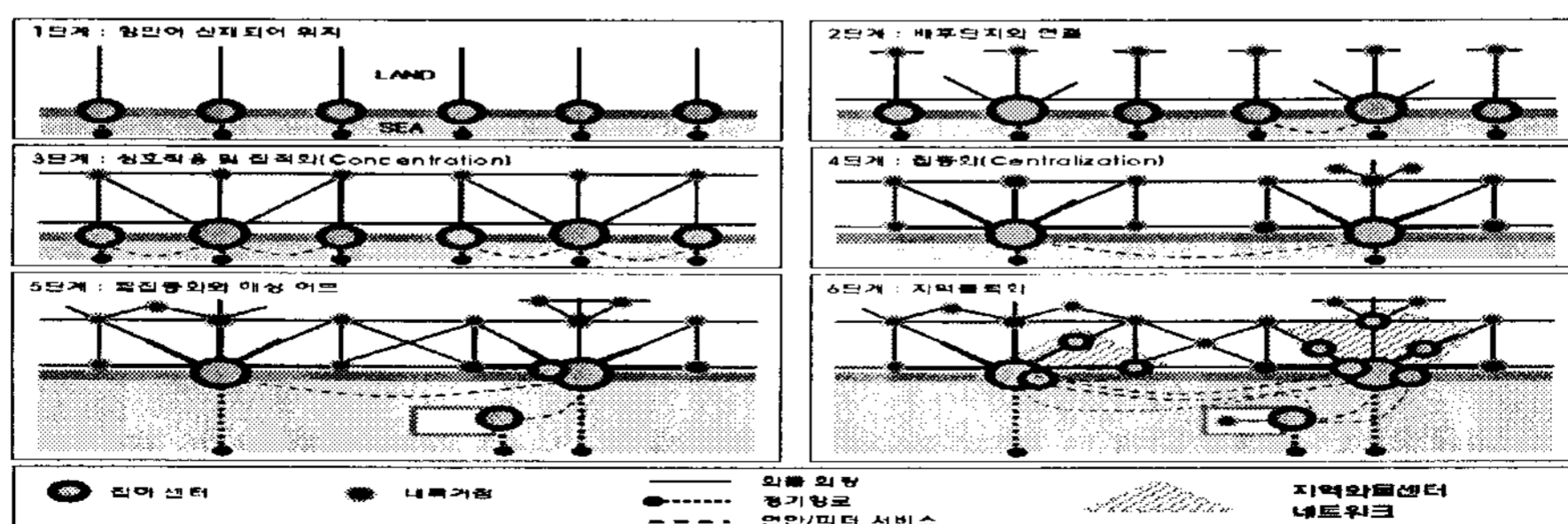
7) 김학소, 물동량증가 둔화시대와 항만정책의 방향, 한국해양수산개발원, 월간해양수산 2006. 6월호 P.5

항만과 배후지역의 기능이 통합화 집중화되면서 항만배후단지의 중요성이 증대되고 있으며 물동량을 창출하고 항만의 경쟁력을 강화시키는 기반으로 작용하고 있다. 항만을 중심으로 한 복합운송체계가 확대되고 있으며 항만배후단지가 복합운송체계의 중심으로 물류통합(logistics integration)을 주도하고 있다. 즉 공급사슬망의 관리와 제 3자물류가 결합되면서 과거 항만배후지역에 무질서하게 산재되어 있던 물류단지가 점차 도로, 철도, 내륙수운과 연계되어 물류네트워크가 형성되었다. 한편 제 3자 물류업체는 총체적인 물류효율화를 달성하기 위하여 내륙의 화주창고 개념의 물류단지를 점차 항만의 배후물류단지로 이동시킴으로서 전체적인 물류의 효율성과 비용절감을 추진함에 따라 항만이 물류의 중심적 기능을 발휘하는 동시에 제조기능, 부가가치 창출기능을 담당함으로써 지역경제 및 국가경제의 견인차역할을 수행하고 있는 실정이다.

항만에서의 배후물류단지는 과거 어느 때보다도 중요한 역할을 수행하고 있는바 최근 중국 대부분의 항만에서 물동량이 폭증하고 있는 것도 경제특구의 개발과 항만배후지역의 보세구역개발 정책이 대성공을 거두었기 때문에 가능한 것이라고 할 수 있다. 또한 싱가포르항, 로테르담항 등의 경우에도 충분한 항만배후물류단지를 확보함으로써 세계적인 선진항만으로 성장할 수 있었으며 항만배후물류단지에서의 수입이 항만터미널에서의 수입의 10배 이상의 수입을 달성하고 있다. 두바이항의 경우 항만배후단지(제벨알리 자유무역지역)의 성공적인 개발을 통해 컨테이너물동량을 증대시켜 2006년 세계 8위 항만으로 부상하였다.

또한 최근 각 지역 항만은 항만간 네트워크를 강화하여 물동량 확보와 선사 유치에 위해 치열한 경쟁을 하고 있다. 이는 항만 상호간의 상호 공동발전과 리스크 감소를 위한 협력전략을 추구하는 것이다. 즉 항만간의 네트워크 형성을 통하여 선사의 빈번한 기항지 이전에 대응하기 위해 통합적인 운영 형태를 추진하는 것으로서 선사가 스케줄 변경에 따라 이전하는 위험에 대비하여 항만간 협력을 강화함으로써 상호간의 리스크를 감소시키기 위한 것이다.

[항만의 물류허브 형성과정]



IV. 우리나라 항만 물류허브화 정책과 문제점

1. 우리나라의 항만물류허브화 전략의 현황

우리나라의 항만 물류허브화 전략은 세 가지로 정리될 수 있다. 첫째 우리나라 항만의 물동량 창출 기반의 확립, 둘째, 해외물류 거점확보를 통한 해외물류시장의 진출, 셋째, 국가간 물류협력의 강화 등이다.

1) 항만의 물동량 창출 기반의 확립

① 항만배후단지에서의 해외기업의 유치

항만물동량 창출을 위한 전략은 우선 2005년 수립한 물류협력 비즈니스 모델을 토대로 중국·일본 기업 등에 대한 투자유치활동을 전개하여 가시적인 유치성과를 시현하는 것이다. 우리나라는 이미 해양수산부의 노력으로 부산항 및 광양항 배후단지에 각각 25개, 16개의 해외 물류 기업을 유치한 바 있다. 이들 해외물류기업은 대부분 국내기업과 합작으로 입주할 예정이며 연간 총 3,422만톤의 물동량을 창출할 것으로 예상되고 있다.

② 신규환적화물의 개발

다음으로는 선사를 대상으로 한 마케팅과 항만 간 제휴 등을 통한 새로운 환적화물을 유치하는 것이다. 이는 MAERSK, MSC 등 글로벌 선사를 대상으로 타겟 마케팅을 실시하여 환적물동량을 유치한다는 것이다⁸⁾. 이와 동시에 TCR 기종점인 중국 연운항항, 일본 니가타항 등과 항만협력, 즉 항만간 MOU 체결 및 직기항 서비스 구축 등을 추진한다는 것이다. 이러한 계획에 의하여 금년중 중국의 남경·태창항 및 러시아 자루비노 항과도 항만협력 사업을 추진 중이다.

③ 향후 추진계획

FTA 체결 등에 따른 새로운 투자유치 전략으로서 자동차, 섬유, IT 등 대미교역의 경쟁력을 활용할 수 있는 국제 분업모델을 개발하여 지역별·업종별 대상기업을 유치할 예정이다.

앞으로 정부에서는 외국인 투자유치를 위한 제도를 개선하고 물류기반 시설을 확충할 예정이다. 우선 현재 최대 50명으로 되어 있는 외국인 근로자 고용한도를 단계적으로 확대하고, 제조업 1,000만불, 물류업 500만불이상 투자시 세제감면 혜택을 주고 있는 최저투자한도를 완화할 예정이다. 그리고 향후 투자수요를 감안, 부산항 신항 웅동지구(108만평) 및 광양항 서측 배후부지(59만평)를 조기 개발할 예정이다. 현재 부산항 신항은 '09년까지, 광양항은 '07년까지 조성부지가 이미 임대가 완료된 상태이다. 부족이 예상되는 항만배후

8) 대형선사 유치의 중요성은 최근 MSC가 중국 Ningbo항에서 환적 거점항을 부산항으로 이전함으로써 연간 약 50만 TEU의 물동량 증대가 예상되고 있다.

물류부지의 확보를 위하여 분양예정인 광양 울촌산단('08~'10 조성 30만평)을 정부 재정으로 매입하여 자유무역지역으로 지정 후 임대 공급할 계획도 가지고 있다.

2) 해외물류거점 확보를 통한 세계물류시장의 진출

① 해외물류거점시설의 발굴

현재 정부에서는 글로벌 물류네트워크 구축을 위하여 경제규모, 성장잠재력, 우리나라와의 교역관계를 고려하여 해외 항만, 물류센터 등 투자 가치가 높은 90개 사업을 발굴하여 추진하고 있다. 여기에는 항만시설이 41개 사업, 물류센터 및 단지사업이 43개 사업, 현지 기업인수가 6개 사업으로 약 10조원 규모의 사업이 포함되어 있다. 현재 기업의 해외진출 전략과 연계한 비즈니스 모델을 토대로 투자 최적지를 선정하여 타당성 조사 등 단계적 사업을 추진하고 있다.

② 금융지원시스템의 구축

이러한 사업의 추진을 위하여 정부는 국제물류투자를 촉진하기 위한 금융시스템의 구축을 추진하고 있는바 컨테이너 부두공단, 항만공사와 같은 공공기관과 연기금, 은행, 손보회사 등의 기관투자자가 출자하는 '국제물류투자펀드' 설립을 추진하고 있다. 우선적으로 총 1조 5천억 원을 목표로 설립하여 해외 항만 및 물류센터 개발, 물류기업 인수·합병(M&A)에 투자할 예정이다. 이 펀드는 현재 진행 중인 베트남(붕타우), 러시아(보스토치니), 스리랑카(콜롬보), 이태리(Trieste)등 해외 물류거점 개발 사업에 우선적으로 참여하게 된다.

③ 투자협의회 및 글로벌 투자사업단의 발족

이러한 사업의 진행을 원활히 하기 위하여 민·관의 역할을 분담하여 추진하는 체계를 정립 하는 동시에 사업의 지원시스템을 마련하고 있다. 먼저 민간기업 등이 상호 연계하여 해외 물류시장에 진출할 수 있도록 자발적 협의기구인 「국제물류투자협의회」 구성하였으며 이를 통하여 기초조사를 시행하고 정보를 공유하며 프로젝트별 관심기업을 모집하여 타당성 조사를 거쳐 투자를 실행하는 단계를 거치게 된다. 이외에도 국제물류 투자 사업 및 물류기업의 해외진출을 지원하기 위한 전담조직으로서 '글로벌물류사업단'을 발족하였으며 여기에는 한국 컨테이너 부두공단, 부산·인천 항만공사에서 인력을 지원하고 있다. 물동량 전망, 관련 제도·관행, 개발계획 등을 토대로 해외 투자 의사결정을 지원하기 위한 해외 투자정보 시스템의 구축과 물류산업동향, 해외시장 정보 등을 제공하는 국제물류정보센터(KLIC)도 운영할 예정이다.

④ 향후추진 정책

정부에서는 세계물류시장을 선도할 글로벌 물류기업을 육성할 계획이다. 해외시장에서 외국기업과 경쟁할 수 있는 최소한의 규모 확보 및 안정적 물량 유지를 위해 기업 간 자율적 제휴, 합병을 유도하는 한편 국제물류투자펀드를 활용, 전략적 인수·합병을 통한 물류시장의 지배력을 확대할 예정이다. 향후 선사, 하역사, 3PL 물류업체간 전·후방 제휴를 위한 업종간 연계 진출 프로그램을 개발하여 제공할 예정이며 항만물류협회, 복합운송협

회 등 물류관련 협회의 네트워크를 활용할 예정이다.

다음으로는 해외 물류투자 추진체계 및 지원시스템을 체계적으로 정비할 예정이다. 해외물류 투자사업의 예상 수익률을 분석하고, 투자분석을 지원하는 “해외물류사업투자분석센터”를 KMI에 설치·운영할 예정이다. 해외물류사업 투자분석센터에서는 해외사업 기초조사, 타당성 분석, 수익률 및 추진 가능성 등을 분석하여 지원하게 된다. 동시에 해외 투자 수요 증가 등을 감안하여 국제물류 사업을 효율적으로 추진할 수 있는 ‘국제물류 전담기관의’ 설치도 추진할 예정이다. 이는 싱가포르의 투자회사인 Temasek을 지향하는 공사 형태로 구성될 것이며 컨테이너부두 공단의 기능 재정립과 연계하여 전담조직 설립 방안을 마련할 예정이다.

이와 함께 해외 물류시장 진출을 위한 범정부적 지원체계를 구축할 예정이다. 외교채널 및 KOTRA 등 공공기관 등을 활용하여 시장진출 관련 정보 수집·제공 및 우리기업의 투자관련 교섭활동을 지원한다. 재정부, 산자부, 외교부, 건교부 등 관련 부처와의 긴밀한 협조 체제를 유지할 예정이다.

3) 국가 간 물류협력 강화

우리나라 정부에서는 동북아의 막힘없는 물류체계를 구축하기 위해 2006년 9월 서울에서 제 1차 한·중·일 물류장관회의를 개최하였다. 이때 한중일 물류 장관회의를 정례화하여 물류분야의 정부간 공식 협의기구로 발전시키고, 3국간 물류관련 현안과제를 발굴·공동연구기로 합의하였다. 제2차 한·중·일 물류장관회의는 금년 말이나 내년 일본에서 개최될 예정인 바 3국간 FTA에 대비한 통합물류시장 형성 타당성 연구 등으로 의제를 확대할 예정이다.

앞으로 동남아국가와도 물류공동체 발전을 위한 기반을 마련할 예정이다. 이미 지난해에 베트남·싱가포르 등과 장차관급 회의를 개최하였으며 구체적인 협력과제는 금년 하반기에 개최 예정인 실무자급 회담에서 논의기로 합의하였다. 한편 '06년 11월 부산에서 열린 한·러 차관급회의에서 합의한 바 있는 양국간 장관급 협의체 구성을 통하여 러시아 극동지역 항만 인프라 개발 및 TSR을 이용한 Sea & Rail 사업 활성화 등을 논의하기 위해 한·러 물류장관회의 개최도 추진하고 있다. 이외에도 물류기업의 해외진출 지원을 위한 정부 간 협력도 강화할 예정이다. 이미 '06년 12월 베트남·그리스 정부와 해운·항만 협력 MOU를 체결하였으며, 이태리, 남아공, 우크라이나 등의 항만분야 투자요청국가와의 협조 채널도 마련하고 있다.

향후 정부에서는 한·중·일 물류협력 체제의 정착을 위하여 물류장관회의의 의제를 해상운송 중심에서 도로·철도·항공 등 물류 전분야로 단계적 확대할 예정이다. 제도적 장치 마련을 위해 「동북아물류협약」 체결 및 「동북아 물류협력기금」 설립도 추진할 예정이다.

또한 ASEAN과의 협의 채널 확보를 통한 물류협력도 확대할 예정이다. 향후 한-ASEAN 간 해상물류분야 장관급 정례협의체를 구성한 후, 현행 한·중·일 물류장관회의와 연계,

ASEAN+3 회의로 발전시킬 예정이다. 금년도 ASEAN 교통장관회의('07.11, 싱가포르)에 참가, 협의체 구성 방안과 선원양성, 항만개발 지원 등 물류분야 의제를 제안할 예정으로 있다. 이미 중국은 '02년에 일본은 '03에 ASEAN과 각각 교통장관회의를 구성하여 운영 중에 있다.

마지막으로 FTA 체결 등 국제 교역환경 변화에 따른 물류협력의 다변화를 추진할 예정이다. 인도, 브라질, EU 등 주요 물류거점 확보 대상국가와의 협력관계 구축을 통해 우리 기업 진출 시의 장애요인의 제거를 추진할 예정이다. 한-미 FTA와 연계, 물류보안 분야를 중심으로 미국·캐나다와 물류협의를 구성하여 운영할 예정이다. 9.11이후 강화되고 있는 수출화물 보안에 대한 대응체제 구축을 위해 물류보안 상호인증제도의 도입도 추진할 예정이다.

2 문제점

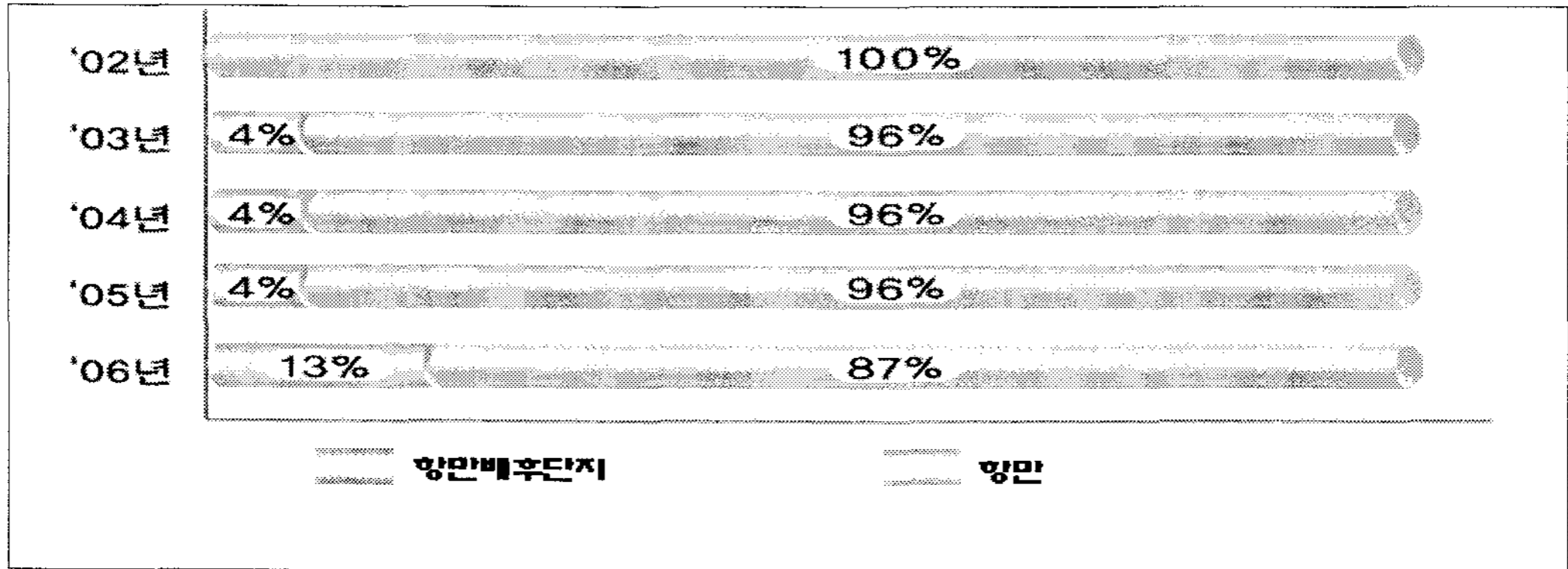
현재 우리나라의 항만물류허브화전략의 가장 큰 문제점은 충분한 배후물류단지가 갖추어지지 않은 상태에서 계획되어 있는 부지를 가지고 해외기업을 유치하고 있다는 것이다. 항만배후단지의 공급이 충분치 않은 상태에서 해외기업의 유치가 이루어지고 있는 기본적인 원인은 예산배정의 부족과 소관 부서가 상이하기 때문이다. 국가적인 기업유치전략은 훌륭하게 진행되고 있으나 실제로 필요로 하는 배후단지의 공급은 계획된 기간 내에 이루어지기 어려운 실정이다.

1) 항만배후물류단지 투자예산의 부족

그 동안 우리나라의 항만정책은 항만배후물류단지의 개발을 통한 항만의 부가가치 창출보다는 안벽위주의 항만터미널 시설의 확보에 전력을 투구하여 왔다. 우리나라 항만예산의 투자내역을 살펴볼 때 더욱 명확하게 나타난다. 2002년까지 우리나라의 항만투자는 100% 항만시설에 투자하였으며 2003년 이후부터 항만배후단지에 서서히 투자하기 시작하여 2006년에서야 비로소 13% 수준에 이르게 되었다. 이로 인하여 우리나라의 항만투자는 부가가치 창출기능을 통한 지역경제 내지 국가경제 활성화에 대한 기여를 거의 하지 못하고 화물의 통과기능만을 수행하여 왔다고 할 수 있다. 이는 앞에서 살펴본바와 같은 국제 물류활동이 항만배후물류단지로 집중되어 항만과 배후물류단지에 글로벌물류 클러스터가 형성되고 있는 국제적인 조류에 뒤처지고 있는 원인이 되고 있다.

그리고 현재의 예산규모 역시 우리나라 항만배후단지가 글로벌 경쟁력을 갖추기 위하여 필요한 대규모 단지조성, 상부시설 건설, 클러스터 구축, 기업유치 등의 고부가가치 물류 산업 기반여건을 구축하기에는 여전히 부족한 상황이다.

[항만과 배후단지 예산구성 변화 추이]



자료 : 해양수산부, 「정부예산자료」, 각 년도.

2) 항만배후물류 단지의 절대적 부족

해양수산부는 항만클러스터 구축을 위한 항만배후단지 조기 확보를 위해 전국 8대 중요 무역항을 중심으로 「전국 무역항 항만배후단지개발계획」(해양수산부, 2006)에서 2015년 까지 연차적으로 항만배후단지 공급할 계획(2020년 기준 총 26,994천㎡)이다. 그러나 2006년 말 현재우리나라에서 항만배후물류 단지로 공급된 실제 면적은 부산신항의 15만평, 광양항의 12만평 뿐이다⁹⁾. 2020년 까지 필요한 우리나라의 항만별 배후물류단지의 소요규모는 다음의 표와 같다.

항만별 항만배후단지 수요규모

구분	2011년		2015년		2020년	
	천㎡	천평	천㎡	천평	천㎡	천평
부산항 신항	4,656	1,408	6,238	1,887	7,713	2,333
광양항	2,760	835	3,689	1,116	4,960	1,500
인천항	3,409	1,031	4,470	1,352	6,216	1,880
평택·당진항	1,319	399	2,595	785	4,455	1,348
울산항	839	254	1,092	330	1,451	439
목포항	518	157	734	222	1,049	317
포항항	373	113	666	202	913	276
마산항	88	27	154	47	237	72
합계	13,962	4,224	19,638	5,941	26,994	8,165

자료: 해양수산부, 전국무역항 항만배후단지 개발계획, 2006. 12

우리나라 항만배후단지의 주요 개발방향은 유사단지(ICD, 유통·산업단지)와 차별화된

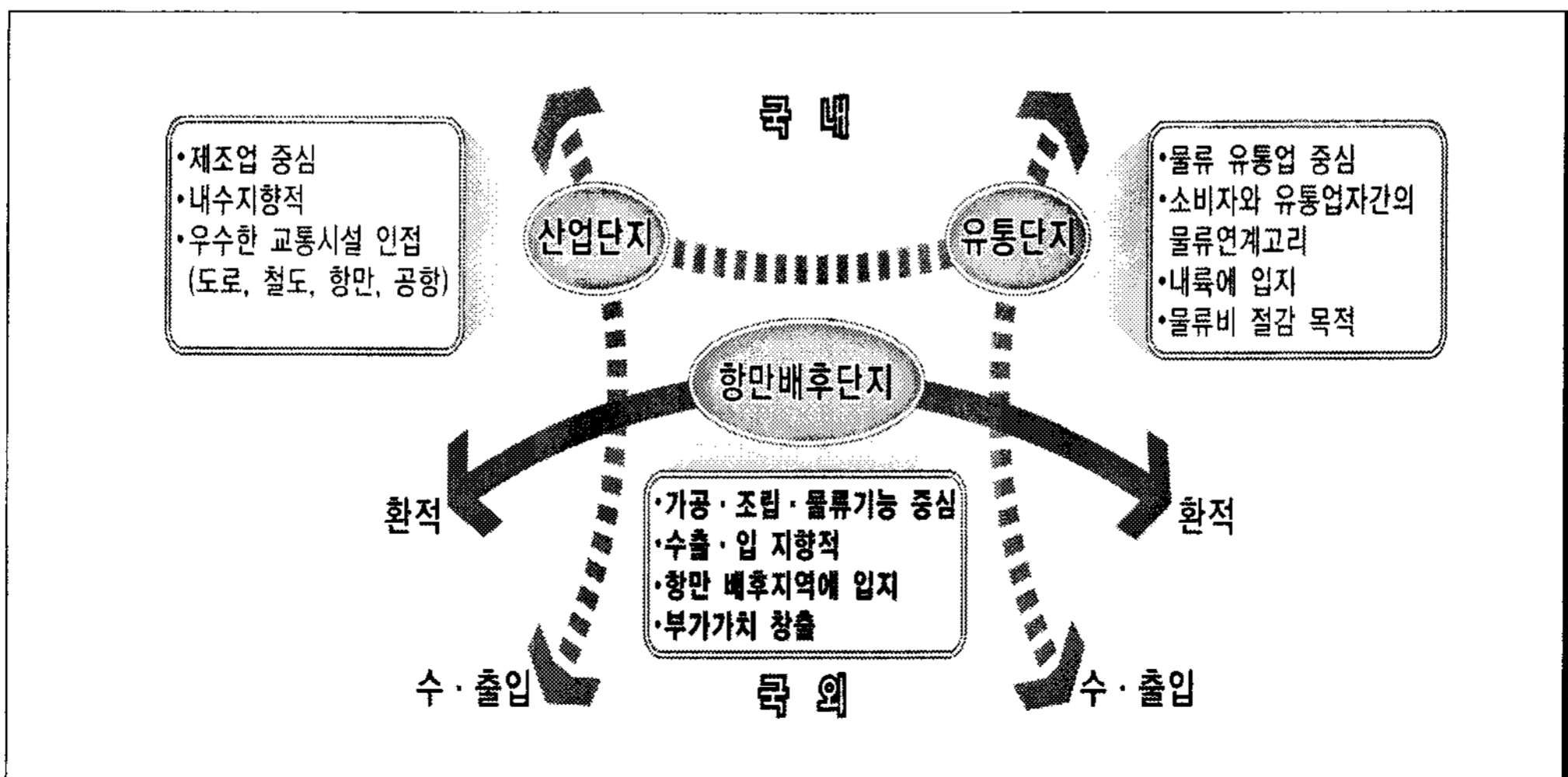
9) 해양수산부, 전국무역항 항만배후단지 개발 종합계획, 2006.12

기능을 확보하고 도시·항만간의 연계체계를 구축하여 고부가가치 종합물류기능 확보하는 것이다. 국토 및 항만계획과 연계성 확보로 국가 및 지역경제 발전의 중심적 역할을 수행하도록 기능이 부여되어 있다. 또한, 개별 항만여건에 부합하는 복합물류 기능을 확보하여 국내외 물류 구심점 역할을 수행하고 글로벌 기업의 수요에 부합하는 관련산업 집적화 (Port Cluster)를 통한 산업간 상승효과를 극대화를 추구하고 있다.

현재 항만배후단지를 중심으로 한 항만클러스터 구축을 위해 한중일 삼국 물류협력비즈니스 모델이 지속적으로 개발되고 있고 적합한 기업을 유치하기 위한 노력을 경주하고 있다. 이에 따라 우리나라의 부산, 광양, 인천항 울산, 포항 등 권역별 거점항만의 경우 개별적으로 항만배후물류단지를 개발하는 것으로 계획되어 있으며 향후 이들 항만에 다양한 기업들이 유치되어 부가가치 물류활동을 할 것으로 예상되고 있다. 앞으로 다국적기업과 물류기업의 유치를 위한 기업유치여건은 지속적으로 개선될 것이며 유치활동도 지속될 것이다. 이에 따라 향후 기업들의 항만배후단지 입주요청이 지속적으로 요구될 것이며, 특히 동북아권외에도 유럽, 미주, 중남아권의 글로벌 기업들의 우리나라 항만배후단지 진출이 점차 가시화될 것으로 예상되고 있다.

현재 우리나라 부산항 신항의 경우 2차 항만배후단지 입주기업 선정시 6개 기업 선정에 30여개 기업이 입찰에 참여한바 있다. 결론적으로 공급용지의 부족으로 7개 기업만을 선정하였다. 더구나 2009년에 공급할 배후단지에 대해서도 이미 3차 입주기업 모집공고를 통해 입주자 선정을 마감한 상황이다. 이러한 상황은 광양항 배후물류단지의 경우에도 마찬가지이다. 현재 항만배후단지의 조속한 개발과 기업의 적극적인 유치를 통하여 항만물동량의 창출 및 부가가치 창출을 통하여 지역 및 국가 경제를 활성화시켜야 할 시점이다. 따라서 향후 적극적인 외국기업의 유치가 활성화되는 경우 현재 계획되어 있는 우리나라 항만 배후물류단지는 공급부족현상이 발생할 우려가 있다.

[우리나라 항만배후단지 기능과 역할]



IV. 우리나라 항만의 글로벌 물류허브전략

1. 제3자 물류기능의 수행

경제의 세계화가 부단히 진전되는 상황 하에서 국제무역량은 현저하게 증대되고 있다. 이에 따라 항만물류산업도 급속한 발전을 거듭할 수 있는 기회를 맞이하고 있다. 현대항만은 원양운수의 기점과 종점기능을 수행하고 있는 바, 각종 생산요소의 결합점이자 중요한 정보의 교환점으로서 각종 상품의 집산기능, 정보의 집중기능, 자본의 집중, 인재의 집중이 이루어지고 있다. 소위 운송중심의 기능에서 물류중심기능으로 발전하고 있다. 항만은 이제 운송의 집중, 환적, 보관, 배송, 컨테이너 배닝과 디배닝, 가공, 화물상하차, 창고관리, 복합운송 및 정보처리 등 일체적인 제 3자 물류제공자로서의 기능을 발휘하게 될 것이다.

현재 국제항운중심지와 물류중심적인 지위를 쟁취하기 위하여 세계 각국의 주요항만들은 치열한 경쟁을 전개하고 있다. 개별 항만들은 경쟁에서의 우위를 확보하기 위하여 부단히 업무영역을 확대하고 있으며 서비스의 질을 향상시켜 나가고 있다. 예를 들면 로텔담항만의 경우 철도화물 수송기업과 협력하여 적극적으로 물류서비스를 시작하고 있는 바, 화주를 위하여 하역, 보관, 배송, 화물대리업무, 화물환적 등의 서비스를 제공하고 있을 뿐 아니라 상품의 수리, 가공 등 생산공장의 기능을 운송과정으로 끌어들이고 있다. 경제 및 무역의 세계화 현상을 더욱 심화시키기 위해 항만에서는 수출입화물에 대한 부가가치 창출활동을 강화하고 있는 것이다.

수요측면에서 볼 때 경제의 글로벌화 환경 하에서 생산기업과 판매기업은 시장에서의 더욱 더 치열해지는 경쟁에 직면하고 있다. 물류활동의 외연이 지속적으로 확대되고 있으며 이들은 물류 공급자에게 두 가지 측면의 물류표준을 요구하고 있다. 하나는 대량수송, 소량수송, 다품종수송, 저재고 수준의 서비스를 제공을 요구하는 한편 Door to Door 수송 서비스를 요구하고 있다. 항만물류산업은 이러한 상황의 변화를 적극적으로 수용하여야 한다.

한편 공급측면에서는 전통적인 서비스 기능에서의 이윤공간이 지속적으로 감소함에 따라 항만으로 하여금 부가가치 제3자 물류서비스를 구비하도록 압력을 가하고 있다. 항만은 교통운수의 중심지로서 역할을 수행하는 동시에 현대물류서비스에서 요구하는 선천적인 장점인 소프트웨어, 하드웨어, 통신기술의 신속한 발전 등 제3자 물류서비스를 제공할 수 있는 조직으로 거듭나야 한다.

2. 항만배후물류단지의 조기 집중개발 및 다국적기업 유치

전국항만에 대한 배후물류단지에 대한 기본계획을 수립하여 추진해온지 상당한 기간이 흘렀음에도 우리나라의 항만배후물류 단지의 개발은 대단히 진행속도가 느린 실정이다.

항만배후물류단지는 터미널 개장과 동시에 개장되어야 하며 이들 배후물류단지에 다국적 기업, 국제물류기업 등을 적극 유치하여야 한다. 과감한 예산의 배정과 충분한 배후물류단지의 확보, 외국인 기업의 파격적인 유치 전략의 추진이 필요하다. 광양항과 부산신항만의 배후물류단지 개장의 지연뿐만 아니라 9개 권역별 거점항만들의 경우에도 조속히 개발을 착수하여 운영을 하는 것이 항만발전의 초석이다.

이와 더불어 항만배후물류단지에서의 다국적 기업을 적극적으로 유치하여야 하는 바 이를 위해서 항만배후물류단지의 자유무역지대화가 반드시 추진되어야 할 것으로 보인다. 항만배후물류단지에서 이러한 다국적 기업의 유치와 더불어 반드시 추진되어야 할 사항은 무엇보다도 충분한 예산을 확보하여 집중적인 투자가 이루어져야 한다. 다음으로는 다국적 기업의 유치가 활성화되어 항만배후물류단지 면적이 부족하게 되는 경우 지방산업단지 혹은 농공단지를 항만배후물류단지로 변경하여 활용할 수 있도록 하는 것도 검토할 필요가 있다.¹⁰⁾

3. 항만의 고부가가치중심화

항만은 사실 상이한 채널의 구성원들이 만나고 상호협력하여 고부가가치 물류활동을 하기 위한 가장 최적의 장소이다. 항만은 각종의 운송시스템이 통합될 수 있는 장소로서 뿐만 아니라 보다 광범위한 생산과 물류시스템의 중요한 하부시스템을 구성하고 있다. 항만은 물류, 무역, 공급사슬이 통합될 수 있는 장소로서 인식되고 있기 때문에 보다 광범위한 기능과 차원을 확장해 나가야 한다. 물류의 차원에서 살펴볼 때 항만은 국제복합운송의 접합점이자 화물과 사람의 흐름을 위한 물류센터로서의 역할 수행이 가능한 장소이다. 무역채널의 차원에서 보아도 항만은 무역이 발생하는 장소로서 채널의 통제가 가능한 가장 중요한 장소이다. 따라서 항만은 공급사슬의 모든 당사자들이 집합할 수 있는 접합장소이다. 이러한 관점에서 항만은 전통적인 항만시스템에서 나아가 다양한 흐름과 운송 시스템이 통합된 가장 중요한 연결장소라고 할 수 있다. 따라서 항만은 물리적인 상품과 화물의 흐름, 자본의 흐름, 정보의 흐름, 대금결제의 흐름 등이 망라된 잠재적인 통합이 이루어질 수 있는 장소이다. 최근 항만에서는 터미널 임대나 소유권의 이전에 의한 선사의 전략적인 수직적 통합으로 선사가 항만의 운영에 참가하는 사례가 늘어나고 있다. 또한 화주의 경우에도 나용선이나 전용선의 확보를 통하여 선사로 인식되는 경우도 있으며 자동차부두나 전용유류부두의 확보를 통하여 항만운영자로 인식되기도 한다. 이러한 경우 모든 종류의 제도적 형태가 통합된 항만관리운영시스템의 구성원이라고 할 수 있다. 또한 각종 협회, 공공기관, 무역협회, 금융기관 등의 기타 구성원들도 항만의 통합된 구성원은 아니더라도 항만에 대한 영향을 행사할 수 있다. 하역업체, 복합운송업체, 물류업체 등으로 이루

10) 실제로 광양만권 경제자유구역청에서는 지방산업단지인 울촌산업단지를 자유무역구역으로 지정 한 바 있고 부산진해 경제자유구역청에서는 물류산업용지를 확보하기 위하여 화전지구, 남양지구를 신규개발하는 동시에 주거용지와 임야를 산업용으로 용도전환을 결정하였음

어지는 항만지역 시스템에서는 항만관리자나 운영자, 항만 이용자들은 항만관리운영시스템의 하부 구성원이자 외부세계의 일부분이 아니다.

4. 항만의 마케팅능력 강화

현대항만에서 항만배후물류부지의 충분한 확보는 가장 중요한 항만경쟁요소가 된다. 그러나 항만배후물류단지에서의 다국적 기업의 유치도 역시 중요한 과제이고 실제로 많은 노력과 집중적인 지원이 필요하다. 이를 위하여 항만배후물류단지의 마케팅전략을 수립하여 체계적으로 추진해야 한다. 마케팅 전략의 주요 내용은 다국적기업유치를 위한 비즈니스 모델을 개발하여 유치활동을 적극적으로 전개하는 것이어야 한다. 배후물류단지를 이용하는 경우 물류비용의 절감, 서비스 증진, 해외시장의 개척이 가능한 기업을 발굴하여 적극적으로 유치활동을 전개해야 한다. 다국적기업들의 경우 우리나라의 항만배후단지를 이용하는 경우 물류비용은 물론 서비스의 증진, 해외시장의 개척이 가능한 기업을 발굴하여 유치를 하여야 한다. 이들을 직접 방문하여 물류컨설팅을 수행하는 경우 상당한 기업의 유치가 가능한 것으로 판단된다. 항만배후물류단지에서의 외국인 기업의 유치는 충분한 항만배후단지의 개장이 전제되어야 하나 현재 배후부지가 개장되지 않은 상황에서 다국적기업의 유치에 상당한 애로를 겪고 있다.

V. 결론

글로벌 항만물류의 발달 상황과 통합화현상을 고려할 때 항만의 역할은 이제까지와는 완전히 다른 화물창출, 부가가치 창출, 통합적인 물류서비스의 창출자로서의 역할이 강조되고 있다. 이는 충분한 항만배후물류부지가 확보되지 않으면 불가능한 것이다.

현재의 우리나라의 항만물동량 증가추세의 둔화현상은 환적화물의 지속적이고 적극적인 유치, 항만배후물류단지의 조기개발과 다국적 기업의 유치 등을 통하여 항만의 로컬화물 창출 및 부가가치 창출 기능을 활성화하는 경우 극복이 가능할 것으로 판단되고 있다. 특히 중국에서 활동하고 있는 많은 다국적기업들의 경우 한국의 물류단지를 이용하게 되면 물류비용의 절감은 물론 새로운 시장 개척 및 서비스의 질을 향상시킬 수 있는 가능성이 있는 것으로 나타나고 있다.

따라서 우리나라의 경제성장을 높이고 동북아 물류중심국가 구축을 앞당길 수 있도록 항만배후물류단지를 신속히 개발하고 성공적인 기업유치전략을 꾸준히 지속적으로 추진하여야 할 것이다.

또한 국제물류시장의 통합화현상을 우리나라 물류기업의 세계물류시장의 진출기회로 활용하도록 하는 것이 바람직하다. 이를 위하여 주변항만과의 Port Alliance를 구축하여 우리나라 항만을 중심으로 글로벌 물류체계가 구축될 수 있도록하여야 할 것이다. 한편 우

리나라 물류기업의 해외물류거점을 확보할 수 있는 정보와 상세한 분석을 하여 제시할 필요가 있다. 또한 국내물류기업의 해외진출을 통하여 우리나라를 중심으로 한 국제물류네트워크를 구축하여 우리나라의 국정지표인 동북아 물류중심국가를 건설하여야 할 것이다.

참고문헌

- 1) 김학소, 물동량증가 둔화시대와 항만정책의 방향, 한국해양수산개발원, 월간해양수산 6월호 P.5
- 2) 부산항만공사, 부산신항만 배후단지 개발연구, 2005년 11월
- 3) 사단법인 한국물류학회, 아시아 태평양지역 해운물류산업에서의 경쟁과 협력, 제4회 광양항국제포럼, 2006년 4월
- 4) 삼성경제연구소, 제조업 공동화 가속과 대응방안, CEO Information, 2003년 8월 20
- 5) 한국산업단지공단, '06년3월 국가산업단지 산업동향, 2005 한국산업단지 총람
- 6) 한국해양수산개발원, 신국제분업화에 대응한 경제특구 활성화방안, 2006. 7 P.6
- 7) 해양수산부, 한·중·일 삼국간의 국제물류 협력 비즈니스모델, 2005.5
- 8) 해양수산부, 항만배후단지 개발종합계획, 2002년 10월
- 9) 해양수산부, 전국무역항 배후단지 개발 종합계획, 2006.12
- 10) 재정경제부 보도자료, 2006년 1/4분기 해외직접투자동향, 2006.4.29
- 11) 上海物流网, www.sh56.cnn. 經濟全球化與 港口第三方物流發展戰略
- 12) Bhatnagar, R, Sohal, A and Millen, R., Third Party Logistics Services; A Singapore Perspective, Journal of Physical Distribution and Logistics Management 29, 1999 p.567-587
- 13) Andy C L Yeung, The Impact of Third Party Logistics Performance on the Logistics and Export Performance of Users: An Empirical Study, Maritime Economics & Logistics, June 2006, Volume 8, Number 2, p.122
- 14) David Hummels, Jun Ishii, Kei-Mu Yi, The Nature and Growth of Vertical Specialization in World Trade, Journal of International Economics 54(2001) p.76 .
- 15) Christopher, M.g., 1998, Logistics and Supply Chain Management:: Strategies for Reducing Cost and Improving Services, London: Financial Times Pitman Publishing.
- 16) Hogan Chen, Matthew Kondratowicz, Kei-Mu Yi, Vertical Specialization and Three Facts about U.S. International Trade, The North American journal of Economics and Finance 16(2005) 35-37.
- 17) Khalid Bichou, Richard Gray, A Logistics and Supply Chain Management Approach to Port Performance Measurement, Marit. Pol.Mgt, January- March 2004, VOL.31 No.1. p51.
- 18) 中國港口, 국제 컨테이너 HUB PORT의 최신동향, 2005년 8월 호
- 19) T.E. Notteboom and J.P. Rodrigue, Port Regionalization: Toward a New Phase in Port Development, MARIT. POL.MGMT. July-September 2005, pp.298-305.
- 20) Khalid Bichou and Richard Gray, A logistics and Supply Chain Management Approach to Port Performance Measurement, MARIT. POL.MGMT., January-March 2004, pp.47-67
- 21) Khalid Bichou and Richard Gray, A logistics and Supply Chain Management Approach to Port Performance Measurement, MARIT. POL.MGMT., January-March 2004,
- 22) T.E. Notteboom and J.P. Rodrigue, Port Regionalization: Toward a New Phase in Port Development, MARIT. POL.MGMT. July-September 2005.
- 23) CATS, WTI, OCDI, WAVE, NILIM, KMI, KORDI, Promotion of Port Investments and Model of FTZ in Northeast Asia, September 2005.