

워크숍 일정

■ 개회식 (14:00~14:25)

· 진 행 : 충남발전연구원 고승희 기획팀장

- 개 회
- 내빈 소개
- 개 회 사 : 김용웅 충남발전연구원장
- 축 사 : 김동완 충청남도 행정부지사
- 축 사 : 김낙성 국회의원
- 축 사 : 박성진 당진부군수

■ 주제 발표 (14:25~15:15)

· 좌 장 : 충남발전연구원 김용웅 원장

- 발표1 (14:25~14:50) - 한국해양수산개발원 이성우 부연구위원
· 주제 : 당진항 항만배후단지 중요성과 연결교량 필요성
- 발표2 (14:50~15:15) - 국토연구원 장철순 연구위원
· 주제 : 내항지역의 산업단지조성 등 활용방안

■ 무대 정리 (15:15~15:20)

■ 종합 토론 (15:20~16:20)

- | | |
|-----------------------------|--------------------|
| · 김홍장 충남도의회 의원 | · 안병량 충청남도 균형발전담당관 |
| · 염창선 충남개발공사 본부장 | · 윤치호 황해경제자유구역청 과장 |
| · 이능호 당진군 해양정책관 | · 조진행 한라대학교 교수 |
| · 한무호 충남테크노파크 단장 (이상 가나다 순) | |

■ 종합정리 및 폐회 (16:20~16:30)

목 차

제1주제

당진항 항만배후단지 중요성과 연결교량 필요성

1. 동북아 물류환경 변화 / 3
2. 항만배후단지 중요성 대두 / 6
3. 당진항 항만배후단지 현황 / 11
4. 당진항 배후단지 연계교량 필요성 / 13

제2주제

내항지역의 산업단지조성 등 활용방안

1. 당진지역의 개발현황 / 21
2. 국내외 항만배후단지 개발사례 / 30
3. 복합물류단지 개발방안 / 37
4. 내항지역 개발방안 / 42

제 7 주제

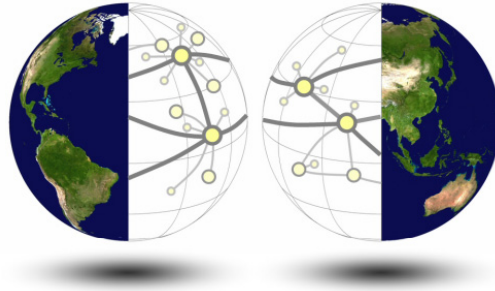
**당진항 항만배후단지 중요성과
연결교량 필요성**

이 성 우

한국해양수산개발원 부연구위원

2009. 9. 8

당진항 항만배후단지 중요성과 연결교량 필요성



이성우

한국해양수산개발원

1

목 차

- 1 동북아 물류환경 변화
- 2 항만배후단지 중요성 대두
- 3 당진항 항만배후단지 현황
- 4 당진항 배후단지 연계교량 필요성

2

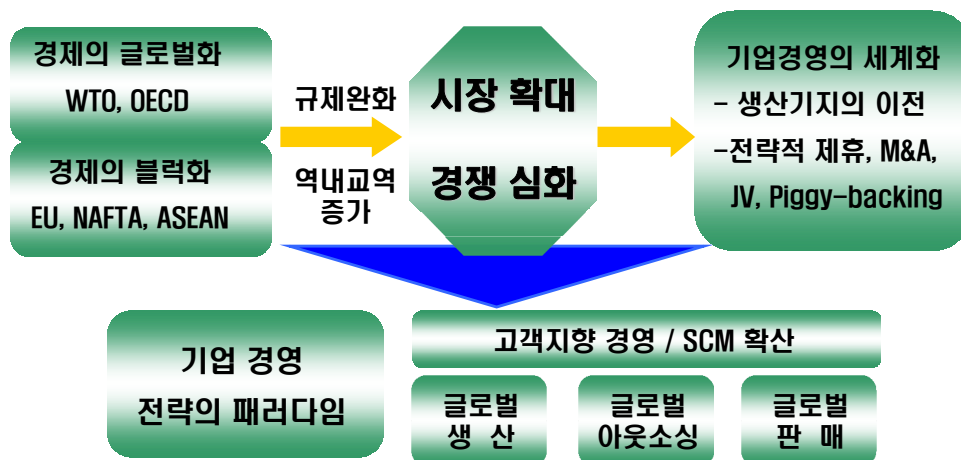
1 동북아 물류환경 변화

3

1. 동북아 물류환경 변화

◆ 국제 물류환경 변화

- 세계 경제의 패러다임 변화 -> 세계 경제의 글로벌화, 경제 지역화 동시 진행
- 기업 경영전략의 변화 -> 글로벌 차원의 생산, 판매 및 아웃소싱 체계 확산



4

1. 동북아 물류환경 변화

◆ 세계 경제 글로벌화의 진전 및 지역블록화의 진행

- 무역장벽 감소, 국제적 아웃소싱 증가, 다국적 기업 진출 증가에 따른 글로벌화의 가속화와 동시에 EU, NAFTA, ASEAN 및 국가간 FTA를 통한 지역블록화 진행
- 저렴한 운송비, 발달된 기술력은 산업의 분업을 촉진, 수직적 국제분업화 현상 유도
- 생산은 저렴하고 효율적인 생산시설과 기술력을 갖춘 국가에서, 제2의 국가에서 가공 및 조립, 제3의 국가에서 소비 → 다국적 기업 유치가 경쟁력 확보 요인

◆ 산업구조의 수직분업화

- 수직분업화 : 제품생산 단계에서 특정한 부품에 특화된 개별국가에서 생산된 중간제품이 특정국가로 수출되어 최종제품이 완성되는 현상
- 수직분업화 발생이유 : 경쟁 강화, 산업 복잡성 증가, 고객 니즈 변화, 교통/통신 발달
- 물류내 수직 분화 발생 : 부품의 조립, 가공, 재생산 과정을 집중시키는 현상 발생

<사례>

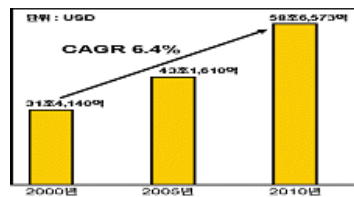
미국의 자동차회사 GM : 핵심부품과 고급기술은 일본, 디자인은 독일, 일반부품은 대만 및 싱가포르, 광고 및 마케팅은 영국, 데이터처리 및 관리는 아일랜드, 조립은 한국에서 수행함

5

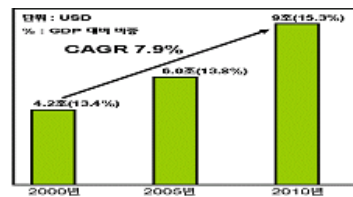
1. 동북아 물류환경 변화

◆ 세계물류시장 규모의 급성장

- 세계 해외직접투자(FDI)는 연평균 17.7%에 이를 정도로 세계경제 성장을 주도
- 2010년에는 세계 물류시장 성장률이 경제성장률을 상회할 것으로 전망

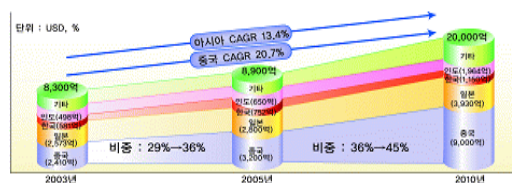


< 세계 경제성장률 >



< 세계 물류시장 성장률 >

- 세계물류시장의 급성장의 배경은 중국 및 아시아의 물류시장 급성장으로 인한



< 아시아와 중국의 물류시장 성장률 현황과 전망 >

자료: TI, 2006을 기초로 KMI 전망

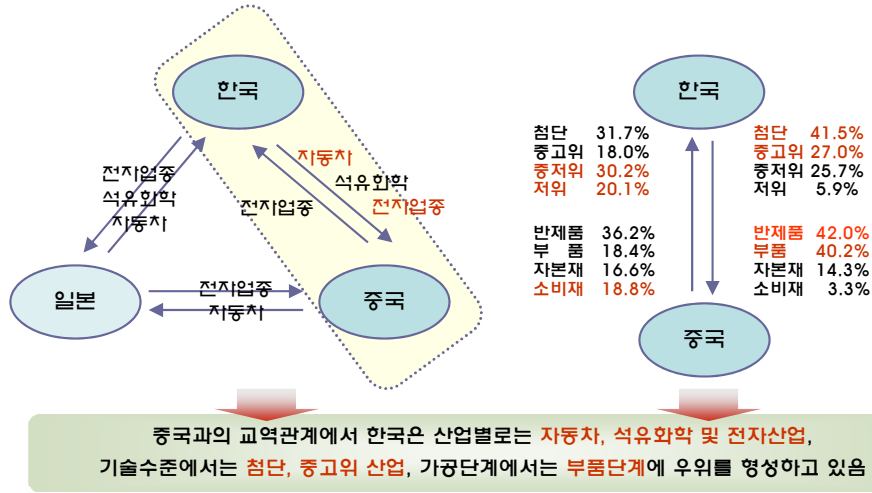
6

1. 동북아 물류환경 변화

◆ 한중일 산업 수직분업화

한-중-일 3국간 산업별 교역 흐름

한-중 기술수준 및 가공단계별 교역흐름



7

1. 동북아 물류환경 변화

◆ 국가전체 항만물동량 기반 약화

- 임금상승 및 비즈니스 환경 악화 등으로 국내외 기업들의 탈한국화 지속 증가
 - '02-'07년 해외투자 증가: 65억불 → 293억불(중소기업 진출 가시화 65%)
 - '02-'07년 실업률 증가: 6.7% → 8.1%
- * 실업률 = (실업자 + 구직단념자 + 주19시간 이하 취업자) / 경제활동인구

◆ 부산항 물동량 증가세 둔화 및 비중 약화

▶ '03-'07년 부산항 물동량 증가율과 전국 비중

단위: 천TEU, %

년도	2003	2004	2005	2006	2007	연평균 증가율
물동량	10,408	11,492	11,843	12,039	13,261	6.2
전국비중	78.6	79.1	77.8	75.4	75.6	-1.0

8

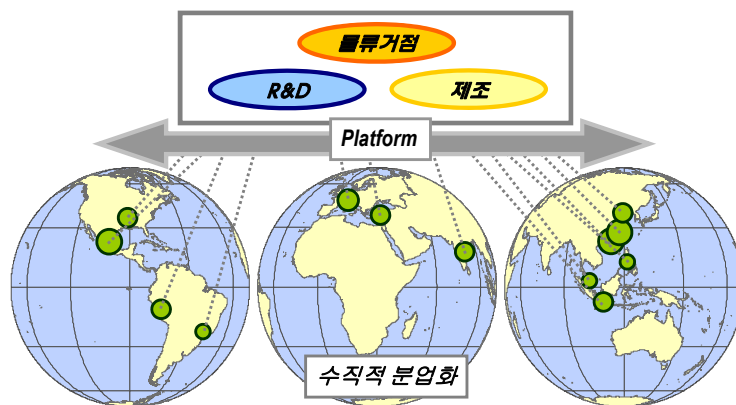
2 항만배후단지 중요성 대두

9

2. 항만배후단지 중요성 대두

◆ 국제물류산업의 항만집중화 현상

- 세계 산업의 국제 분업화에 따른 글로벌 네트워크의 변화는 기업생산 활동의 지리적 분산과 함께 저비용 클러스터에 집중
- 세계적인 중심항만이 국제무역의 플랫폼을 구축하고 있으며 배후지역이 물류 및 제조 거점 형성

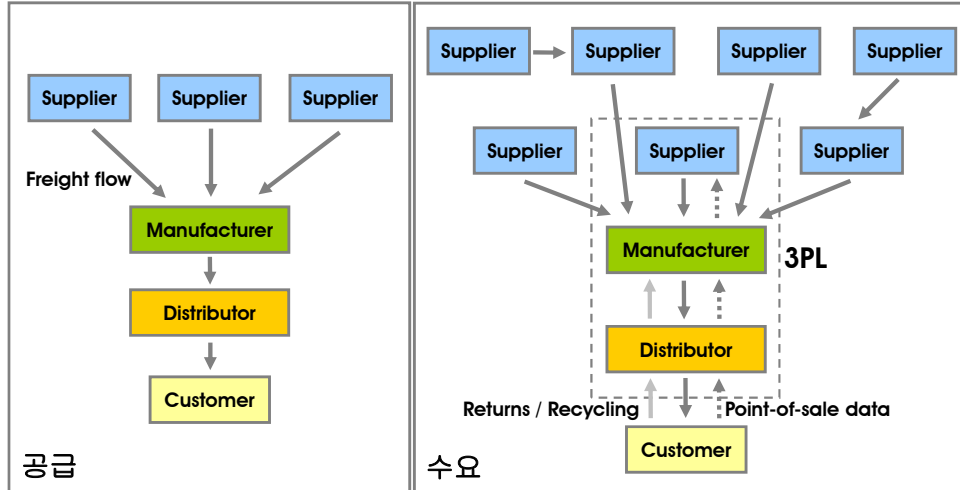


10

2. 항만배후단지 중요성 대두

◆ 공급-수요 물류체계 변화

- 국제분업화 촉진은 공급-수요체계의 변화를 가져오게 되어 물류업체가 그 중심으로 부상

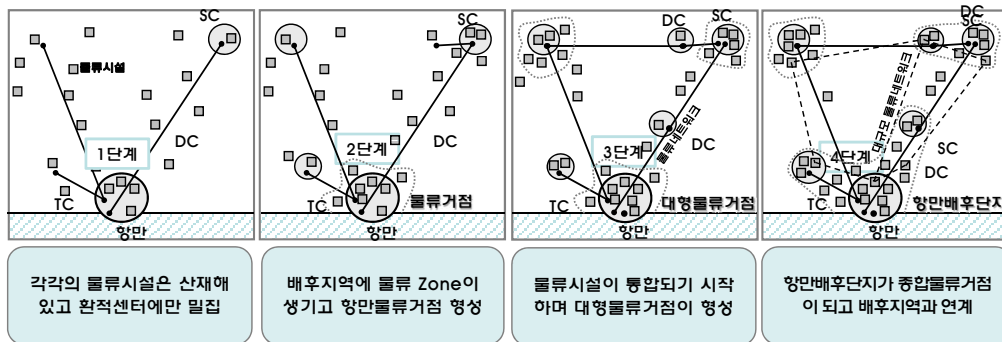


11

2. 항만배후단지 중요성 대두

◆ 항만공간 중심 물류산업 통합

- 항만 관련 공급사슬관리 통합(공급사슬 변화 적극적 수용 요구) → 복합운송과 기업의 통합 → 항만의 경쟁우위 확보 및 부가가치 달성 요구 → 배후물류단지 개발 및 자유무역지역 운영
- 글로벌 제품 생산의 수직적 분업화 → 제3자 물류기업들은 경쟁력 확보를 위해 항만에 물류창고를 경쟁적 확보 노력
- 과거 항만 배후지에 산재한 물류시설들이 점차 항만을 중심으로 공간적으로 통합화



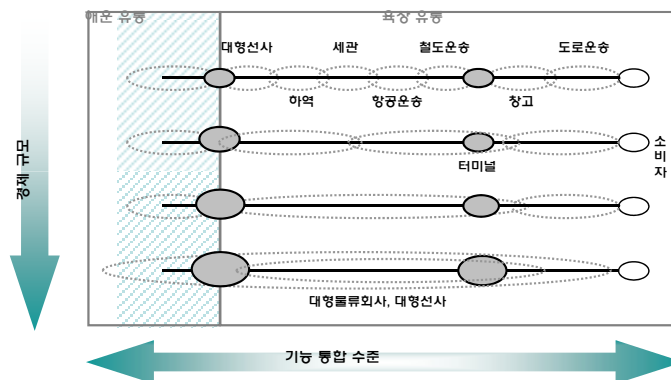
자료: Notteboom & Rodrigue(2005)

12

2. 항만배후단지 중요성 대두

◆ 항만기능 중심 물류산업 통합

- 고객의 니즈(needs) 변화에 대응하기 위한 서비스 증진은 선사, 하역사, 전문물류회사(3PL)의 구분을 점차 없애지게 하여 상호 무한 경쟁에 직면
- 결국 선사, 하역사, 전문물류회사는 영역을 파괴하고 상호 신설, M&A, P&A, JV, Alliance 등을 통해 물류업체의 통합화 추진
- 글로벌 네트워크의 필요성은 항만중심의 대형물류기업을 중심으로 기능통합 촉진



자료: Robinson(2002)

13

2. 항만배후단지 중요성 대두

◆ 항만배후단지 개념

- 항만기능이 다양해지고 부가가치 서비스를 제공하기 시작하면서 항만의 공간확대 차원에서 항만과 직·간접적으로 연계된 항만배후단지 발달 (Goetz & Rodrigue, 1999)
 - 현대 개념의 항만배후단지는 지난 1970년대 중반 미국과 유럽의 항만 자유무역지역 및 배송센터를 포함한 개념에서 시작
- 항만배후단지 기능도 단순 화물집하 기능에서 생산 공정의 일부를 서비스하는 기능으로 확대되기 시작하면서 항만경쟁력의 중요한 요소로 작용 (IAPH, 2003)
 - 이용자가 항만을 선택할 때 화물처리 능력뿐만 아니라 항만이 제공할 수 있는 부가서비스의 다양성 및 가능성도 요인으로 고려 (이성우 외 2005)
- 항만배후단지는 항만과는 직간접적으로 연계되면서 항만 이용자에게 산업/경제적 활동과 활동 공간을 제공하는 것 (KMI, 2007)
 - 무역항의 항만구역 및 임항구역 안에서 지원시설과 항만친수시설을 집단적으로 설치·육성함으로써 항만의 부가가치 및 항만관련 산업활동을 증진하고 항만을 이용하는 자의 편익 향상에 이바지하기 위하여 지정·개발하는 지역 (항만법)

14

2. 항만배후단지 중요성 대두

◆ 항만배후단지 기능

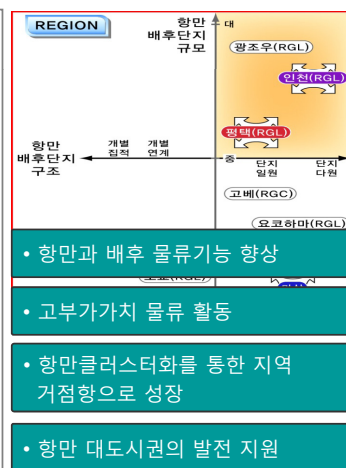
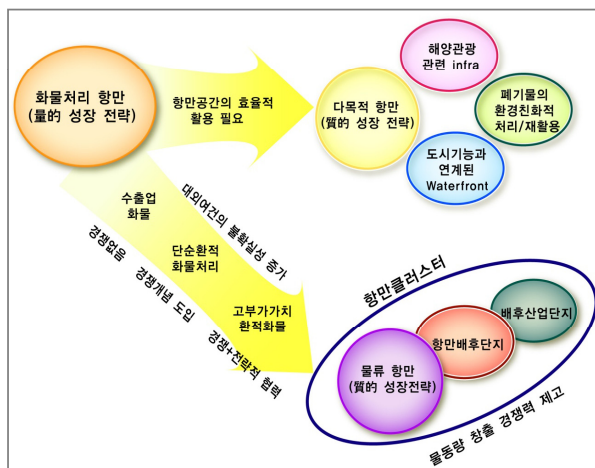
항만배후단지는 항만-항만배후단지-배후지간 공간적 구조와 상호활동의 기능을 공간적·기능적으로 통합

- ◆ 세계 항만간 국제간선물류 네트워크 형성 강화
- ◆ 국내외 인접 항만간 피더 물류 네트워크 강화
- ◆ 지향지와 배후지에 대한 물류 지원 기능 강화
- ◆ 항만-내륙-항공 물류 네트워크 강화(국제물류축)
- ◆ Port city, 대도시권의 발전 기대
- ◆ 항만의 물류기능 향상
- ◆ 수출입+부가가치 물류기능의 지원센터

15

2. 항만배후단지 중요성 대두

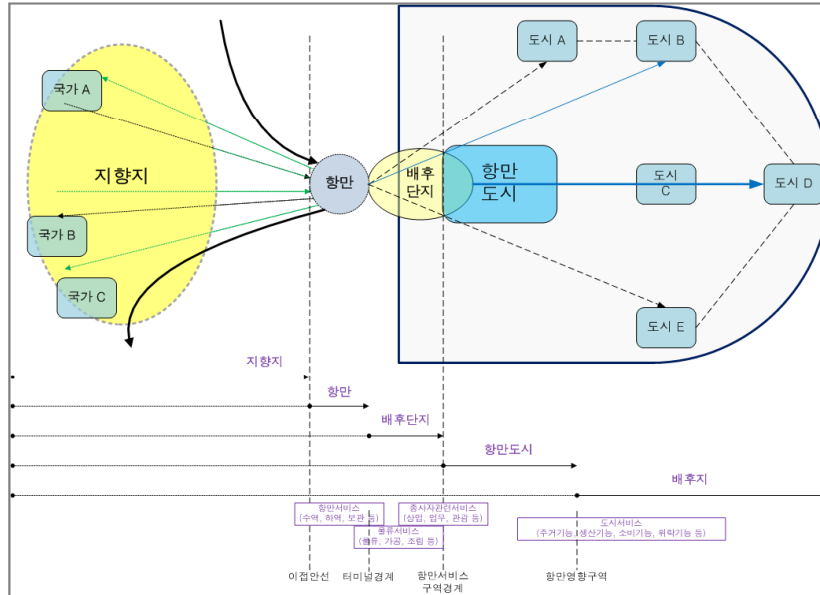
◆ 항만배후단지 역할



16

2. 항만배후단지 중요성 대두

◆ 항만배후단지 기능별 연계 개념



자료: 이성우(2007)

17

2. 항만배후단지 중요성 대두

◆ 국내 항만배후단지 개발사례

	부산 신항	광양항	인천항	당진(평택)항
개발규모 (고시면적)	6,702,557m ² (2,028천평) -1단계 93만평(물류 36.4만평)	3,877,703m ² (1,173천평)	5,147,399m ² (1,557천평)	2,627,364m ² (795천평)
개발시기	2006~2015년	동측(03~08) 서측(06~11)	2004~2015년	2006~2015년
개발주체	정부 부산항만공사	정부 한국'컨'공단	정부 인천항만공사	경기도 한국'컨'공단
계획안				

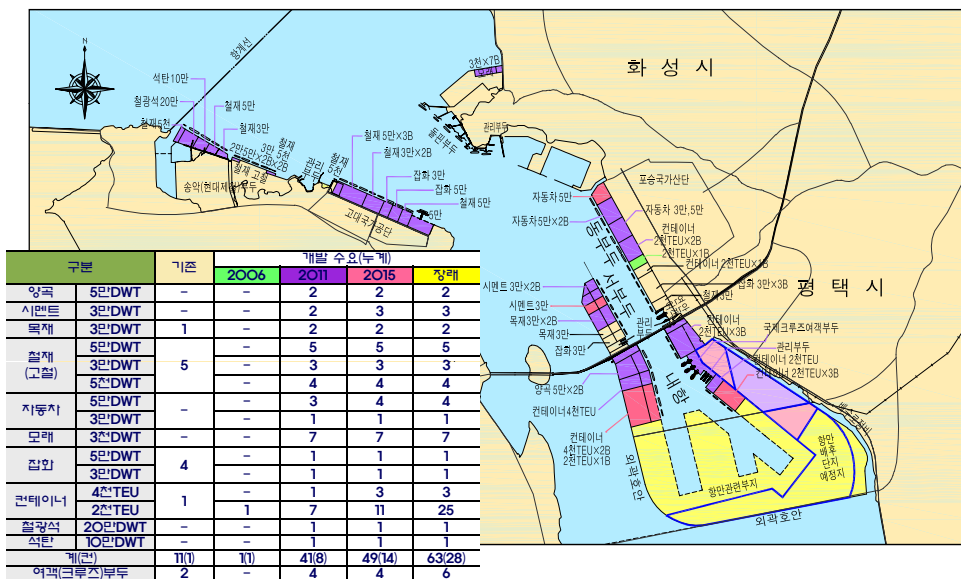
18

3 당진항 항만배후단지 현황

19

3. 당진항 항만배후단지 현황

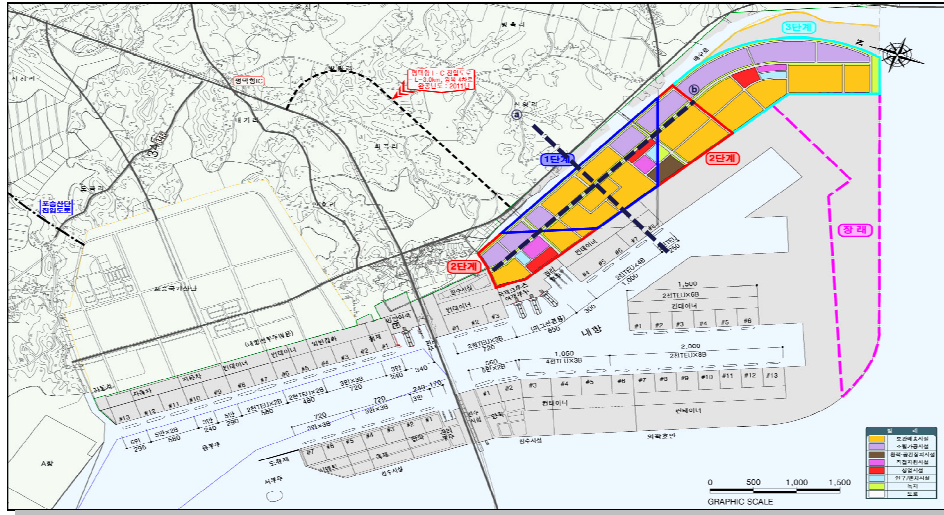
◆ 당진항 개발계획



20

3. 당진항 항만배후단지 현황

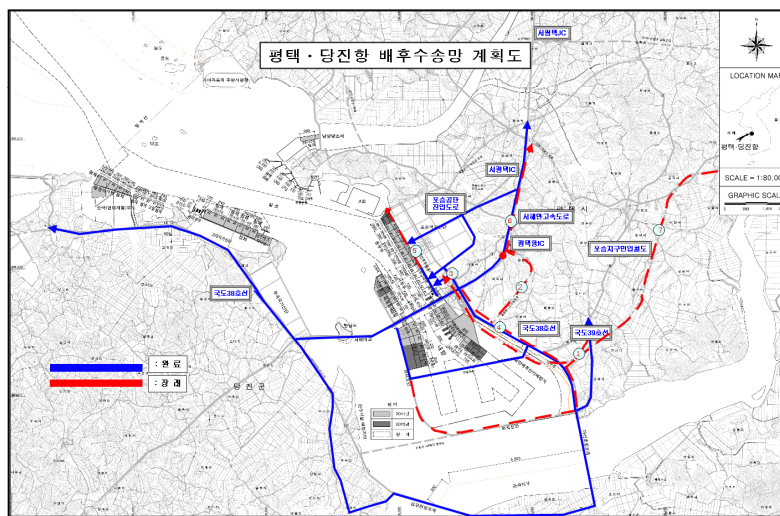
◆ 당진항 배후단지개발 계획



21

3. 당진항 항만배후단지 현황

◆ 당진항 배후수송망 계획



22

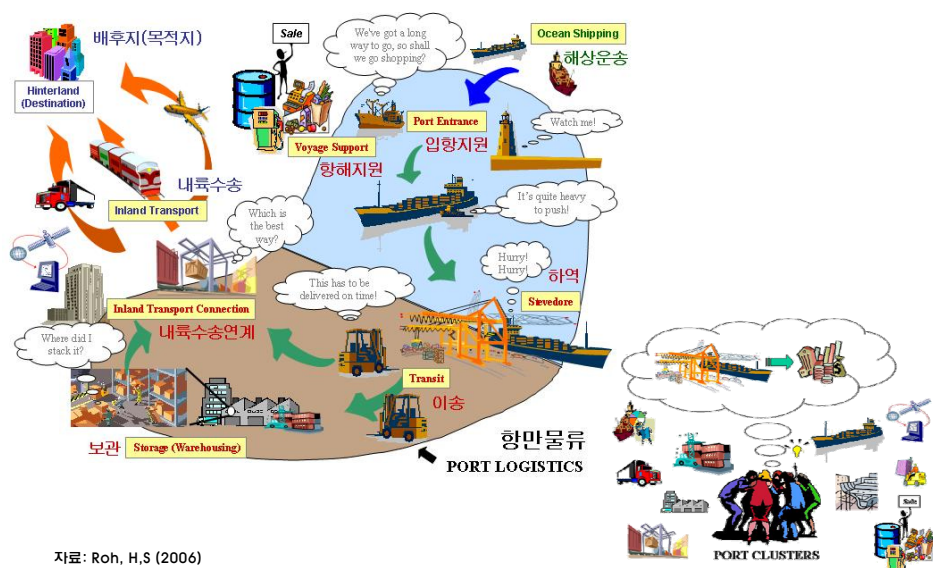
4 당진항 배후단지 연결교량 필요성

23

4. 당진항 배후단지 연결교량 필요성

◆ 항만클러스터 구축 필요

➢ 항만클러스터 개념



자료: Roh, H.S (2006)

24

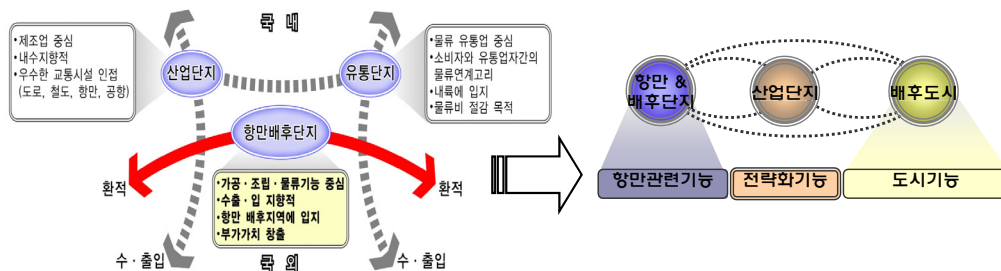
4. 당진항 배후단지 연결교량 필요성

◆ 항만클러스터 구축 필요

➢ 항만클러스터 활성화를 위한 Port Business Valley 구축 필요

- 항만배후단지 개발은 유사단지(ICD, 유통산업단지)와 차별화된 기능을 확보하고 도시, 항만간의 연계체계를 구축하여 고부가가치 종합물류기능 확보 필요
- 항만에 공항, 산업단지, 유통단지, 비즈니스단지, 생활공간까지 연계할 수 있는 원스톱 물류서비스와 고품격 정주환경을 갖춘 신개념 Port Business Valley 컨셉 필요

〈 우리나라 항만배후단지 기능과 역할〉



25

4. 당진항 배후단지 연결교량 필요성

◆ 기업유치 BIZ 모델 개발

➢ 비즈니스 모델의 필요성

- 과거 기업유치를 위해 수동적인 홍보, 마케팅 등을 통해 기업을 유치하였으나 최근 급변하는 환경과 글로벌 경쟁으로 인하여 기업유치를 위해서는 해당기업의 글로벌 전략에 맞는 비즈니스 모델 발굴 필요
- 기업유치를 위해서는 특정 산업에 대한 분석과 함께 유치기업에 대한 글로벌 전략 분석도 동시 필요
- 화물창출형 항만을 실현하기 위해서는 배후단지 및 주변 산업단지에 대한 비즈니스 모델 발굴이 필수적이며, 최근 주요 글로벌 선도항만의 경우 새로운 마케팅 전략으로 비즈니스 모델 발굴과 이를 지원하기 위한 의사결정 시스템 구축에 노력 중

26

4. 당진항 배후단지 연결교량 필요성

◆ 항만배후단지 비즈니스 모델

물류 BM 개념

물류산업에서 어떤 제품이나 서비스를 SCM 혹은 공항만 배후단지와 연계하여 공급자 혹은 소비자에게 수익을 창출토록 하는 계획 또는 사업 아이디어

물류 BM 유형

서비스 증진

- 물류 집중관리
- 원자재 수급관리 등

시장확대

- 브랜드 이미지 제고
- 해외시장 진출 확대

비용절감

- 공동물류 관리
- 세제활용
- 통합 배송관리

27

4. 당진항 배후단지 연결교량 필요성

◆ 기업유치 BIZ 모델 개발

➢ PDI센터 모델

사업개요

- 프랑스 푸조(PEUGEOT)의 국내 수입 공식 수입원인 H사는 우리나라 수입자 최초의 단독 PDI센터 오픈
- 푸조 차량에 대한 이해도가 높은 숙련된 전문가들에 의한 차량관리로 전문적이고 섬세한 관리가 가능해짐

사업규모

- 총 면적 34,000㎡(약 11,000평), 4층
- 최대 1,000여대의 차량 보관 가능
- 하루 차량 100대 출고 가능



부품보관 창고

기대효과

- PDI 센터와 관련한 자동차 제조업(특장차 등) 연계 가능
- 염해로 인한 차량 부식 방지 설계 등은 타 업종 보관 창고에도 활용 가능
- 자동차 제조업 관련 서비스를 One-Stop으로 제공 가능

28

4. 당진항 배후단지 연결교량 필요성

◆ 기업유치 BIZ 모델 개발

➢ PDI센터 모델

- PDI(Pre Delivery Inspection) 센터는 출고 전 차량을 점검 및 보관하는 곳으로 국내 수입차 브랜드의 경우 보통 외주 PDI 센터를 이용하거나 위탁하는 경우가 대부분임
- PDI센터는 차량의 수리 및 개조, 관련 서비스 센터 등을 통해 부가가치 창출을 모색할 수 있음

✓ PDI 업무 흐름도



29

4. 당진항 배후단지 연결교량 필요성

◆ 항만배후단지 개발 기대효과

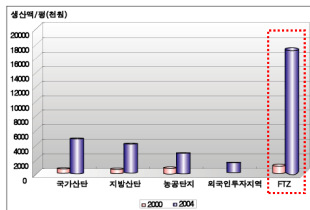
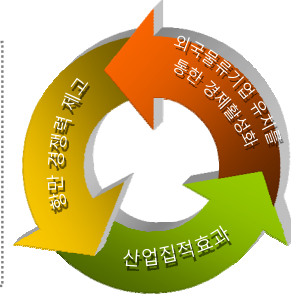


30

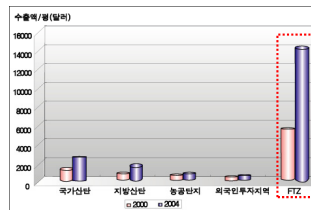
4. 당진항 배후단지 연결교량 필요성

◆ 항만배후단지의 자유무역지역 지정 효과

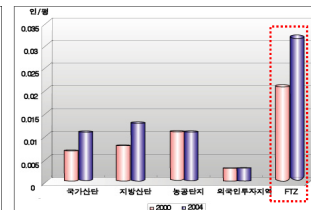
- 경제적 효과
 - 직접적 효과: 외국인 투자유치 촉진, 물류부가가치 활동촉진에 따른 국제 물류 활성화, 부가가치 창출효과, 고용창출 효과 등
 - 간접적 효과: 물류·생산거점으로서의 항만산업 구조개편 및 국내 항만관련 산업 활성화, 국제적 위상강화 등
- 자유무역지역은 다른 지역에 비해 평당 생산액은 4~5배, 수출액은 7배, 고용자는 3~4배 정도 높음



<산업단지, 외국인투자지역, FTZ 평당 생산액 차이>



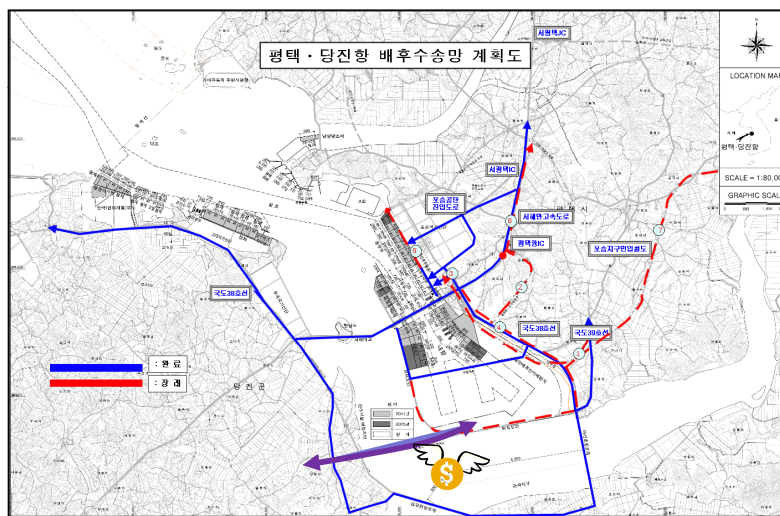
<산업단지, 외국인투자지역, FTZ 평당 수출액 차이>



<산업단지, 외국인투자지역, FTZ 평당 고용인수 차이>

4. 당진항 배후단지 연결교량 필요성

◆ 당진항 배후단지 연결교량 구상



4. 당진항 배후단지 연결교량 필요성

◆ 정책제언

당진(평택)항은 수도권 및 중부권 중심항이나 환황해권 중심항만으로 성장하기 위해서는 다음과 아이템의 검토 및 추진이 필요

- ◆ 물류+제조기능의 통합 필요(항만배후단지의 수도권정비계획법 의제)
- ◆ 항만배후단지 조기 개발 필요(타이밍 중요)
- ◆ 항만배후단지 개발 연동 항만자유무역지역 연계 지정
- ◆ TC/DC/SC 연계 공동물류시설 개발
- ◆ 다양한 물류비즈니스 모델 발굴 필요
- ◆ 당진지역 연결교량 건립을 통한 배후단지 접근성 강화 및 부가가치 공동창출
- ◆ Modal shift 강화(연안운송 활성화, 철도, 항공연계성 강화 등)

33

경청해 주셔서 감사합니다.

34

제 2 주제

**내항지역의 산업단지조성 등
활용방안**

장 철 순

국토연구원 연구위원

당진항 개발 및 발전방향 워크숍

내항지역의 산업단지 조성 등 활용방안

2009. 9

국토연구원 장철순

차 례

- I 당진지역의 개발현황
- II 국내외 항만배후단지 개발사례
- III 복합물류단지 개발방안
- IV 내항지역 개발방안

I . 당진지역의 개발현황

1. 도시 및 산업입지 개발현황

1) 도시개발사업

● 도시개발사업 추진 중

- 대덕수청지구 20만평(7천명), 우두지구(23만평(13천명), 당진 1지구 8.2만평(4천명), 송악지구 8.1만평(7천명), 우강 송산지구 2.8만평(1천명) 등

2) 산업단지 및 관련 주거단지

● 국가산단 등 12개 산단 조성완료 및 공사중

- 국가산단 고대지구 936천평, 부곡지구 835천평, 석문 3,630천평 등
- 지방산단 송산산단 1,397천평, 합덕산단 300천평
- 농공단지 7개소 300천평 등
- 현대제철 배후주거지(12만평), 석문국가산단 주거지(36만평), 한화, KCC 등 개발계획 중

1. 도시 및 산업입지 개발현황

3) 철강산업 집적

● 철강산업의 새로운 집적지

- 고대부곡, 송산산업단지 등에 철강관련 기업 집적
- 현대제철, 현대 하이스코, 동부제강, 한영철강, 휴스틸 등
- 조강능력 기준으로 국내 3대 철강단지 보유
- 광양 1,898만톤, 포항제철 1,544만톤(05년), 현대제철 1,500만톤(16년)

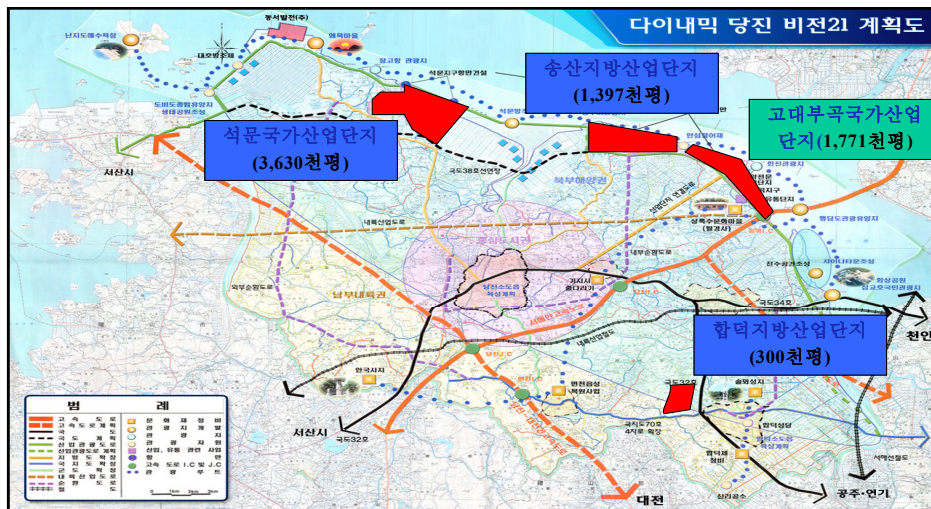
● 수요처 근접 및 교통의 편리성

- 현대자동차 아산공장, 기아자동차 시흥, 광명공장 인접
- 서울 및 인천 등 수도권 및 신도시 근접으로 고급인력 확보 용이
- 서해안 고속도로, 당진-천안, 당진-대전간 고속도로 등 양호간 교통
- 서해산업선 철도 및 평택당진항 등 물류 편의성

2

1. 도시 및 산업입지 개발현황

4) 산업단지 분포도



3

2. 경제자유구역 개발계획

1) 황해경제자유구역 지구지정

- 평택(포승지구)·화성(향남지구) 일대 약 770만평,
- 충남 서산(지곡지구)·당진(송악·지구)·아산(인주지구) 일대 898만평 등 총 1,668만평이 지정

지구명	위치	규모(만평)
포승지구	평택시 포승면 만호리 일대	610
향남지구	화성시 향남읍 송곡리 일원	160
소계		770
송악지구	당진군 송악면 일원	394
인주지구	아산시 인주면 일원	394
지곡지구	서산시 지곡면 일원	110
소계		898
계		1,668

4

2. 경제자유구역 개발계획

2) 주요 도입기능

- 5개 지구에 자동차, 전자정보, 바이오 등 첨단산업을 육성하고 포승지구는 평택당진항 중심의 국제물류기능 육성
- 관광위락, 국제업무, 교육, 주거 기능을 지구별로 배치하여 정주여건 개선에 초점



5

2. 경제자유구역 개발계획

3) 단계별 개발계획

- 1단계 : 조기활성화에 필요한 첨단산업기능과 국제물류 기능을 수행하기 위한 사업에 초점
- 2단계 : 1단계 사업의 기능 추가보완
- 3단계 : 유보지를 포함하여 수요의 가변성에 대응

지구	1단계 (2013년까지)	2단계 (2019년까지)	3단계 (2025년까지)
송악	자동차부품단지(98만㎡), R&D단지 (57만㎡) 상업업무(69만㎡), 택지개발(156만㎡)	택지개발(62만㎡)	자동차부품단지(56만㎡) IT부품단지(18만㎡)
인주	IT부품단지(35만㎡) 관광시설(217만㎡)	택지개발(56만㎡)	자동차부품단지(62만㎡) 상업업무(40만㎡)
지곡		자동차부품단지(97만㎡)	자동차부품단지(72만㎡)
포송	자동차부품단지(109만㎡), R&D단지(43만㎡) 상업업무(94만㎡), 관광시설(156만㎡)	자동차부품단지(78만㎡) IT부품단지(64만㎡) 택지개발(104만㎡)	
향남	전자·정보(59만㎡) 바이오단지(10만㎡)	바이오단지(50만㎡) R&D단지(10만㎡) 택지개발(33만㎡)	바이오단지(30만㎡) 택지개발(17만㎡)

6

2. 경제자유구역 개발계획

4) 개발계획도



7

3. 평택 · 당진항 개발계획

1) 전국 무역항 기본계획 수정계획(06)

● 평택 · 당진항 항만개발 기본방향

- 중부권 발생화물의 원활한 처리와 장래 화물증가에 대비한 단계별 항만개발
- 선박의 대형화 및 전용화 추세에 대비한 대규모 전용부두 개발
- 배후 도시기능과의 조화 및 원활한 배후 수송시설 확보

● 항만운영의 활성화 촉진

- 기 준공된 부두는 부두운영회사제 도입
- 항만시설에 대한 민간투자 유도 및 홍보강화
- 민자유치를 통한 투자 활성화

● 항만시설의 다양화

- LNG, LPG 등 수도권 에너지 지원기능 강화
- 철강 등 산업단지 지원기능 강화

8

3. 평택 · 당진항 개발계획

● 항만의 이용성 제고

- 부두별 처리화물의 특화
- 배후도로, 화물유통시설의 유기적 연계로 항만이용 편의 증대
- 항만운영 정보체계 및 화물유통 정보시스템 구축

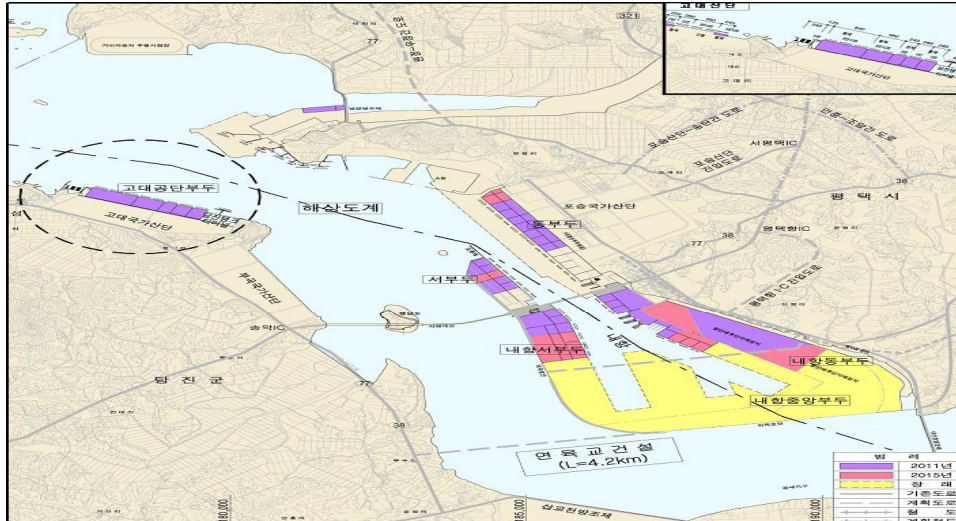
● 부두별 기능 특화

- 포송지구
 - 동부두 : 철재, 일반화물, 컨테이너, 자동차 화물
 - 서부두 : 일반화물, 목재, 시멘트
 - 내항 : 양곡, 컨테이너, 국제여객
- 평택지구
 - LNG, LPG부두 : 중부권 연료공급기지, · 기호물류부두 : 유지류,
 - 한전부두 : 발전소 연료공급기지, · 모래부두 : 모래공급기지
- 송악지구 : 철강원료 및 제품, 연료, 일반화물 처리

9

3. 평택·당진항 개발계획

평택당진항 개발계획도



10

3. 평택·당진항 개발계획

2) 전국 무역항 항만배후단지 개발계획(06)

● 개발방향

- 수도권 산업기지의 대중 수출입 게이트웨이 역할 수행
- 산업간 물류연계, 산업부가가치 창출 기능
- 물동량 세계 100위권 진입 목표

● 항만배후단지 개발사업 개요

- 기 간 : 2006-2020년
- 시행방법 : 공공개발 및 민간개발방식
- 기반개량, 기반시설, 공공시설 : 정부, 지자체, 국가켄터이너부두관리공단 등
- 상부시설(건축물 등) : 민간자본 유치

11

3. 평택 · 당진항 개발계획

● 부지이용계획

- 복합물류시설용지, 지원시설용지, 공공시설용지 등으로 활용
- 지원시설을 계획대상지 중심부에 배치, 접근성 증진 등을 통해 이용활성화 도모
- 격자형 가로망 형태의 정형화된 토지를 조성함으로써 토지이용 효율화 증대

● 배후단지 단계별 개발계획

구 분	2011년	2015년	2020년	계
내항	425천평	176천평	-	601천평
신규	-	194천평	560천평	754천평
합계	425천평	370천평	560천평	1,355천평

12

3. 평택 · 당진항 개발계획

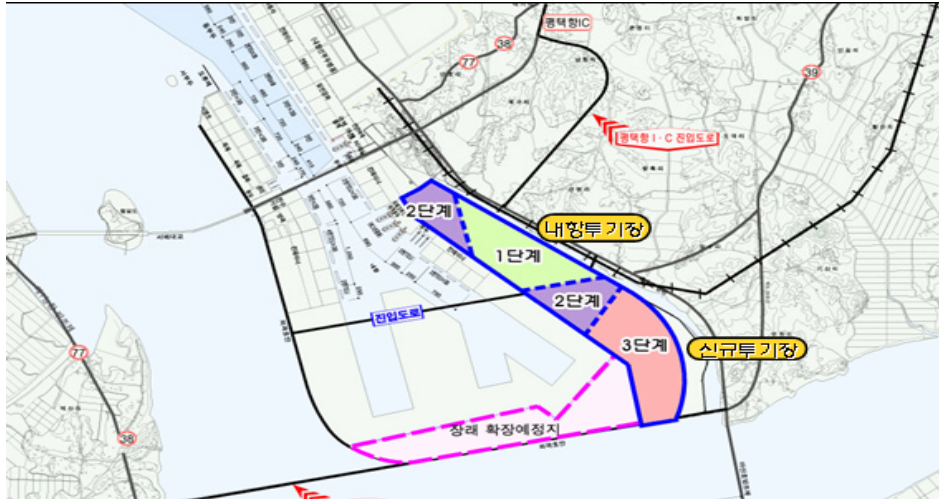
● 1단계 개발사업 시행

- 중국경제의 고도 성장에 따라 평당항에 대한 배후물류단지의 수요가 급증하면서 평당항 준설투기장을 물류단지로 조기개발하기 위해 1단계 사업 착공
- 1단계사업 48만평에 대해서는 물류, 조립, 가공, R&D 등 항만물류산업 클러스터로 조성
- 평당항 배후단지의 수요추정을 근거로 1단계사업을 우선 시행하고 수요를 감안하여 항만배후단지를 추가 개발

13

3. 평택·당진항 개발계획

배후단지 개발계획도



14

3. 평택·당진항 개발계획

3) 자유무역지역 개발계획

● 배후물류단지 1단계 지역

- 평택당진항 배후물류단지 1단계 지역(평택시 포승읍) 약 30만평의 자유무역지역에 대한 국내외 기업 공모
- 복합물류시설 부지 13개 구역에 대해서 기업 유치. 2개 구역은 지역 중소 물류기업 우선 선정
- 입주가능 업종은 수출을 주목적으로 하는 제조업, 외국인 투자기업, 수출입거래를 주목적으로하는 도매업종, 물품의 하역운송보관전시 등 물류기업

● 입주기업 지원

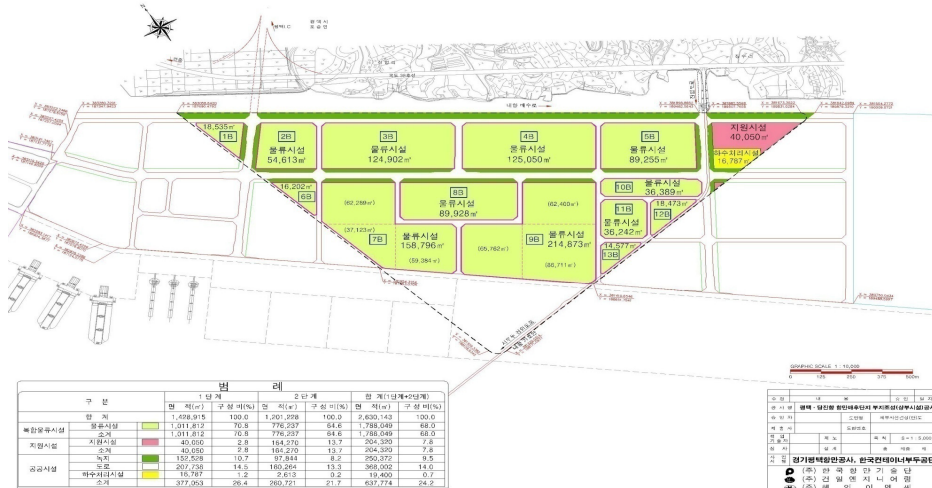
- 최장 50년간 장기임대 보장
- 저렴한 임대료(기본 임대료 700원/m², 우대임대료 500원/m²)
- 관세유보, 부가제 영세율 적용 등 각종 세제혜택 부여

15

3. 평택·당진항 개발계획

자유무역지역 개발계획

시설용지별 토지이용계획도(1단계)



16

3. 평택·당진항 개발계획

4) 평택당진항 종합발전계획(07)

● 내항지역 굴착식 부두를 매립으로 전환

- 기존 내항지역은 현재 내항 가호안을 임시활용하고 선석부족시 굴착식 방법으로 부두건설이 계획되어 있음
- 내항지역은 서해대교를 통행하여 입출항 하여야 함으로 국제여객선 및 컨테이너 집중배치로 안전 및 정시운항 문제가 발생 가능
- 컨테이너 물동량 등을 감안하더라도 내항부두의 재배치 등 내항집중화를 막는 방안의 마련이 필요함

● 매립을 통한 배후부지의 토지활용도 제고 필요

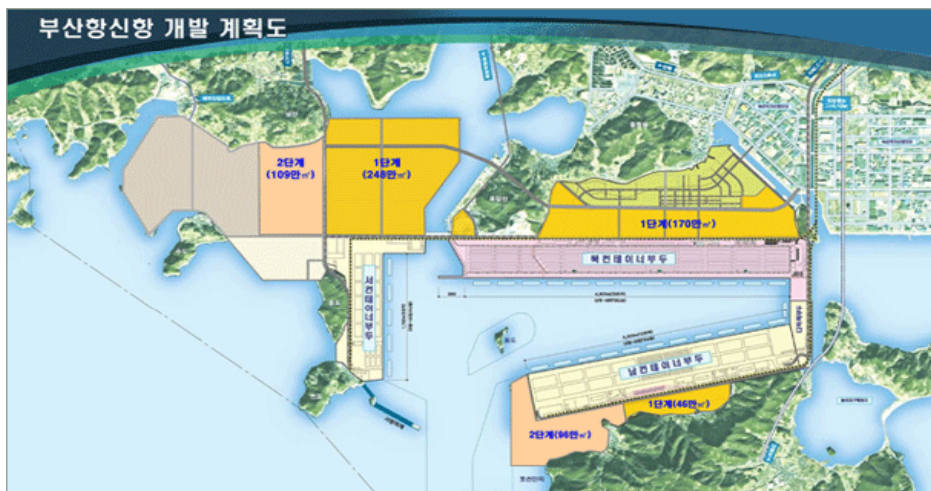
- 평당항은 항만인접 배후단지를 활용한 물동량 창출공간이 절대적으로 부족함으로 부두이외의 타용도 전환을 고려
- 동 지역은 평택시, 당진군, 아산시가 경계를 이루는 지역으로 대규모의 자유무역지역 및 해양친수공간으로 전환하여 통합협력의 개발모델 수립

17

Ⅱ. 국내외 항만배후단지 개발사례

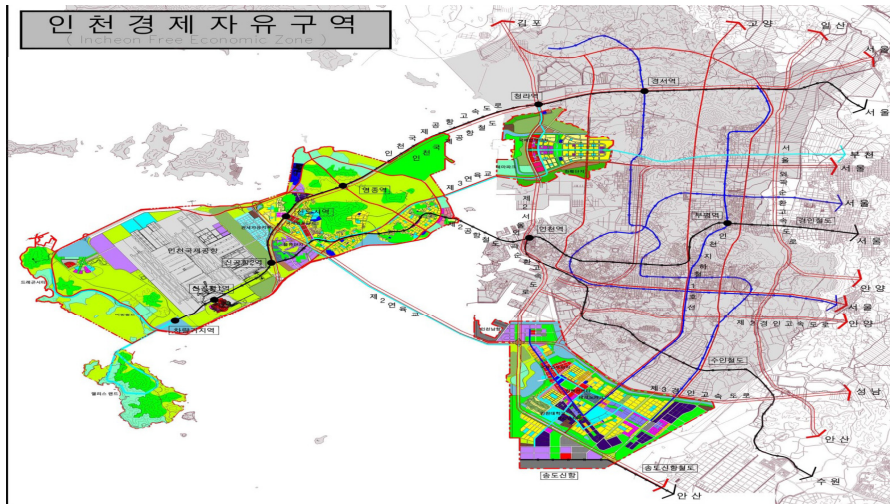
1. 한국의 개발사례

1) 부산항신항 개발계획도



1. 한국의 개발사례

2) 인천항 개발계획



20

1. 한국의 개발사례

3) 광양항 개발계획도



21

2. 외국의 개발사례

1) 암스테르담 항만배후지

- 로테르담은 도시 전체가 항만물류관련 산업이 집적화되어 있는데, 일반적으로 Distripark와 Business Park로 크게 구분됨
- 로테르담항의 항만배후단지는 Eemhaven, Botlek, Maasvlakte가 운영 중에 있으며, Maasvlakte II 는 현재 대규모로 조성 중에 있음
- Eemhaven Distripark에 60만^m², Botlek Distripark에 95만^m², 최대 규모의 Maasvlakte Distripark에는 125만^m²가 운영 중이며, Maasvlakte Distripark II (99만평)는 2010년 완공계획임

22

2. 외국의 개발사례

배후부지별 개발현황

Distripark	면적	입주업체	비고
Maasvlakte Distripark	125만 ^m ²	Reebok : 미국, 스포츠 용품, EDC Eurofrigo/Nichirei : 일본, 냉동화물 창고/유통센터 Prologis : Danzas/Epson에 특송창고 임대 한국타이어 : 타이어와 배터리, EDC Nippon Express : 일본, 특송화물, EDC DHL : 특송업체 Kloosterboer 등	ECT Delta 터미널과 연계운영
Botlek Distripark	95만 ^m ²	Henry Bath : 영국, 비금속 광물과 커피 및 차 등 비금속 및 상품창고 Exel : 영국, 전문물류회사 창고 H T Holland Terminals : 네덜란드, 물류창고 Damco Maritime : 네덜란드, 포워딩 및 물류창고 Schenker : 독일, 전문물류회사 창고	Botlek 항만구역 화학단지과 인접
Eemhaven Distripark	60만 ^m ²	Maersk Logistics : Maersk Sealand 물류자회사 Eurofrigo/Nichirei : 일본, 냉동화물 창고/유통센터 Vitesse : 프랑스, 국영철도 물류자회사인 Geodis의 창고회사 Nippon Express : 일본, 특송화물창고 Danzas : 독일, 오펜로 자회사, 특송화물창고 Ziegler : 벨기에, 물류창고회사	ECT 본항인 재래부두와 인접

23

2. 외국의 개발사례

2) 벨기에 앤트워프 항만배후지

- 앤트워프항은 배후지역에 대단위의 물류시설을 보유하고 있어 세계화기업과 전문물류업체의 물류거점으로 이용되고 있음
- 앤트워프항에는 완성창고가 400만^m², 냉동창고가 77만^m² 규모로 조성돼 있으며 각 부두 결절점에는 첨단 물류단지가 개발되어 있음
- 창고업체들은 앤트워프항 및 내륙의 창고를 연계하여 유럽전역을 대상으로 광범위한 물류활동을 수행
- 앤트워프항의 가장 큰 장점은 다양하고 전문적인 물류서비스 제공능력을 갖추고 있음
 - 해운, 물류, 부가가치물류, 금융, 보험, 선박브로커 등 해운·물류관련 산업을 그룹화해 화주에 대해 일괄적이고 통합적인 서비스를 제공하고 있으며 정부차원에서 각 분야에 대해 적극적으로 인센티브를 제공하고 있음

24

2. 외국의 개발사례

앤트워프항 개발계획도



25

3. 외국의 개발사례

3) 상하이 린강 항만배후지

- 상하이는 금융·무역 중심의 푸둥과 물류·산업 중심의 린강신항만도시를 양축으로 거대도시로의 성장을 위한 전략을 추진하고 있음
- 린강 신항만도시는 양산항과 동해대교(32km)로 연결된 항만의 확장된 개념으로 화물의 집산지기능을 담당해 국제 해운항만의 중심지를 계획하고 있음
- 린강 신항만도시 건설계획은 총 300km²를 5개의 단지로 나누어 개발을 진행하고 있음
- 총 300km² 중 약 100km²는 배후신도시로, 나머지 200km²는 물류 및 산업지구로 개발하고 있으며 일반공업단지(101km²), 중공업단지(36km²), 첨단 하이테크산업단지(42km²), 물류단지(21km²)가 개발되고 있음

26

2. 외국의 개발사례

상하이 린강 개발계획도



27

2. 외국의 개발사례

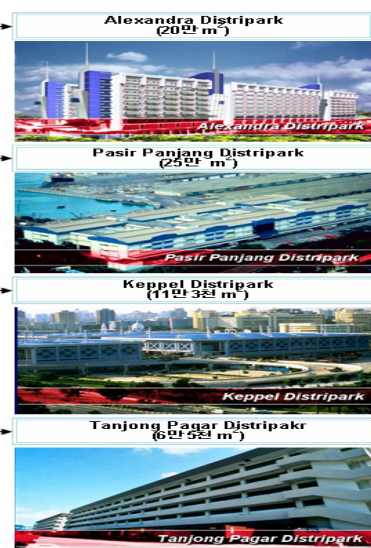
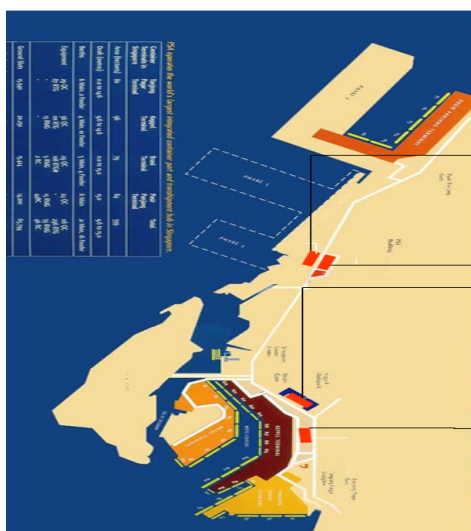
4) 싱가포르 배후부지

- 세계 제1위 항만도시인 싱가포르의 국가 전체를 물류, 금융, 정보, 관광 등으로 산업 클러스터화 하였음
- 단지별 특성화 · 집적화를 통하여 동종 산업간 시너지 효과를 극대화하고 있음
- 싱가포르의 PSA항 배후에 Keppel, Tanjong Pagar, Alexandra, Pasir Panjang 등 4개의 Distripark를 가지고 있으며 Jurong항 배후에 Jurong Logistics Hubs가 개발되어 있음
 - Alexandra Distripark 20만^m², Pasir Panjang Distripark 25만^m², Keppel Distripark 11만 3천^m², Tanjong Pagar Distripark 6만 5천^m²가 조성되어 있음

28

2. 외국의 개발사례

배후부지 개발계획도



29

2. 외국의 개발사례

5) UAE 두바이항 배후부지

- 최근에 급성장한 두바이는 중동의 물류허브를 실현하기 위해 제벨알리항 배후권역에 두바이 물류 플랫폼(Platform) 개발을 2015년까지 추진하고 있음
- 이곳에는 90km²의 자유무역지역과 100km²에 이르는 공항, 항공물류단지, 신도시를 개발하고 있음
- 기 조성된 제벨알리항 인근 50km²의 자유무역지역에는 약 6천여개의 글로벌 기업 물류센터가 입주해 있음
- 현재 제조업 유치에 위해 추가로 40km²의 확장과 더불어 화물중심의 신공항 및 항공물류단지를 조성하고 있음
- 이 계획이 완료되면 해상과 항공을 연결하는 Sea&Air 복합운송이 가능해져 중동에서 물류허브 기능을 강화시킬 것임

30

2. 외국의 개발사례

두바이항 개발계획도



31

3. 외국개발 사례의 특징

- 물류단지의 복합화 및 인센티브 부여
 - 임항지역내에 항만시설, 물류시설, 산업단지 등을 집적시켜 항만의 복합물류기지화 지향
 - 규제완화지역, 비관세촉진지역 등으로 지정하여 민간기업의 입주를 적극적으로 유도
- 효율적인 물류환경 조성
 - 선사, 터미널 운영업체 등 대규모 물류종합업체들이 입지
 - 제조업체 및 물류업체의 물류활동을 지원하는 전문물류업체(제3자 물류) 입지
 - 제조, 물류 등이 복합된 고부가가치 물류기능 강화
- 완벽한 복합수송체계 구축
 - 도로보다는 철도, 수로 운송중심의 저렴한 수송체계 구축
- 저렴한 물류부지 임대료
 - 물류부지는 항만청에서 개발하여 개별기업에 장기 임대하며, 임대료는 매우 저렴

32

Ⅲ. 복합물류단지 개발방안

1. 필요성 및 개발방향

1) 복합물류단지의 정의

- 물류란 생산지로 부터 소비지까지 공간적, 시간적으로 이동시켜 새로운 부가가치를 창출하는 경제활동
- 물류활동은 물적유통과 상적유통으로 구분
 - 상적유통은 생산자, 도매상, 소매상을 연결하는 일련의 판매활동
 - 물적유통은 원료조달, 생산, 유통 및 판매과정에 있어 화물과 정보의 유통을 말함
- 물류단지는 물적, 상적 유통이 함께 이루어지는 장소로서, 수송, 하역, 보관, 환적, 포장, 조립, 가공, 통관, 상품전시, 판매, 정보처리 등이 동시에 이루어지는 장소
- 복합물류단지는 일정한 경제권을 대상으로 물류시설 및 상류시설이 집산화되어 있고, 물적 유통과 상적 유통을 동시에 수행하는 대규모 복합체로 정의

34

1. 필요성 및 개발방향

2) 복합물류단지의 기능

- 물류기능
 - 환적 : 불특정 화주를 대상으로 지역간 화물의 수송 및 하역의 거점기능을 수행
 - 집배송 : 특정 화주를 대상으로 일정 지역내에서 화물을 산지로 부터 집하하거나 최종수요지까지 배송하는 것으로 주로 최종상품을 취급
 - 보관 : 불특정 화주를 대상으로 원재료 및 제품의 분류, 보관, 일부 가공기능을 수행하며, 물품의 특성에 따라 보통창고, 냉동냉장 창고, 저장창고, 위험물창고 등의 보관시설과 가공공장이 결합
 - 조립/가공 : 생산자가 일괄생산한 반제품을 수요자의 요구에 따라 조립 혹은 가공하는 제조기능의 일부를 대행하는 것으로 부가가치 물류를 위한 기능중의 하나임
 - 컨테이너 처리기능 : 불특정 화주를 대상으로 화물을 컨테이너에 혼재(vanning)하거나 컨테이너로 부터 분류하는 기능
 - 통관 : 수출입화물의 통관업무를 수행하는데 있어 항만 및 공항이 아닌 물류단지에서 통관함으로써 절차 간소화 및 시간낭비 축소

35

1. 필요성 및 개발방향

● 상류기능

- 판매 : 제조업자가 출하한 상품을 최종소비자나 중간상인에게 매매하는 기능으로 생산자와 거래대상의 특성에 따라 일반 도매, 일반 소매, 대형 소매 등이 있음
- 전시 : 판매할 상품의 디자인과 기능, 다양한 품목과 품종을 잠재수요자에게 직접 보여줌으로써 구매욕구를 증진시키고자 하는 기능
- 포장 : 상품의 손상방지, 수송효율성의 제고, 상품가치의 보존을 위한 일련의 기능으로 물류기능을 위해 수행하는 포장은 주로 산업포장에 해당함
- 기획 : 소비자의 욕구변화에 따른 소비패턴의 다양화에 따라 새로운 상품, 새로운 기능 및 디자인을 생산자에게 제시하는 기능으로 오늘날 소량다품종의 생산추세에서는 매우 중요한 기능임

36

1. 필요성 및 개발방향

3) 개발의 필요성

- 항만중심의 생산, 유통, 가공활동을 확대하여 기업의 부가가치를 높일 수 있으며, 복합물류단지 개발로 항만의 활성화를 도모
- 항만배후지를 물류단지로 활용하여 내륙 운송비 절감, 물품의 유통, 가공후 해외반출 신속, 관세 및 보세구역상의 혜택 등의 이점 획득
- 또한 완제품 보관에 따른 재고비용 절감, 부품이나 반제품 상태 반출입시 관세 감면 등을 통해 부품조립, 가공수출의 활성화 가능
- 항만 배후지에 통관, 보관, 유통가공, 포장, 품질관리 등을 위한 물류센터를 운영하여 고부가가치 물류서비스를 제공하고, 나아가 보관, 배송, 가공 및 조립, 상표부착, 품질관리, 유통, 정보처리 등의 부가가치 서비스를 제공하는 거점역할 가능

37

1. 필요성 및 개발방향

4) 배후부지 개발방향

- 복합물류거점
 - 화물의 하역, 보관, 품질관리, 배송, 가공/조립, 통관, 검역 등 일괄처리하는 물류거점기능을 수행할 수 있는 거점으로 개발
- 중앙집중형 물류단지로 배후도시와 조화
 - 전 세계를 대상으로하는 국제형 물류센터 구축
 - 도시기능(컨벤션센터, 국제회의장 등)과 연계하여 개발
- 충분한 창고 및 물류관련 부지 확보
 - 수출입 화물 1차 보관 또는 장기보관, 유통가공 등을 위한 충분한 부지확보
 - 고대부곡, 송산, 포승산업단지 등의 생산기능과 연계

38

2. 복합물류단지 개발방안

1) 단지내 시설배치방안

- 전제조건
 - 유사 기능 물류유통시설의 군집화, 집적이익, 컨테이너 터미널과의 접근성, 단지내 물류유통시설간 연계성, 동선체계 및 이용자, 운영자의 이용상 불편의 최소화
- 필수시설
 - 물류처리시설 : CFS, 수출입화물의 집배송, 보관창고, 냉동창고
 - 부가처리시설 : 환적화물의 조립가공단지, 상품전시시설
 - 물류지원시설 : 공컨테이너 장치장, 컨테이너 수리시설, 주차장, 주유소
 - 공공 및 관리편의시설 : 세관, 동식물 검역소, 관리편의시설
 - 기타 : 도로, 공원, 녹지
- 선택시설
 - 국내화물의 집배송센터, 화물취급장, 보관창고
 - 국제업무를 위한 컨벤션센터

39

2. 복합물류단지 개발방안

2) 물류단지 개발방식

- 공영개발방식
 - 물류단지의 조성비용 전액 또는 일부를 공공기관에서 출자하여 공공기관(정부기관 또는 정부출자기관)이 단지개발 주체가 되는 개발방식
- 민간개발방식
 - 부지의 조성으로부터 시설운영에 이르기까지 모든 사업과정을 민간이 직접 추진하는 개발방식
- 제3섹터방식
 - 공공기관과 민간기관이 공동으로 개발하는 방식
- 제3섹터방식에 의한 개발
 - 국내외 대부분의 물류단지 개발방식은 공영개발과 민간개발의 장점을 살린 제3섹터방식에 의한 개발이 주류임
 - 제3섹터방식은 민간의 대규모 재원을 이용하고 공공성을 확보하는 효과가 있음

40

2. 복합물류단지 개발방안

3) 물류단지 운영방식

- 조성된 단지는 분양, 임대, 직영 등의 방식으로 운영
 - 분양의 경우 입주업체들이 관리의 주체가 되며, 임대 및 직영의 경우 사업시행주체가 관리 주체가 됨
 - 물류시설로 구성되는 영업시설과 지원시설, 편의시설의 경우 시설물의 투자자인 민간기업 및 민간단체가 관리
 - 공공성이 강조되는 시설은 국가 또는 공공기관에서 지정하는 자 또는 공공기관과 민간단체로 구성된 관리기구가 담당토록 함

구 분	시설종류	관리주체
기본시설	도로, 검역소, 세관, 변전소, 공원 등	공공관리기구
영업시설	창고, 배송센터, CFS, 조립가공시설 등	시설물의 운영자(투자자)
지원시설	견본전시장, 회의장, 정보센터 등	시설물의 운영자, 정보센터는 공공관리기구
편의시설	식당, 매점, 숙박시설, 주유소 등	투자자 및 위탁운영업자

41

IV. 내항지역 개발방안

1. 복합물류단지 개발여건

1) 평택당진항의 개발가능성

- 수심이 깊은 천혜의 입지조건
 - 간조시 수심 14m, 만조시 수심 20m로 대형선박 접안 가능(5만톤급 접안 가능)
- 중국의 연안산업벨트와 최단거리에 위치
 - 중국 등과 12개 컨테이너 항로 개설
 - 일조, 영성 등 카페리선 5개 항로 운항
- 사통팔달의 교통 요충지이자 국제물류 중심지
 - 미주노선, 유럽노선을 취항하는 서해안권 유일한 항만
 - TCR, TSR 등과 연결되는 수송거점
- 대규모 배후부지의 복합단지로 개발 가능
 - 400여만평의 배후부지를 갖고 있으며, 특히 내항 중앙부두지역의 경우 호안이 이미 마련되어 있어 활용가능성이 큼

1. 복합물류단지 개발여건

2) 항만배후부지 지정요건

- 필수요건
 - 2천 TEU(2-3만톤급) 컨테이너전용선 최소 3개 이상
 - 물동량 처리기준으로 컨테이너화물이 연간 30만 TEU 이상
 - 물동량 기준" 기타 잡화" 화물이 연간 150만톤 이상
- * 기타잡화 : 배후단지를 경유할 경우 부가가치 물류활동을 수행할 수 있는 잡화
- 수요에 따른 지정(개발) 가능부지의 확보 여부
- 고려요소
 - 인접지역의 유사 단지계획을 고려하여 중복투자 방지 및 단지간 연계 가능성
 - 유사 사례를 고려하여 항만배후단지 규모는 최소 30만m²이상
 - 정기 국제컨테이너 항로 개설 여부
 - 항만을 중심으로 항만클러스터 구축 및 활용가능성
 - 지자체의 개발의지 및 행재정 조달 능력

44

2. 평당항 배후부지 활성화 방안

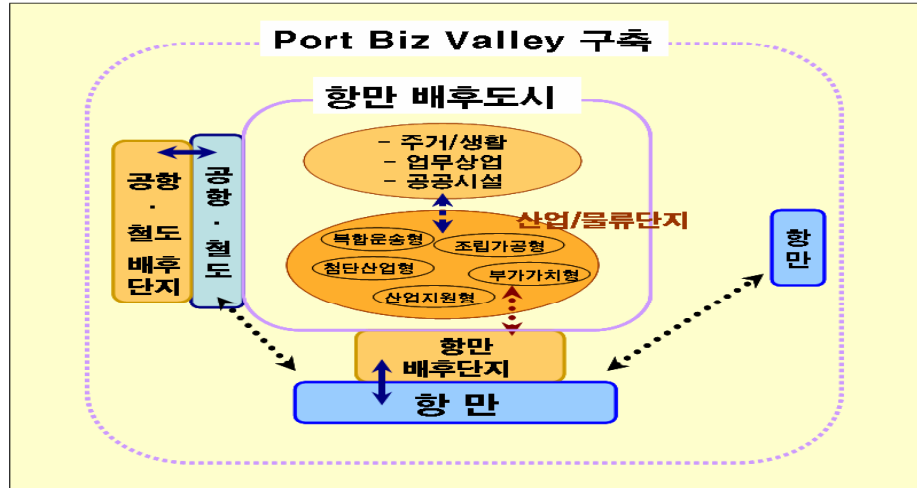
1) Port Biz Valley 개발

- 항만과 배후물류단지 및 산업단지가 효율적 시너지효과를 나타낼 수 있도록 항만개발 초기부터 함께 수행되고 있음
- 항만과 항만배후단지에 수송수단간의 복합운송, 제조 및 생산 라인이 일부 포함되는 조립가공, 제조중심의 산업단지, 산업단지를 지원하는 물류단지, 그리고 물류 및 산업단지를 지원하는 배후도시를 아우르는 개념임
- 항만을 건설하고 배후부지를 조성하며, 배후지역을 포함하여 주변지역을 세계적인 물류도시로 개발하며, 주변의 공항과의 연계방안을 마련하여 항만-배후물류단지-배후도시-공항을 하나로 묶는 물류 및 비즈니스 플랫폼을 구축하는 개념임
- 해외 선진 항만도시의 경우 금융, 무역, 산업, 물류가 연계되어 글로벌화를 추진하고 있으며, 항만-항만배후단지-산업단지-배후도시가 하나의 유기체로 통합

45

2. 평당항 배후부지 활성화 방안

Port Biz Valley 개념도

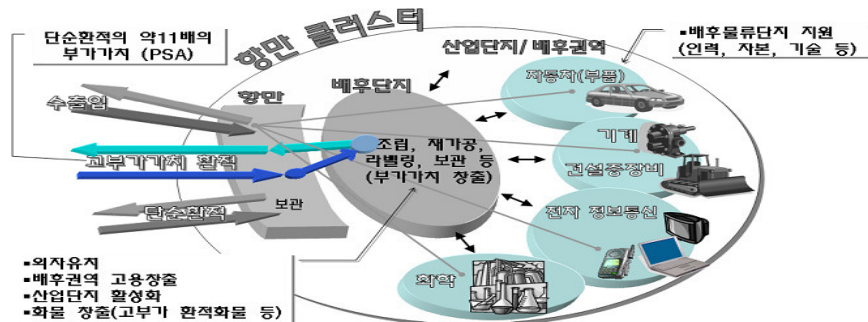


46

2. 평당항 배후부지 활성화 방안

2) GNB 적극 유치

- 글로벌 생산네트워크 확산으로 글로벌기업들은 원료조달에서 제품판매까지 연결하는 공급사슬체계(SCM) 구축
- 다국적 기업의 물류기종점인 항만배후단지에 입지해 항만지역을 중심으로 물류거점, R&D, 제조거점 형성
- 항만배후부지를 조기 완공하여 자유무역지역 등을 지정하여 부가가치 물류공간으로 변모



47

2. 평당항 배후부지 활성화 방안

3) u-Turn기업을 위한 부지제공

- 인건비, 경영환경 등의 변화로 중국으로부터 u-Turn하는 한국기업들이 증가하고 있으며, 이러한 경향은 당분간 지속될 것으로 예상됨
- 평당항 배후부지가 중국과 지리적으로 가까운 잇점을 활용하여 배후부지를 산업용지로 확보하여 u-Turn하는 기업들에게 공장용지로 제공

4) 지자체간 발전적 협력방안 모색

- 항만배후부지의 조기 개발을 위해서는 재정지원이 필요하며, 이를 위해 국토해양부, 경기도, 충남도, 평택시, 당진군, 아산시의 공조체제 구축이 필요
- 내항지역은 평택시, 당진군, 아산시가 경계를 이루는 지역으로 3개 시군이 공동으로 이용방안을 마련하기 위해서 지원조직을 구성할 필요가 있음
- 이를 위해 공동사업 추진을 위한 별도조직 설치, 지역투자발전협약 체결 등 협력사업을 구체화

48

3. 평당항 배후부지 활성화 방안

5) 정책적·제도적 지원 방안

- 항해경제자유구역의 확대 지정 추진
 - 경기도와 충남의 5개 지구를 대상으로 1,668만평 지정
 - 경제자유구역에서 가장 중요한 요소로 공항, 항만의 입지가 필수적임
 - 평택당진항과 그 배후지역을 항해경제자유구역으로 확대 지정으로 배후부지의 개발의지를 확고히 하고, 매립사업 등을 가속화
- 저가의 배후부지 공급을 위한 대안 마련 필요
 - 복합물류단지 개발사업의 성공을 위한 가장 중요한 요소는 저가의 공급가격 확보 임
 - 분양 촉진 및 입주기업 유치를 위해 저가 공급방안 및 장기저리융자 등 재정적 지원
 - 또한 국세, 지방세 및 각종 부담금을 감면하는 세제지원 등 제도적 장치가 필요

49

감사합니다.



본 내용은 개인의 의견임을 밝혀둠

MEMO

This image shows a single sheet of white paper with horizontal ruling lines. The lines are evenly spaced and run across the width of the page. There is no text or other markings on the paper.

MEMO

This image shows a single sheet of white paper with horizontal ruling lines. The lines are evenly spaced and run across the width of the page. There is no text or other markings on the paper.

MEMO

This image shows a single sheet of white paper with horizontal ruling lines. The lines are evenly spaced and run across the width of the page. There is no text or other markings on the paper.

MEMO

This image shows a single sheet of white paper with horizontal ruling lines. The lines are evenly spaced and run across the width of the page. There is no text or other markings on the paper.

MEMO

This image shows a single sheet of white paper with horizontal ruling lines. The lines are evenly spaced and run across the width of the page. There is no text or other markings on the paper.

MEMO

This image shows a single sheet of white paper with horizontal ruling lines. The lines are evenly spaced and run across the width of the page. There is no text or other markings on the paper.

[CDI 세미나 2009-27]

당진항 개발 및 발전방향 워크숍

■ 발행자 : 김용웅

■ 발행처 : 충남발전연구원

· 주소 : [314-140] 충남 공주시 금흥동 101번지

· 전화 : 041-840-1123 팩스 : 041-840-1129

· Web : <http://www.cdi.re.kr>

■ 인쇄일 : 2009. 9. 4 (금)

■ 인 쇄 : 필성인쇄사 (T.042-252-1689)

본 자료집은 '충남발전연구원' 홈페이지에서도 보실 수 있습니다.

<비매품>