

제 7 주제

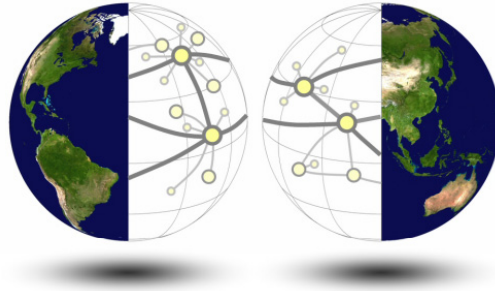
**당진항 항만배후단지 중요성과
연결교량 필요성**

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

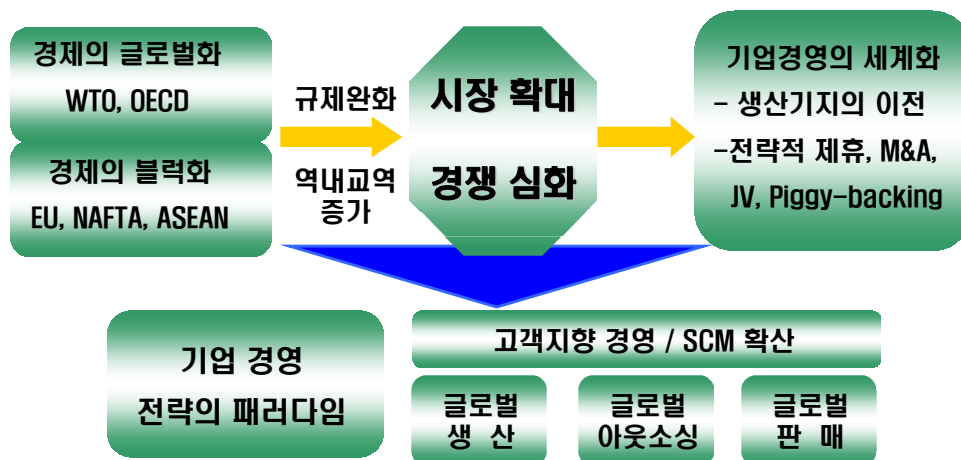
1 동북아 물류환경 변화

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>

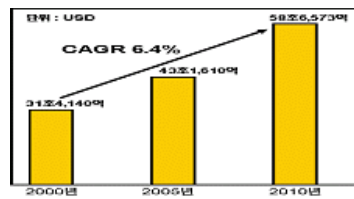
미국의 자동차회사 GM : 핵심부품과 고급기술은 일본, 디자인은 독일, 일반부품은 대만 및 싱가포르, 광고 및 마케팅은 영국, 데이터처리 및 관리는 아일랜드, 조립은 한국에서 수행함

5

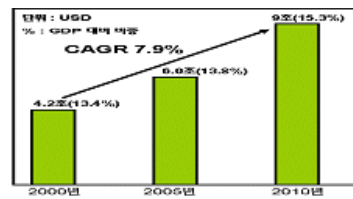
1. 동북아 물류환경 변화

◆ 세계물류시장 규모의 급성장

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

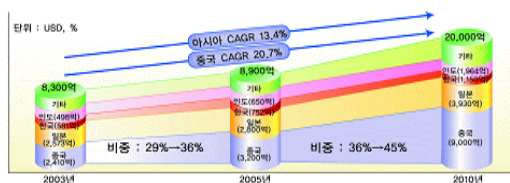


< 세계 경제성장률 >



< 세계 물류시장 성장률 >

- 세계물류시장의 급성장의 배경은 중국 및 아시아의 물류시장 급성장으로 인한



< 아시아와 중국의 물류시장 성장률 현황과 전망 >

자료: TI, 2006을 기초로 KMI 전망

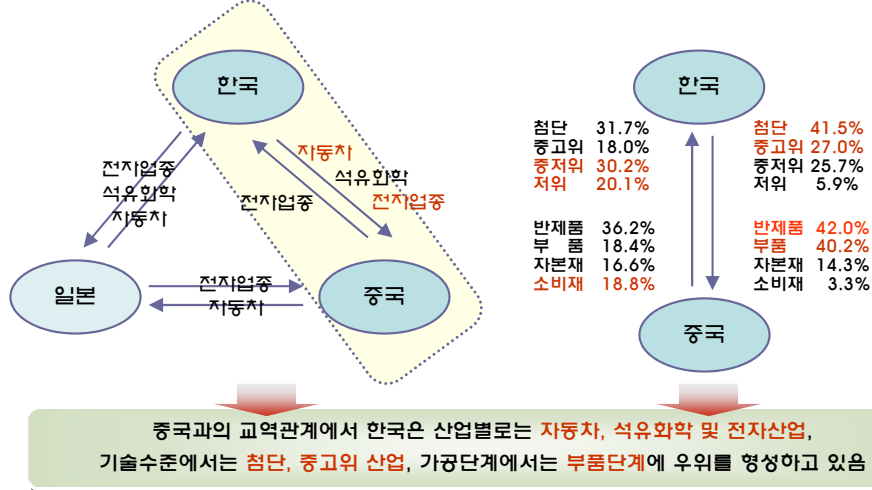
6

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

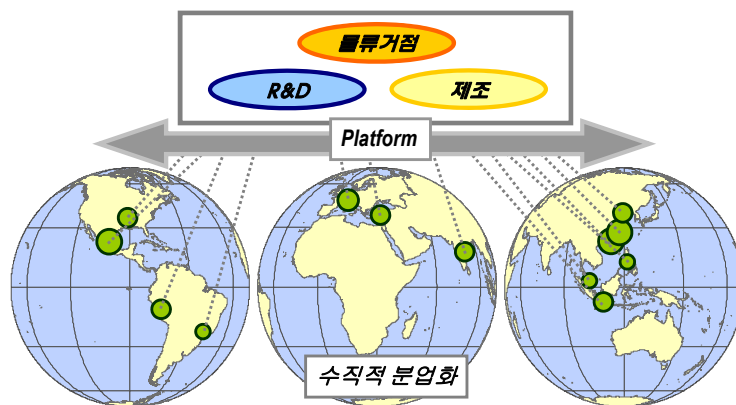
2 항만배후단지 중요성 대두

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

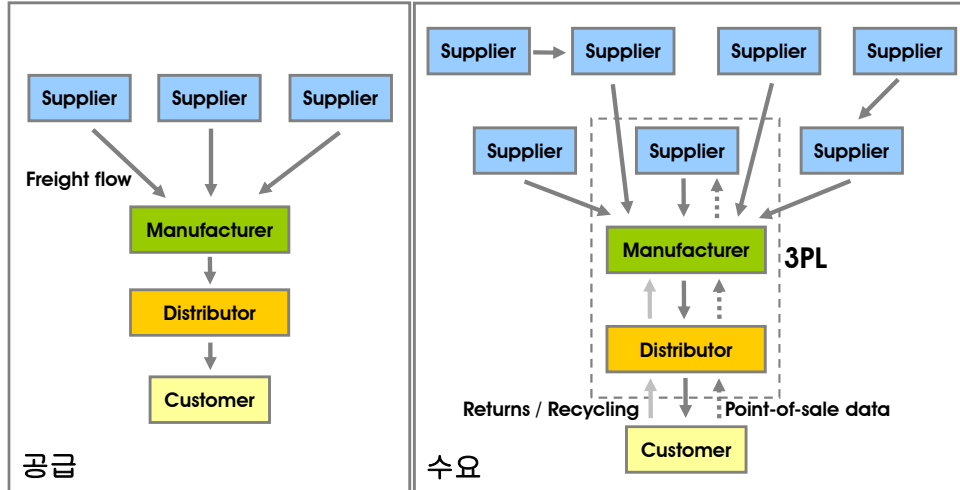


10

2. 항만배후단지 중요성 대두

◆ 공급-수요 물류체계 변화

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

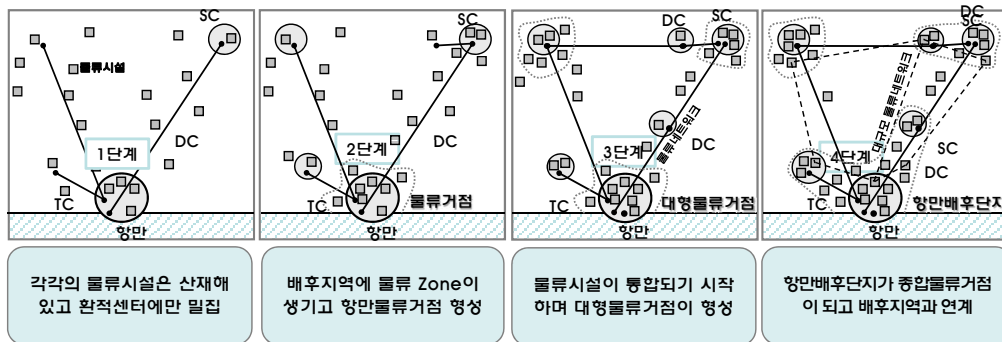


11

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



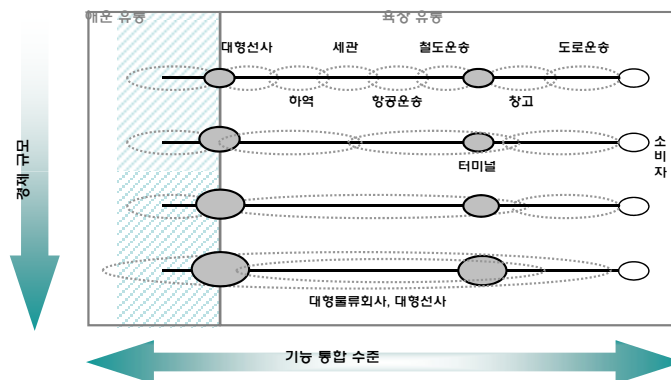
자료: Notteboom & Rodrigue(2005)

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

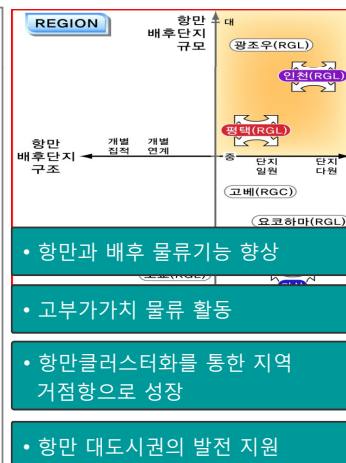
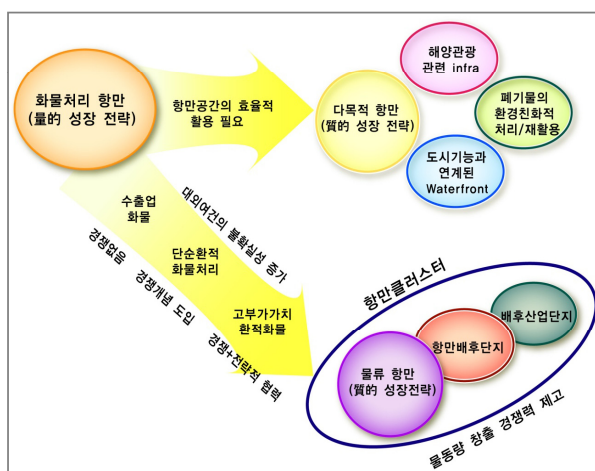
항만배후단지는 항만-항만배후단지-배후지간 공간적 구조와 상호활동의 기능을 공간적·기능적으로 통합

- ◆ 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

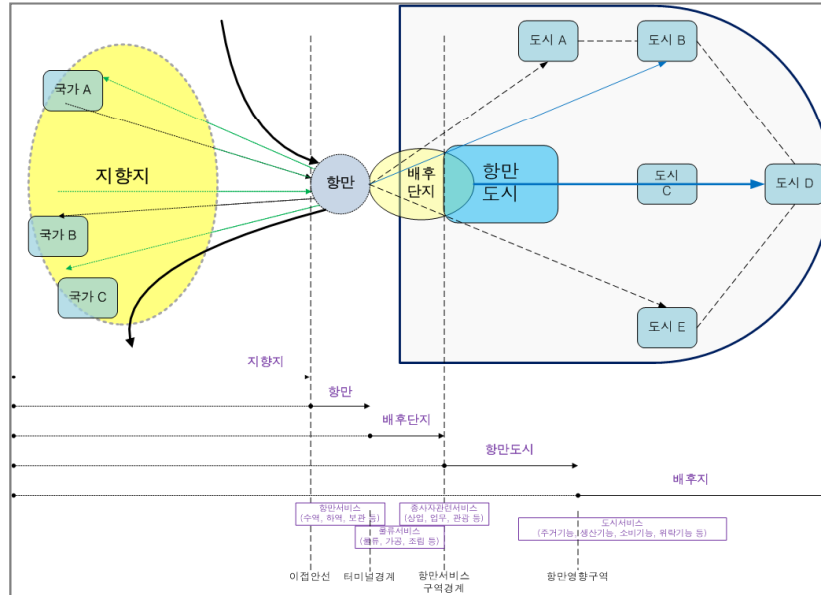
◆ 항만배후단지 역할



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				

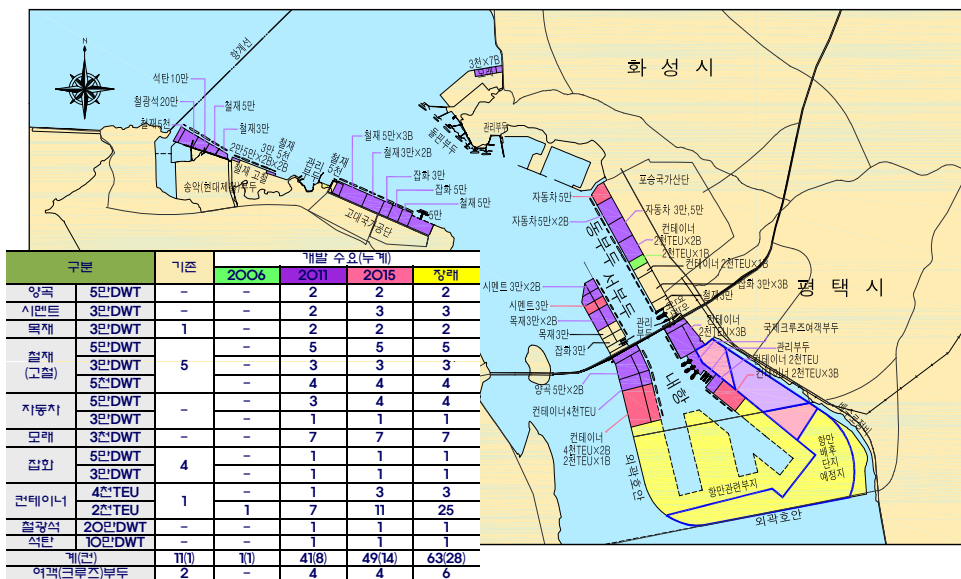
18

3 당진항 항만배후단지 현황

19

3. 당진항 항만배후단지 현황

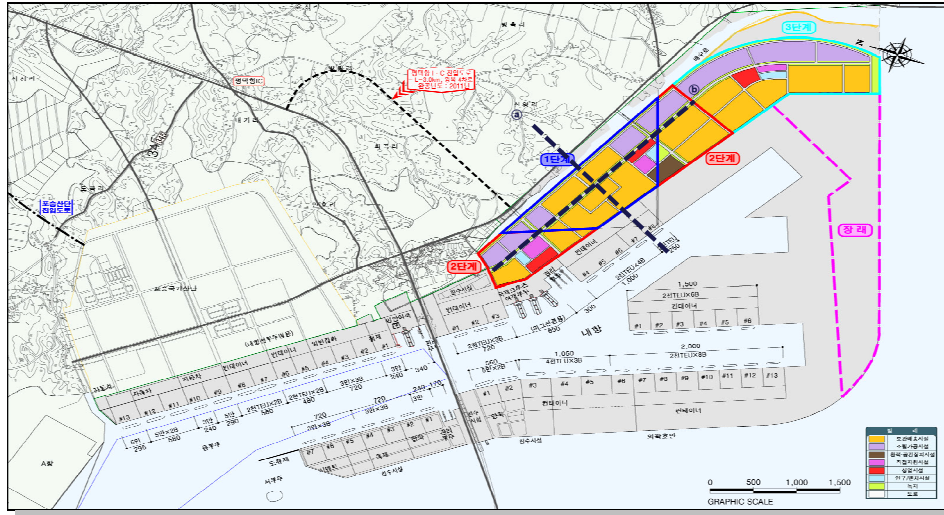
◆ 당진항 개발계획



20

3. 당진항 항만배후단지 현황

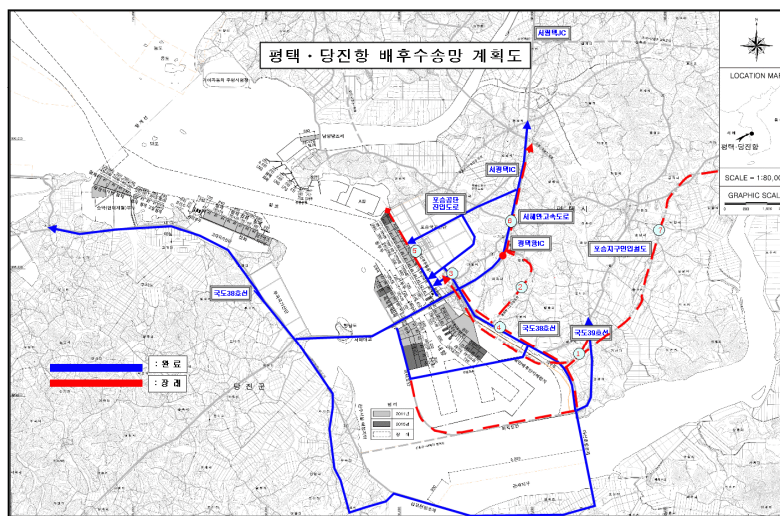
◆ 당진항 배후단지개발 계획



21

3. 당진항 항만배후단지 현황

◆ 당진항 배후수송망 계획



22

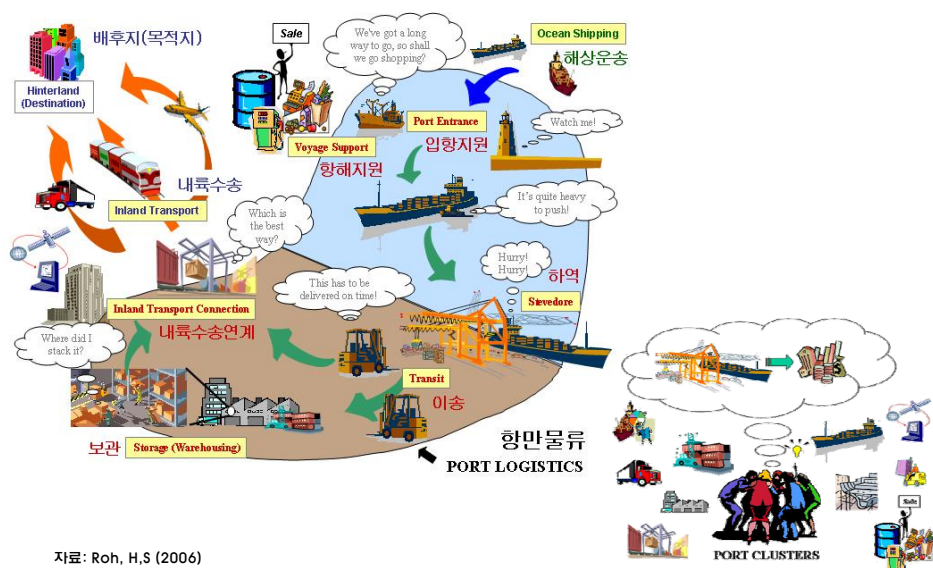
4 당진항 배후단지 연결교량 필요성

23

4. 당진항 배후단지 연결교량 필요성

◆ 항만클러스터 구축 필요

➢ 항만클러스터 개념



24

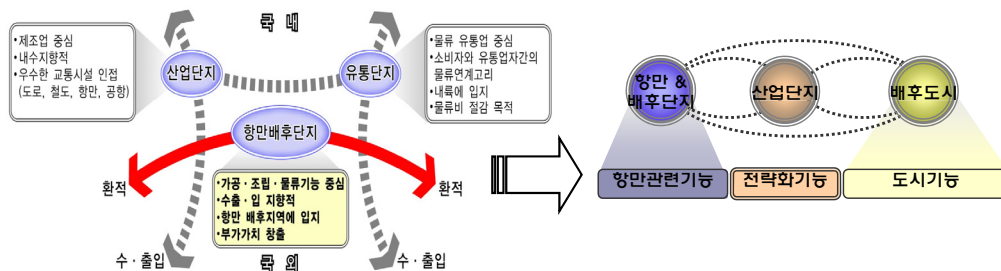
4. 당진항 배후단지 연결교량 필요성

◆ 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

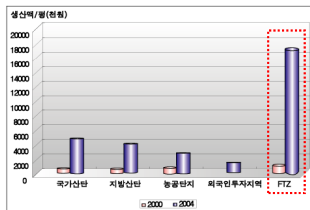
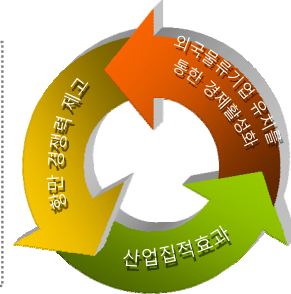


30

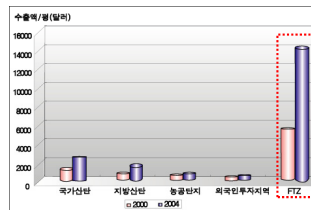
4. 당진항 배후단지 연결교량 필요성

◆ 항만배후단지의 자유무역지역 지정 효과

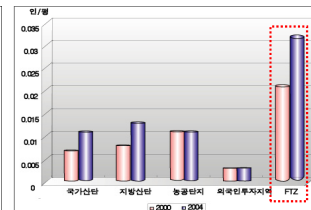
- 경제적 효과
 - 직접적 효과: 외국인 투자유치 촉진, 물류부가가치 활동촉진에 따른 국제 물류 활성화, 부가가치 창출효과, 고용창출 효과 등
 - 간접적 효과: 물류·생산거점으로서의 항만산업 구조개편 및 국내 항만관련 산업 활성화, 국제적 위상강화 등
- 자유무역지역은 다른 지역에 비해 평당 생산액은 4~5배, 수출액은 7배, 고용자는 3~4배 정도 높음



<산업단지, 외국인투자지역, FTZ 평당 생산액 차이>



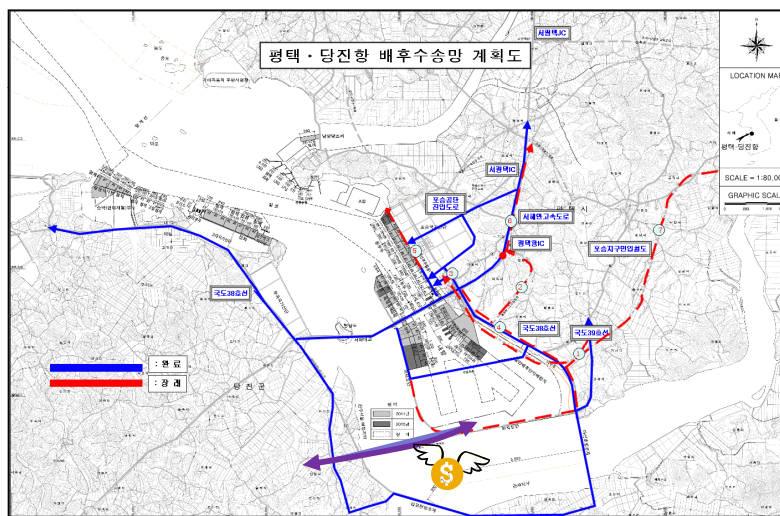
<산업단지, 외국인투자지역, FTZ 평당 수출액 차이>



<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