

# 협력과 공존을 위한 부가가치 물류전략방안에 관한 연구 (한·중·일 3국을 중심으로)

한여남\* · 김태원\* · 김성수\* · 이면수\* · 곽규석\*\*

\*한국해양대학교 대학원, \*\*한국해양대학교 물류시스템공학과 교수

## A study on Value-Added-Logistics Strategy Plan for Cooperation and coexistence (Primarily on Northeast countries(Korea, China, Japan))

*Yu Nam Han · Tae Won Kim · Sung Soo Kim · Myoun Soo Lee · Kyu Seok Kwak*

\*Graduate school of National Korea Maritime University, Busan 606-791, Korea

\*\*Department of Logistics, National Korea Maritime University, Busan 606-791, Korea

**요 약 :** 본 연구에서는 동북아 지역에서 협력과 공존을 위한 부가가치 물류 전략방안들을 제시하는 것이 목적이다. 국내산업구조의 변화와 일본슈퍼중추항만계획 및 중국의 대수심 양산항만의 건설 등으로 인해 국내 항만물류산업은 이들과의 경쟁을 피할 수 없게 되었다. 국내산업 구조의 변화로 수출물량의 감소와 양국의 새로운 항만정책과 건설로 인한 환적화물의 감소는 현재 컨테이너 물동량 처리 위주로 운영되고 있는 부산항 항만물류산업에 커다란 영향을 미칠 것으로 사료된다. 이제는 컨테이너 물동량 처리를 통하여 항만의 수익을 얻으려는 것에는 한계가 있으며, 향후 중국의 신항만 증가에 따라 중국으로 직기항하는 선박들이 많아질 경우 동북아 거점항만이 되기 위해 노력했던 국내 물류전략 들은 수정이 불가피할 것이다. 그리고 경쟁이 아닌 상호 협력과 공존을 위한 전략이 필요하다고 하겠다. 그래서 본 논문은 협력과 공존을 통해 서로가 공생할 수 있는 부가가치 물류 전략방안들을 연구해 보았다.

**핵심용어 :** 부가가치 물류, 물류허브, 협력과 공존, 상호보완전략, 항만배후지

**Abstract :** In this study, it is purpose that value-added-logistics strategy plan for cooperation and coexistence in northeast asia.. Because of the change of domestic industrial structure, Japan's super hub port plan, Yangshan Deepwater port open of china and domestic port logistics industries are faced with competition among northeast asia countries. Decreasing export volume of changed domestic industrial structure and two countries' japan, china, make a new port policy and build new ports will affect domestic port logistics industries because these industries depend on container throughput at Busan port. Now, we cannot get a lot of profit from container throughput more than before and in the future China has more ports most ships direct calling in china's port to handle china's cargo volume to get more profit at that time our plans to become a hub port in northeast need revision. Finally, we need a new strategy which is value-added-logistics strategy . But it considers cooperation and coexistence among northeast countries. So this paper suggests that value-added-logistics strategy plan for cooperation and coexistence to live in affluence together in the future.

**Key Words :** high Value-Added-Logistics, Cooperation and Coexistencet, logisitics hub, hinterland, logistics hub plan, win-win strategy 1)

### 1. 서 론

다.

#### 1.1 연구의 배경

최근 중국의 경제개발 정책에 의한 산업의 급진적인 성장과 이를 바탕으로 한 수출입 물동량의 증가는 중국 지역에 대규모 신규항만 개발을 가져 왔다. 여기에 대규모 선사들의 중국 직기항 까지 이어지면서 중국은 동북아 지역 중심항만이 되기 위한 유리한 위치를 선점해 나가고 있다. 2005년 기준 세계 10대 컨테이너 처리항만 중 중국의 3개 항만이 랭크되어 있는 것은 이 같은 사실을 뒷받침 해주고 있

향후, 중국의 지속적인 항만건설과 그로 인한 항만시설의 확충으로 인해 부산항에서 처리하는 중국 기·종점의 환적화물 물량은 줄어들 것으로 전망된다. 그리고 일본의 슈퍼중추항만의 추진과 지역별로 중심항만 체제로 전환되고 있는 시기여서 기존의 물동량 중심의 동북아 중심항만 전략에는 수정이 불가피 하게 되었다. 서로간의 경쟁으로 인해 동북아 국가간 시설의 과잉투자과 같은 문제점을 야기 시키고 있다. 물동량을 중심으로 한 전략을 수정 보완하기 위해서 부가가치 물류를 고려해 볼 수 있으며, 이 부분의 서비스 창출 수준

\* 정희원, h6040@bada.hhu.ac.kr 051)410-4912

\* 정희원, manggo@bada.hhu.ac.kr 051)410-4912

\* 정희원, sungsooji@paran.com 051)410-4912

\* 정희원, pidoli@hanmail.net 051)410-4912

\*\* 중신희원, kskwak@hhu.ac.kr 051)410-4332

이 선진항만과 비교할 때 10%내외로 머물러 있어, 앞으로의 발전 가능성을 염두 해 볼 때 이 부분의 지속적인 투자와 연구가 요구되어 지고 있다.

### 1.2 연구의 목적

본 연구는 동북아 지역에서 경쟁과 협력을 통한 부가가치 전략 방안을 제시함으로써, 기존의 주변국가와 경쟁관계의 체제전략에서 서로 상호공존을 위한 노력의 win-win 전략이라 할 수 있겠다. 그리고 이 전략은 주변국가의 경제상황과 여러 상황 등을 고려해 볼 때 예전의 전략보다 실효성과 지속가능성은 밝아 보인다. 과거 우리의 항만들은 수동적으로 화물을 받아 들여 처리 하는 것에만 급급했다. 하지만 이제는 그러한 수동적인 사고방식에서 벗어나 부가가치물류와 서비스를 제공함으로써, 화물을 창출할 수 있는 능동적인 항만으로 바뀌어야 한다. 비용적인 면에서 단순 환적 화물보다 배후부지를 거쳐 재가공 되어 나가는 부가가치 화물의 경우 단순 환적화물에 비해 최소 10배 이상의 경제적 이익을 가져다 주는 것으로 나타났으며, 세계의 공장인 중국과 거대 소비지 일본 사이에 위치해 있는 우리의 입지조건은 부가가치물류를 수행하기에 많은 기회를 제공해 줄 것으로 예상된다.

## 2. 국제 항만물류환경의 변화

### 2.1 세계 해운산업의 환경변화

정기 컨테이너 선사들은 선박의 대형화를 통해 규모의 경제 효과를 추구해 왔으며, 그 결과 1980년대에는 3,000TEU <Table 1> Evolution of carriers operated fleets and market shares 2006

구분	2006. 1		
	순위	TEU	점유율
APMoller-Maersk	1	1,665,272	18.20%
MSC	2	784,248	8.60%
CMA CGM Group	3	507,954	5.60%
Evergreen Group	4	477,911	5.20%
Hapag-Lloyd	5	412,344	4.50%
CSC	6	346,493	3.80%
APL	7	331,437	3.60%
Hanjin/Senator	8	328,794	3.60%
COSCO Container L.	9	322,326	3.50%
NYK	10	302,213	3.30%
MOL	11	241,282	2.60%
OOCL	12	234,141	2.60%
CSAV Group	13	234,002	2.60%
K Line	14	227,872	2.50%
Zim	15	201,432	2.20%
Yang Ming Line	16	188,206	2.10%
Hamburg-Sud Group	17	184,438	2.00%
Hyundai Merchant Marine	18	147,989	1.60%
Pacific Int'l Lines(PIL)	19	134,362	1.50%
Wan Hai Lines	20	114,346	1.30%

자료: BRS-ALPHALINER2006

급 선박이 보편적 이였으나, 1996년에는 거대 선사 A.P

Moller-Maersk의 6,000TEU급 선박이 컨테이너선 주항로에 취항하기에 이르렀다. 그리고 선사간 M&A와 전략적 제휴를 통해 선박운항의 효율성을 높이며 노력하고 있다. 2000년대 초에 접어들면서 8,000TEU급 선박이 취항하였고, 조선관련 기술의 발달로 인해 향후 컨테이너선의 대형화가 지속될 것이라는 전망이 지배적이다. 이러한 선박의 대형화는 지역별 몇몇 거점 항만에만 기항함으로써, 거점항만경쟁 유발과 초대형선이 기항 할 수 있도록 항만개발을 촉발시켰다.

선박의 대형화가 진행되어짐에 따라 컨테이너 선박들은 규모를 기준으로 1세대에서 8세대에 이르는 세대를 기준으로 분류되어지기도 하며, 선박 운항에 있어서 가장 큰 물리적 제약 요소로 PANAMA운하를 기준으로 하여 Panamax, Post-Panamax, Super Post-Panamax급 등으로 구분되어 진다. 최근 Suez 운하를 기준으로 하는 선박 구분이 행해지고 있으며, Malaca해협을 제약으로 하는 Malaca-max급 선박도 소개되고 있다. 현재 취항 중에 있는 표준 대형 선박급인 5,500TEU 선박과 비교 시 8,000TEU 선박과 15,000TEU 선박은 각각 전장 62m, 137m, 폭 6m, 20m 정도가 크다.

### 2.2 지역거점 물류체계로의 전환

해운 환경의 기술적인 변화로는 선박의 대형화와 고속화 및 화물 운송형태의 컨테이너화를 들 수 있다. 이러한 변화는 육·해·공을 연결하는 복합운송체제의 도입을 가능케 하였다. 화물의 컨테이너화가 이루어 지면서 수송부문의 혁명을 촉진시켰고, 이로 인해 해상운송의 형태는 거점항만에만 서비스를 제공하고 나머지는 피더망을 구축하여 서비스 하는 이른바 Hub&Spoke형태의 서비스를 취하게 되었다. 그리하여 대형선박들이 기항하는 거점항만과 피더서비스를 받는 지선항만으로 대별되고 있는 추세이며, 이러한 항만환경의 변화로 인해 각 지역별 항만들은 거점항만으로서 입지를 강화하기 위해 항만개발과 새로운 전략수립 등을 통해 항만간 경쟁이 치열하게 이루어지고 있다. 그리고 글로벌

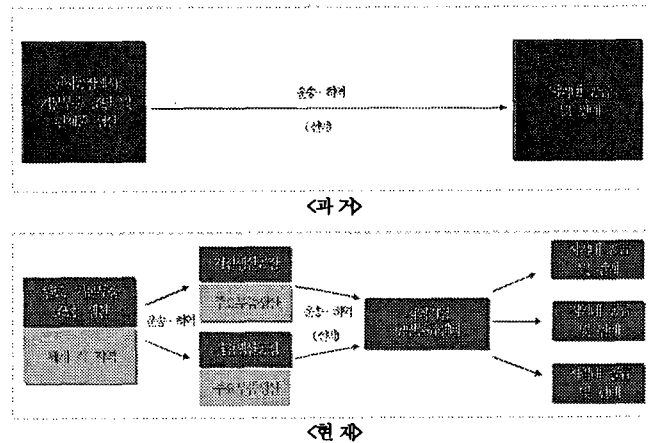


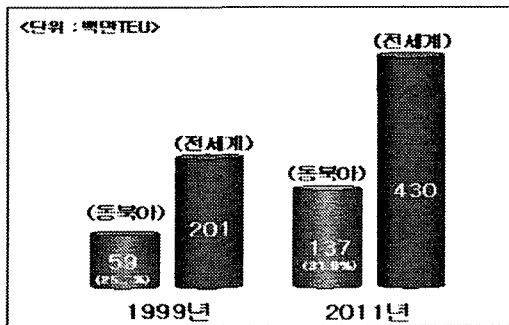
Fig.1 Change of manufacturing process

기업들의 해외 투자증가로 인해 완제품의 생산 공정에도 많은 변화를 가져왔다. 각 지역 거점별 부품생산기지에서 주요 부품을 생산하고, 이러한 부품은 해상운송을 통해 다른 거점 조립기지로 이동하며, 마지막으로 중심항만 물류센터로 이동하여 지역내 공급과 판매를 담당하게 됨으로써, 기존의 현지역 물류체계에서 지역거점 글로벌 물류체계로 변화되고 있는 모습을 보여주고 있다.

### 3. 동북아 지역 국제물류 환경 변화

#### 3.1 동북아 지역 위상 변화

동북아 지역은 세계3대 교역권(EU, 북미, 동북아)의 하나로 부상하였으며, 세계물류의 중심지로 부각되고 있다. 2011년 동북아 지역의 세계 컨테이너물동량은 137백만 TEU에 이를 것으로 전망되고 있으며, 이것은 전체 물동량의 32%를 차지하는 수치이다. 최근 중국의 급속한 경제성장으로 컨테이너 물동량이 최근 약 30% 이상 급증하고 있으며, 이런 이유로 인해 동북아 지역의 연평균 증가율은 연8.1%로 전세계의 연 6.7%의 증가율보다 높게 나타나고 있다.



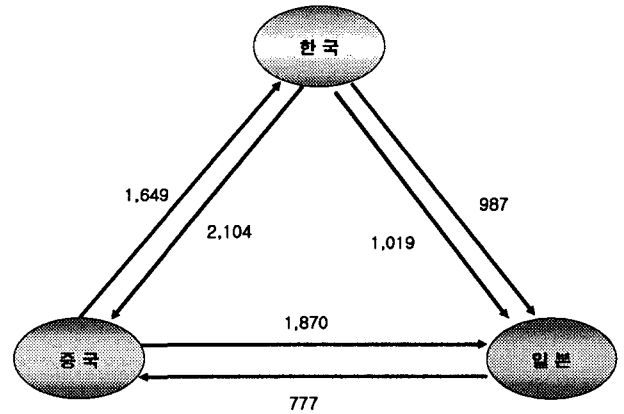
자료: Ocean Shipping Consultant

Fig.2 View of container throughput

그리고 동북아지역의 컨테이너 환적물동량은 1980년대 89만 TEU에서 2004년에는 1,792만 TEU, 그리고 2010년의 경우 총 환적물동량은 1,078만 TEU로 그중 단순환적은 899만 TEU, 부가가치 환적화물은 179만 TEU로 예상되고 있다.

동북아 지역 역내 해상 물동량 추세를 살펴보면 한·일 항로의 수출입 컨테이너 물동량은 2000년 70만 TEU에서 2004년에는 115만 TEU로 연평균 13.2%가 증가한 것으로 나타났다. 한·중 항로 수출입 컨테이너 물동량은 2004년의 경우 229만 3천 TEU와 환적화물 145만 5천 TEU로 총 375만 3천 TEU로 나타났다. 그리고 중·일간의 항로의 경우는 2004년 264만 TEU로 나타났으며, 한·중·일 3국간의 역내 교역량 중 2004년 한국의 경우는 약 600만 TEU에 근접 할 정도로 삼국간 역내교역이 높은 비율을 보이고 있다.

단위: 천TEU



자료: 동북아 물류중심화 실천전략 관련연구용역 해양수산부

Fig. 3 South Korea, China, Japan, container trade in 2004

중국은 2001년말 세계무역기구(WTO)에 가입함으로써 세계 경제 중심으로 대두되고 있다. 세계무역기구가 발표한 2003년 '세계통계' 자료에 따르면 중국의 2003년 상품 수입은 달러 기준으로 2002년에 비해 무려 40%급증한 4,128억 달러를 나타내어 세계3위의 자리로 뛰어 올랐다. 수출도 35%늘어난 4,384억 달러를 기록해서 프랑스를 제치고 세계4위에 올라섰다. 향후, 2010년까지 일본과 독일을 추월하여 미국 다음으로 세계2위의 무역 대국이 될 것으로 예상되고 있다.

80,90년대 초까지만 해도 동북아 지역에서는 일본 항만들이 비중이 절대적으로 컸으나, 90년대와 2000년대 접어들면서 중국항의 비중이 급속히 증대하면서 역내 물류시장을 주도하고 있다.

<Table 3> Rank change of World main containerport unit: thousand TEU

1980년			1990년			2005년		
순위	항만	처리실적	순위	항만	처리실적	순위	항만	처리실적
1	뉴욕/뉴저지	1,947	1	싱가포르	5,223	1	싱가포르	23,200
2	로테르담	1,901	2	홍콩	5,101	2	홍콩	22,600
3	홍콩	1,465	3	로테르담	3,666	3	상하이	18,084
4	고베	1,456	4	카이오승	3,495	4	선전	16,190
5	카이오승	979	5	고베	2,596	5	부산	11,840
6	싱가포르	917	6	부산	2,348	6	카이오승	9,471
7	산후안	852	7	LA	2,116	7	로테르담	9,300
8	롱비치	525	8	함부르크	1,967	8	함부르크	8,100
9	함부르크	783	9	뉴욕/뉴저지	1,898	9	두바이	7,620
10	오슬랜드	782	10	키링	1,807	10	LA	7,484
12	요코하마	722	11	요코하마	1,648	11	롱비치	6,775
15	키링	660	12	롱비치	1,598	13	칭다오	6,268
16	부산	634	13	도쿄	1,555	15	닝보	5,149
18	도쿄	632	43	상하이	456	17	덴진	4,817

자료: Containerization International Year book, 각 연도

#### 3.2 동북아 중심항만 경쟁

과거 몇 년간 중국의 급속한 경제 성장과 환적화물량의 증가는 동북아 지역의 여러 항만들에게 많이 이득을 가져다 주었다.

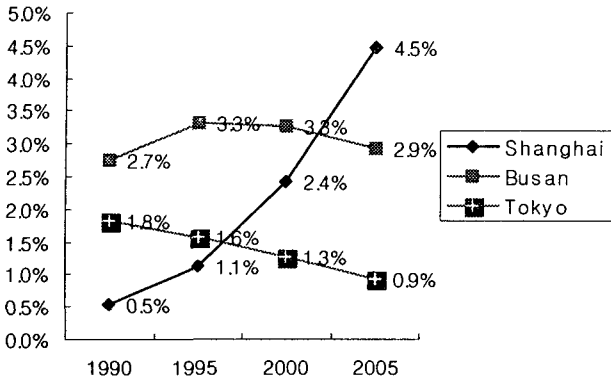


Fig.4 Each port throughput share versus world throughput

하지만 최근 중국의 항만개발과 선박의 대형화 그리고 선사들의 중국 직기항 빈도의 증가 등의 환경변화로 인해 중국을 제외한 다른 동북아 지역의 항만들에는 이런 환경변화가 위협요소로 작용하고 있다.

컨테이너선의 대형화는 Hub&Spokes 시스템화를 더욱 촉진 시키고 있으며, 이런 상황을 극복하기 하고 동북아 지역의 중심 항만이 되기 위해 동북아 3국은 소리 없는 전쟁을 벌이고 있다.

Fig.4는 1990~2005년 까지 3국 주요 항만의 처리 물동량을 세계물동량과 비교해서 점유율을 나타낸 것인데 중국의 상하이항 같은 경우 90년대에 물동량 처리는 세계 0.5% 정도 밖에 되지 않았으나, 2005년에는 무려 9배가 상승한 4.5%의 점유율을 나타내고 있으며, 부산항의 경우 90년대에서 2000년까지 완만한 증가를 보이다 2000년도 이후부터는 조금 감소한 2.9%를 나타내고 있다. 하지만 일본의 경우 90년대 1.8%였던 점유율이 2005년 접어들면서 0.9%로 감소하면서 중국과는 무려 5배의 물동량 점유비 차이를 나타내고 있다.

중국은 지난 12월 양산항의 3개 선석을 개장하면서 동북아 지역 거점항만이 되기 위한 신호탄을 먼저 쏘아 올렸으며, 60여일 후 부산 신항 또한 거점항만이 되기 위한 목표를 가지고 개장하였다. 일본 또한 슈퍼 중추 항만개발계획으로 동북아 지역 허브가 되기 위해 노력하고 있다. 부산신항만의 경우 개장 3개월이 지난 지금까지도 물량확보에 상당한 어려움을 겪고 있어 올해 처리목표로 생각하는 80만TEU도 그리 수월해 보이지는 않아 보인다.

### 3.2.1 일본의 물류중심화 전략

일본의 슈퍼중추 항만계획은 국토교통성을 중심으로 3개 권역(동경-요코하마, 오사카-고베, 나고야)의 슈퍼중추 항을 구축하여 중국 주요항과 직접연계하고 부산항과 일본의 지방항을 동시에 로컬 포트화 하는 전략으로 배후부지에 물류 부가가치 산업을 육성하는 등 부산신항이 추구하는 사업내용과 유사하다. 첨단 대형 항만시설을 구비 하고 운영효율

제고를 적극 추진하고 있으며, 고베항에 10개선석 추가 등 시설확장과 더불어 기타큐슈의 히비키 컨테이너터미널을 싱가포르의 PSA와 공동으로 2020년까지 12선석을 개발 추진 중에 있다. 이러한 추진 배경에는 내부적 요인과 외부적 요인으로 나누어 볼 수 있는데 두 내용은 <Table4>와 같다.

95년 이후 물동량 증가율의 감소와 주요 컨테이너 항만의 쇠퇴 및 수출입 화물의 90%이상을 도쿄항 등 동부지역 항만에서 편중 처리함으로써 내륙수송비 및 보관비용의 증가를 불러 왔다. 이러한 문제점을 해결하기 위해 지속적인 물류체계개선 노력을 하였지만 구조적인 문제로 인해 보관 및 운송비용과 같은 물류비가 지속적으로 증가하고 있는 실정이다. 이러한 물류체계의 구조적인 문제 등은 앞으로 일본이 풀어나가야 할 숙제로 남아있다.

<Table 4> Japanese super port background

내부요인	외부요인
<ul style="list-style-type: none"> <li>· 일본 컨테이너항만의 경쟁리지 약화</li> <li>· 주요항에 대한 기간항로 취항 수 감소</li> <li>· 해외화물의 환적비를 저하</li> <li>· 일본화물의 해외항만에서의 피더물량 증가</li> <li>· 중국의 수출화물 급증과 중국 내 항만개발 지연에 따른 환적화물 증가</li> <li>→ 새로운 항만 비즈니스 기회</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 컨테이너선의 대형화 진전</li> <li>· 국제해상컨테이너물동량의 증대</li> <li>· 국제컨테이너수송에 있어서 아시아 비중 증대(특히 중국)</li> </ul>

### 3.2.2 중국의 물류중심화 전략

중국은 다국적 기업들의 부품조달 기지에서 제품의 생산 및 공급중심 기지의 형태로 발전하고 있으며, 세계 각지에 흩어져 있는 소비지로 완제품을 수송하기 위해 중국 항만에서 처리되는 물동량은 증가하고 있다. 이로 인해 중국은 상해 양산항을 중심으로 북중국 지역의 대규모 항만개발과 3대 연안 지역 항만에 대해 대대적인 개발계획을 수립하고 있어, 앞으로 중국의 항만개발은 더욱 가속화 될 것으로 보인다. 여기에 부응하여 주요 대형선사들은 2004년부터 초대형선인 8,00TEU급 이상의 컨테이너선을 동북아 주요항로에 투입하고 있으며, 이러한 움직임은 앞으로 중국의 물동량을 겨냥해 더욱 늘어날 것으로 보인다. 지난해 12월 1단계 컨테이너 터미널이 본격 가동에 들어간 양산항은 올해 말 2단계 터미널이 다시 운영에 들어갈 예정이며, 요령성에도 2010년까지 연간 1114만TEU를 처리할 수 있는 146개의 컨테이너 선석을 개발할 계획이다. 이밖에도 중국은 '전국연해항만발전전략' 등에 따라 연안지역 항만을 집중 개발하고 각 권역의 항만개발은 지역산업단지와 항만배후단지개발과 연계해서 항만의 클러스터화 방식으로 추진할 계획이다.

<Table 5> Shanghai container terminal development plan

구분	선석수	연면적(㎡)	개장시기	비고	
					소양산
소양산	1단계	1	1,600	05년 11월	220만TEU
	2단계	4	1,400	06년 2월	200만TEU
	3단계	7	2,200	07년 1선석 10년 6선석	-
	계획(동) 서항구	14	4,800	20년	컨LNG,피터
	소계	30	10,000	20년	
대양산	대양산 동항구	-	4,400	20년 이후	개발계획
	대양산 서항구	-	6,500	20년 이후	미정
	소계	-	10,900		

자료: 한국해양수산개발원

중국은 중서부내륙과 동부연안까지 모든 물류활동이 최적화 되도록 하기 위해 개발중에 있으며 상해항 부근 200만평의 배후물류단지에는 5,200여개의 다국적 기업을 유치하고 있다. 하지만, 중국 동부와 서부내륙간 연계성이 낮고, 물류시장에서의 과잉공급과 가격경쟁, 그리고 서비스 품질 저하 등 아직 고부가가치 물류시장은 미형성 되어 있다. 그리고 낮은 IT인프라 및 물류수요에 대응하기 위한 시설투자 정책에 우선순위를 두고 있어, 취약한 물류기반환경은 부산항에 기회로 작용할 것으로 예상된다.

3.2.3 한국의 물류중심화 전략

한국은 과거 단순 환적기능보다 부가가치 물류기능의 활성화를 위해 노력하고 있다. 항만주위 배후단지의 개발과 글로벌 기업의 입주유치를 위해 그 어느 때 보다 바쁘게 움직이고 있다. 여기에 동북아시아 추진 로드맵을 작성하여 동북아 지역 물류중심국가로 나아가기 위한 여러 방안들을 고려하고 있다.

<Table 6> Northeast Asia age, propulsion road map(Logistics part)

주요활동	세부활동	
물류중심	물류시설 확충 및 기반강화	인천국제공항 부산신항, 광양항 개발 교통시설간 투자배분 조정 국내운송체계 개선 물류전문인력·기업육성
	물류제도개선	수출입 물류 통관제도 개선 탄세제 법률안 도입
	배후부지 국자적 물류·제조 기업유치	시설별 전략적 유치방안 마련 기업별 맞춤형 마케팅 추진

자료: 동북아시아위원회 '동북아 추진 로드맵' 일부

항만배후지의 경우 부가가치 물류를 생산하는 기지라고 해도 과언이 아닐 정도로 중요한 부분이며, 현재 부산 신항주위 배후부지와 광양항 지역 배후부지에 글로벌 업체의 입주를 유치하기 위해 마케팅 활동이 활발히 진행 중에 있다. 그리고 항만물류산업의 활성화와 산업클러스터 등의 구축을 통해 배후부지 활성화를 도모하려 노력 중에 있다. 항만배후지 개발을 통하여 다국적 기업들을 적극유치하고, 항만물류

산업 활성화를 통해 부가가치 창출과, 항만물류산업 클러스터 구축을 통한 시너지 효과를 창출함으로써 동북아 고부가가치 물류 허브가 되려 하는 것이다. 또한 항만배후지를 종합물류서비스를 제공하는 공간으로 변모시켜 다양한 부가가치를 창출해 내기 위한 노력도 병행하고 있다.

<Table 7> Development plan of Busan new port hinterland

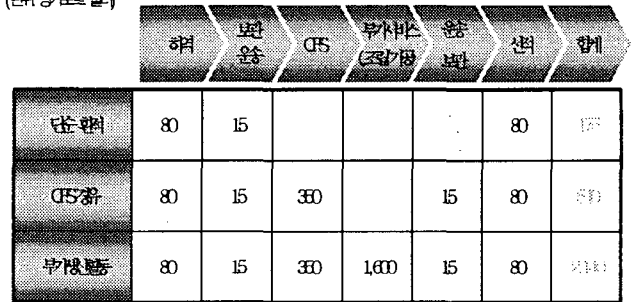
구분	북측배후부지	남측배후부지	서측배후부지
사업면적(물류부지)	93만평(37만평)	41만평(32만평)	190만평(130만평)
사업비(억원)	5,476	미정	미정
사업기간	2001~2013	미정	미정
사업시행자	정부 및 BPA	미정	미정

자료: 컨테이너정보 한국컨테이너부두공단, 2003자료

4. 상호협력과 공존을 위한 전략 방안

부산항을 부가가치 항만으로 만드는데 기여할 신항 배후물류부지가 마침내 문을 열었다. CFS 개장은 신항이 단순 하역기능에서 벗어나 가공과 조립 등을 통해 새로운 화물을 창출하는 고부가가치 항만으로서 면모를 갖추는 첫 단계를 볼 수 있겠다.

(단위: 상트르 달러)



자료: 글로벌 물류기업 유치전략 설계 해양수산부

Fig.5 Added value creation analysis

전통적 물류기능이라 할 수 있는 운송·보관·포장 외의 부가가치물류 활동은 고객의 요구에 부응하며 상품을 신속하게 공급할 수 있도록 도와 줄 뿐 아니라 전반적으로 기업물류활동의 업무 효율화와 비용절감에도 도움이 되고 있다.

<Table 8> Major Value added logistics activities

부가가치활동 영역	주요내용
저수준 부가가치활동	· 상표부착 · 포장 · 맞춤서비스
고수준 부가가치활동	· 부품 또는 설명서 추가 · 상품재구성 · 분해 · 혼합·배합 · 설치 · 교육 · 수리 및 A/S · 최종조립 · 재활용/재설비
업무지원활동	· 시무실 임대 · 전하연락 및 문의센터 · 화물 및 정보흐름 관리 · 재고관리 · 화물흐름 추적 등

자료: 한반도의 글로벌 물류중심지화 방안 및 추진전략 연구, 한국컨테이너부두공단(2003.10)

그리고 이동 중의 부가가치 활동(moving value added activities) 또는 지연된 제조활동(postponed manufacturing)

으로 인해 기업의 부가가치 창출을 위한 물류부문의 비중이 증대되고 있다. 이러한 물류 기능의 범위 확대에 인하여 부가가치 물류부문의 고용창출 및 소득도 크게 증가하고 있다. 부산항의 항만배후지는 동북아 3국간의 경쟁과 협력 그리고 상호 공존을 위하여 부가가치 물류서비스를 제공해 서로 win-win 하는 물류기지화 전략방안이 필요하다.

#### 4.1 중국과의 win-win 전략방안

중국의 지역 중 특히 기간항로 상에서 떨어져 있는 북중국 항만 지역에 위치한 업체를 위한 방안으로, 이들 지역 천진, 대련, 청도는 중공업 및 중화학 공업과 전기·전자 그리고 자동차·기계 산업으로 구성된 산업단지들을 보유하고 있다. 국내의 제조기술이 이들보다 우수하다는 점을 이용하여 이 지역 제조업체에서 필요로 하는 고가의 부품을 공급하는 기지의 역할을 하는 방안이나 또는 부품에 대한 자재관리 서비스를 제공해 주는 방안은 제조업체의 다품종 소량의 수요에 따른 물류비용을 절감시켜 주는 효과를 기대 할 수 있다. 그리고 아직까지 고급스러운 이미지가 취약한 중국전자제품에 대해 반제품상태로 부산항 배후부지로 들여와 조립 또는 부가가치 물류 서비스를 통해 국내 브랜드화(Made in Korea) 해서 소비지로 수출하는 방안은, 중국 업체의 직접적인 경제적 이익 증대와 부산항 배후 산업권의 활성화를 도모 할 수 있어 상호공존 할 수 있는 방안이라 예상된다.

중국 농수산물과 관련하여 허술한 중국의 검역은 국내뿐 아니라 일본에서도 많은 문제점을 야기하여 수출이 부진한 상태이다. 국내의 우수한 검역시스템을 활용하고 부산항의 잘 발달된 냉동창고 시스템과 피더 서비스를 병합한 부가가치 물류 서비스를 중국 농수산물 생산업체에 제공하는 방안은 중국 업체의 경제적 이익 증대와 소비자에 대한 서비스 증대 그리고 우리의 안전한 먹거리 확보라는 측면에서 서로에게 시너지 효과를 발휘할 것으로 예상된다.

#### 4.2 일본과의 win-win 전략방안

일본의 경우 특정지역 항만에서 물동량 처리가 90% 이상 이루어지고 있어, 화물처리 불균형 현상으로 내륙운송비와 보관비 증가 문제를 야기 시키고 있다. 부산항이 일본 자국의 연안운송 서비스에 비해 저렴하고 잘 발달된 피더 서비스를 가지고 있다는 점을 이용하여 일본제조업체의 유통센터 건립을 부산항으로 유도하는 방안은, 일본제조업체에 대한 물류비 감소 효과와 교통량 감소에 따른 환경보호 효과 그리고 가격경쟁력 상승 효과를 기대 할 수 있다. 또한 부산항에 대해서는 일본기업의 유통센터 유치로 인한 화물확보 및 국내 경쟁상품의 경우 유통센터를 통한 시장 확대가 가능할 것으로 예상된다. 위 방안을 통해 일본기업들의 부산항 허브화 증대와 배후부지내 부가가치 물류 서비스가 증가할 경우, 부산항 배후부지 및 항만의 활성화가 예상된다.

## 5. 결 론

국내의 고급기술력과 물류서비스를 병합한 부가가치 물류 서비스 방안은 북중국 지역의 산업단지와 연계 되었을 때, 시너지 효과를 발휘 및 중국과 한국간의 상호공존을 위한 버팀목 역할을 해줄 것이고, 중국의 농수산물에 대해 검역서비스와 물류서비스가 조화를 이룬 방안은 중국업체에 대한 서비스 증대 뿐만 아니라 우리의 안전한 먹거리 확보라는 부수적인 성과도 기대된다. 그리고 일본의 구조적 물류비용 증가 해결을 위한 부산항의 유통센터화 방안은 일본기업의 물류비 감소와 환경보호의 효과가 기대되고, 부산항은 물량확보와 배후단지 및 항만의 활성화를 도모 할 수 있을 것으로 예상된다.

블랙홀처럼 물량을 흡수하고 있는 중국과는 이제 더 이상 물동량 처리로서 경쟁 할 수 없다. 그리고 기존의 물동량 중심의 전략은 각국에 과잉 시설투자를 야기 하는 문제 등을 가져왔다. 이제는 이러한 경쟁보다 상호 협력과 공존을 통해서 상생하는 방안을 고려해 보아야 한다. 한국의 지리적 이점을 활용한 물류서비스와 비교우위에 있는 기술력을 결합한 새로운 형태의 부가가치 물류서비스를 제공하여 중국의 풍부한 노동력과 생산능력 그리고 일본의 금융과 고도의 기술력 및 고급화 되어 있는 소비시장을 연결해 주는 링크의 역할을 하면서 동북아 3국간 협력과 공존에 이바지 할 수 있을 것으로 기대된다.

## 참 고 문 헌

- [1] 한국컨테이너부두공단, 한반도의 글로벌 물류 중심지화 방안 및 추진전략 연구, 2003.10
- [2] 해양수산부, 동북아 물류중심화 실천전략 관련연구용역, 2005.12
- [3] 부산광역시, 부산지역 항만물류산업 육성방안 연구, 2004.12
- [4] 해양수산부, 글로벌 물류기업 유치전략 설계, 2003.10
- [5] 배병태, 동북아 물류환경변화에 따른 부산항의 경쟁력 강화 방안, 한국항만경제학회, 2004.12
- [6] 문성혁, 현대 항만관리론, 다솜출판사, 2003