

한국의 동북아 물류 중심전략에 관하여

- A Strategy of the Korea towards a Logistics Hub in the Northeast Asia -

# 목 차

1. 세계경제와 물류중심전략
2. 동북아의 물류환경
3. 한국의 동북아 물류중심전략
4. 해외성공사례

# 1. 세계경제와 물류중심전략

1.1 세계경제의 환경변화

1.2 물류중심전략

## 1.1 세계경제의 환경변화

## 1.1 세계경제의 환경변화

- WTO의 출범과 지역경제통합의 심화
  - ✓ 자유화 범위의 확대 및 지역경제간의 상호의존도 심화
  - ✓ 세계경제에서의 동북아 경제권의 비중 증가→현재 20%에서 향후 10년 이내 30%로 증가 예상
- 중국경제의 급부상
  - ✓ 한국 경제의 기회와 위협을 동시에 제공
  - ✓ 제조업 중심의 성장전략의 한계
  - ✓ 신성장산업의 필요성 증가→국제물류산업
  - ✓ 동북아 물류 중심전략을 통한 경쟁력 강화 필요

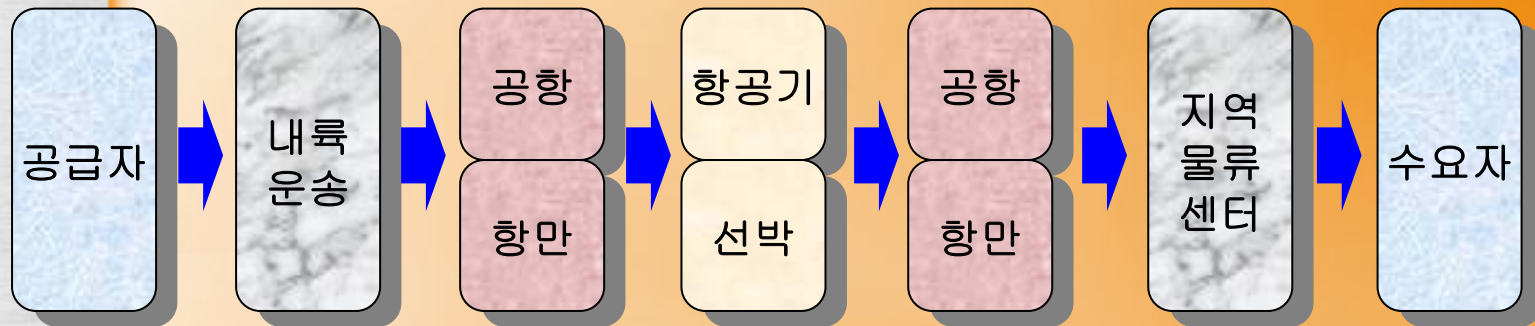
## 1.1 세계경제의 환경변화

- 물류인프라의 허브시스템화
- ✓ 컨테이너선의 초대형화, 내륙수송망의 확충→대규모 접안시설을 구비한 항만의 보편화
- ✓ 소수의 거점공항·항만(Hub)에 기항하고 주변지역은 Freeder 서비스·내륙수송으로 대응→운송비용 및 시간 절감
- ✓ 현지국 물류체계에서 지역거점 글로벌 물류체계로 변화

# 1.1 세계경제의 환경변화

## ▶글로벌 기업의 물류전략

- ✓상이한 시장에서의 다양성 제공과 표준화된 생산시스템 구축 필요
- ✓개별 기업 차원이 아니라 전체 공급망 차원에서 경쟁



- ✓ 생산단계에서 표준화를 통한 규모의 경제 달성
- ✓ 재고관리단계에서 현지의 요구를 충족시킬 수 있는 적절한 집중화 추구 → 지연생산을 통한 부가가치 물류활동

## 1.2 물류중심전략



## 1.2 물류중심전략

### ➤ 물류중심지의 개념

- ✓ 활동의 센터(A Center of Activity)
- ✓ 지역경제권을 연결하는 글로벌 물류시스템에서 주변지역에 물류관련 서비스를 제공하는 기지

### ➤ 물류중심지의 구비 요건

- ✓ 지정학적 요건→화물 흐름의 중심, 시장접근성 등
- ✓ 시설요건→배후수송시설, 기반시설 등
- ✓ 비용조건→제반 시설이용료, 환적 비용 등의 최소화
- ✓ 제도적 요건→개방적이면서 자율적인 제도/정책 필요

## 1.2 물류중심전략

### ➤ 물류중심지화의 효과

#### ✓ 물류의 효율성 제고

- 주요 경제권별 생산 및 물류거점 구축
- 거점을 연계하는 네트워크를 통한 국제물류관리의 집중 및 통합 → 물류비용의 절감 및 물류 효율성 제고

#### ✓ 부가가치 창출

- 물류거점기지 구축 시 물류의 효율성을 뒷받침하는 기술개발, 생산, 투자 등에 있어 부가가치 증대
- 부가가치 물류(Value Added Logistics)의 중요성 증가

#### ✓ 외국인 투자 유치 및 국가경제의 발전

## 2. 동북아 물류환경

2.1 동북아 물류환경의 변화

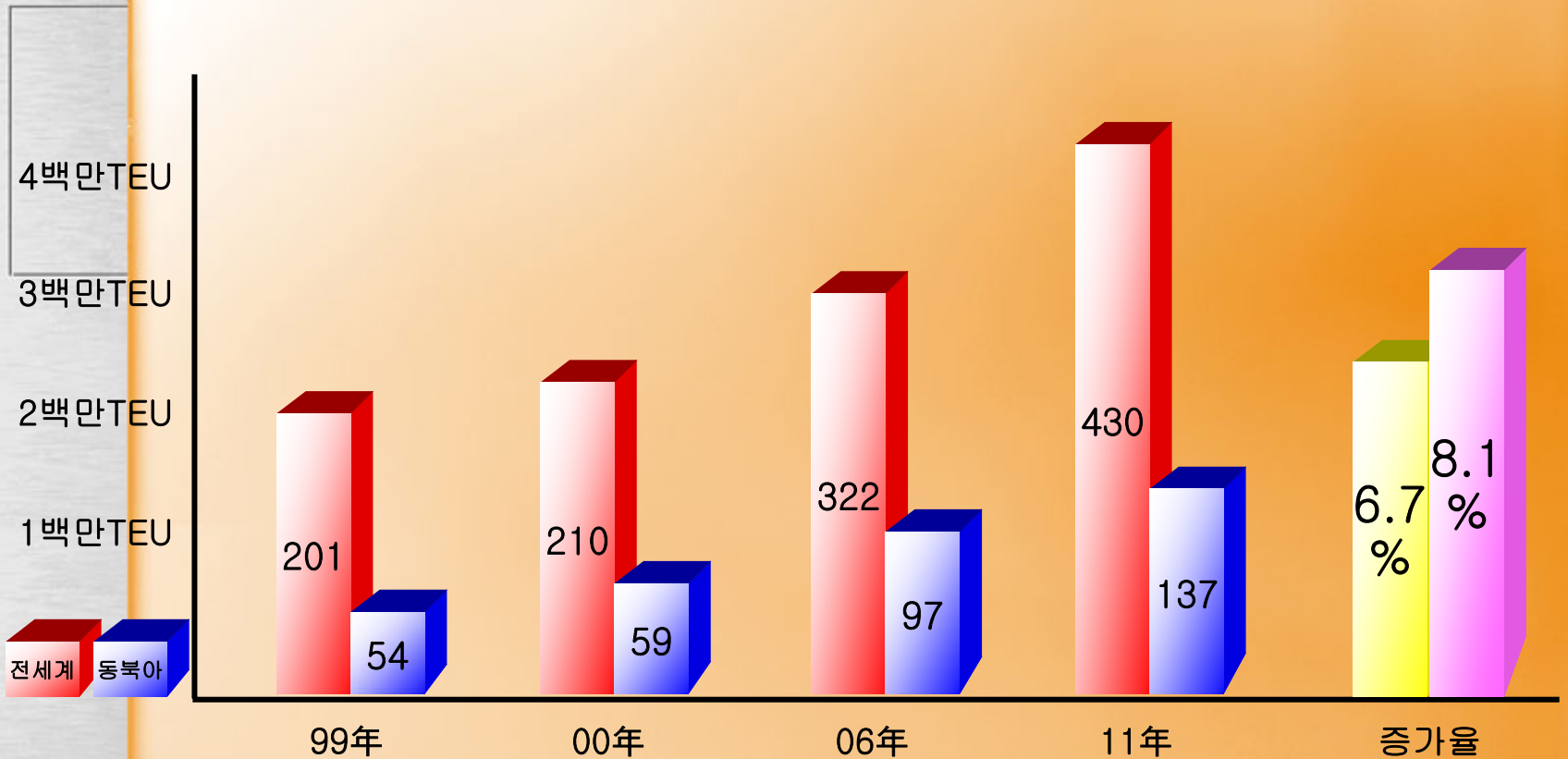
2.2 중국, 일본, 한국의 물류환경

## 2.1 동북아 물류환경의 변화

## 2.1 동북아 물류 환경의 변화

- 동북아 경제권의 지속적인 성장
  - ✓ EU, NAFTA 등과 함께 세계 3대 경제권으로 도약
  - ✓ 동북아 역내 경제협력의 확대 가속화
  - ✓ 경제적 의존성 가속화 → 지속적인 역내 교역량 증가
- 동북아 경제권의 물동량 추이
  - ✓ 높은 경제성장과 교역신장으로 인한 항공화물과 해상 컨테이너 물동량의 증가 → 세계 3대 운송권
  - ✓ 동북아 경제권의 해상 컨테이너 물동량의 지속적 증가
  - ✓ 향후 세계 최대의 컨테이너 물동량 기록 전망

# 향후 컨테이너 물동량 전망



# 동북아 국가별 컨테이너 물동량 실적 및 전망

(단위 : 천 TEU)

지역	1997	2000	2005	2010	2020
한국	5,884 (12.9)	7,491 (13.0)	11,002 (15.1)	16,387 (15.6)	33,742 (22.3)
중국	5,797 (12.7)	9,000 (15.6)	16,000 (21.9)	25,000 (23.9)	39,938 (26.3)
일본	10,892 (23.8)	12,854 (22.3)	15,252 (20.9)	20,977 (20.0)	23,427 (15.5)
러시아극동	11.7 (0.2)	193 (0.3)	340 (0.4)	516 (0.5)	1,032 (0.7)
홍콩	14,567 (31.8)	16,288 (28.3)	18,258 (24.9)	24,228 (23.1)	32,168 (21.3)
대만	8,497 (18.6)	11,838 (20.5)	12,348 (16.8)	17,722 (16.9)	21,193 (13.9)
동북아(합계)	45,754	57,664	73,200	104,830	151,500

자료 : KMI, 2000, ( )는 백분율을 임

## 2.1 동북아 물류 환경의 변화

### ➤ 항만

- ✓ 동북아 3국(한국, 중국 및 일본) : 물류중심지 경쟁이 치열해짐에 따라 시설과 장비 확장에 주력

### ➤ 공항 시설

- ✓ 산업의 고부가가치화에 따라 항공물류의 중요성 증가
- ✓ 중심공항의 대대적 정비 및 확충, 새로운 거점항 개발

### ➤ 배후물류단지 시설

- ✓ 항만기능의 다양화 → 종합물류기지의 기능과 역할 확보
- ✓ 항만을 중심으로 한 대규모 종합 화물유통기지 조성



## 2.1 동북아 물류 환경의 변화

- ▶ 동북아 국가의 물류여건 변화
- ✓ 각 국가간 경제수준 및 체제 상이, 유럽과 북미지역에 비해 물류인프라 부족
- ✓ 상호 경쟁적 관계 속에서 물류거점 확보를 위한 노력 및 과잉 투자 실시→비효율적인 물류체계 형성
- ✓ 육상 교통로의 단절로 인한 복합수송체계 미흡→국제적 네트워크 형성의 미비
- ✓ 중국 경제의 부상→중국 화물에 대한 항만간 경쟁 가속화

## 2.2 중국, 일본, 한국의 물류환경

## 2.2 중국, 일본, 한국의 물류환경

### ▶ 중국물류산업의 급부상

#### ✓ 항만물동량의 급증 및 대규모 시설확충계획 발표

- 2003년 48백만 TEU처리(전년 대비 31% 증가)
- 2003년도 상해항, 심천항은 세계 3, 4위 항만으로 부상
- 2010년까지 1억 TEU 처리 목표
- 중서부 내륙에서 동부연안까지 모든 물류활동이 최적화되도록 개발 중
- 상해항은 200만평 배후물류단지에 5,200여개국의 다국적기업이 진출

## 2.2 중국, 일본, 한국의 물류환경

### ▶ 일본물류산업의 재도약

- ✓ 95년 이후 물동량 증가율 점차 둔화 및 주요 컨테이너항만 쇠퇴
- ✓ 수출입화물의 90% 이상을 동안지역 항만에서 편중 처리
  - 먼 거리의 내륙수송으로 인해 CO<sub>2</sub> 배출문제 대두
  - 운송 및 보관비용의 증가
- ✓ 경쟁력 확보를 위한 슈퍼중축항만 육성계획 수립, 추진
  - 분산에서 집중으로 정책 전환
  - 규모, 가격체계, 서비스 향상 목표

## 2.2 중국, 일본, 한국의 물류환경

### ➤ 한국 물류환경의 위기

#### ✓ 물류기업의 해외직접투자 감소 추세

- 노동경직성이나 각종 규제보다는 내수시장의 협소문제가 물류기업들의 해외이전을 야기

#### ✓ 컨테이너 환적 화물 증가세 감소

- 북중국과 미주, 유럽 직기항 증가

#### ✓ 항만 운영비용이 경쟁항에 비해 상대적으로 높음

#### ✓ 항만의 국제경쟁력 감소

- 경쟁국에 비하여 항만 운영비용이 높으며, 터미널 생산성은 상대적으로 낮은 편임

## 3. 한국의 동북아 물류 중심전략

3.1 한국의 동북아 물류 중심지화 정책

3.2 동북아 물류중심지로서 한국의 평가

3.3 동북아 물류중심지 구축방안

## 3.1 한국의 동북아 물류 중심지화 정책

## 3.1 한국의 동북아 물류중심지화 정책

- ▶ 제조업 중심의 성장전략의 한계
- ✓ 제조업 발전중심의 대안으로 물류산업이 국가경쟁력을 좌우하는 주요 요소로 부각→국가발전 전략 차원
- ▶ 동북아 경제중심국가 건설
- ✓ 2002년 1월 동북아 비즈니스 중심국가 육성 기본구상 발표
- ✓ 2002년 4월 동북아 비즈니스 국가실현을 위한 기본계획 (Master Plan) 확정
- ✓ 2002년 7월 동북아 비즈니스 국가실현을 위한 세부실행계획 (Action Plan) 확정
- ✓ 2003년 2월 동북아 경제중심국가 구상 발표→동북아 비즈니스중심지에서 경제중심지로 전환



## 3.1 한국의 동북아 물류중심지화 정책

- ▶ 동북아 경제중심국가 건설의 목표과제
- ✓ 평화촉진을 위한 동북아 사회간접자본 건설
- ✓ 동북아 공동체 형성 촉진
- ✓ 물류 허브기능 강화
- ✓ 동북아 금융허브 추진
- ✓ 클러스터 형성을 통한 창조형 국가혁신체제 구축
- ✓ 전략적 외국인 투자유치

## 3.1 한국의 동북아 물류중심지화 정책

### ➤ 동북아 물류중심지

- ✓ 글로벌 물류의 동북아센터/동북아의 관문
- ✓ 세계적 기업의 동북아 지역본부나 물류센터를 우리나라의 공항이나 항만 배후에 유치
- ✓ 국내외에서 원자재, 주요 부품, 완성품 조달
- ✓ 제조, 조립, 가공, 포장 등의 부가가치 물류 제공
- ✓ 동북아 전 지역으로 완성품을 공급하는 거점 역할 담당

## 3.1 한국의 동북아 물류중심지화 정책

- 한국의 동북아 물류중심지화 정책
- ✓ 인천공항, 부산항, 광양항과 그 배후지를 동북아의 관문으로 육성
- ✓ 전략
  - 선택과 집중, 선점과 차별화
  - 약점의 중점보완
  - 국내물류체계의 개선 병행
- ✓ 세계 최고 수준의 공항, 항만 개발
- ✓ 7대 세부 추진과제 수립 및 추진

## 물류 중심지로의 발전 전략

선택과 집중  
선점과 차별화

투자배분 : 항만, 철도 집중 투자 (도로 편중 지양)  
지 역 : 수도권(인천공항), 부산, 광양  
유치대상 : 세계적 기업의 물류센터, 지역본부, 첨단기업

약점 집중 보완

물류부분 : 시설확충, 연계교통, 물류인력, 전문기업 육성  
→동북아위원회, 관련 정부부처, 업계 공동추진  
물류외 부문 : 시장확대(FTA 등), 노동시장 안정성,  
외국어능력, 외국인투자 환경→범부처적 추진

국내물류체계  
개선병행

국내물류 ↔ 국제물류  
(맞물린 톱니)

## 3.1 한국의 동북아 물류중심지화 정책

- ▶ 세계 최고수준의 공항, 항만 개발
  - ✓ 인천공항
    - 충분한 활주로 용량 확보, 화물터미널 확충
  - ✓ 부산항 및 광양항
    - 직접투자 형태로 선진외국의 자본과 기업 및 기술을 유치→ 해당기업의 성장 잠재력 극대화
- ✓ 다국적 기업들의 지역물류센터, 지역본부, 콜센터 등의 유치 및 동북아 주요 도시와의 국내외물류네트워크 구축 필요

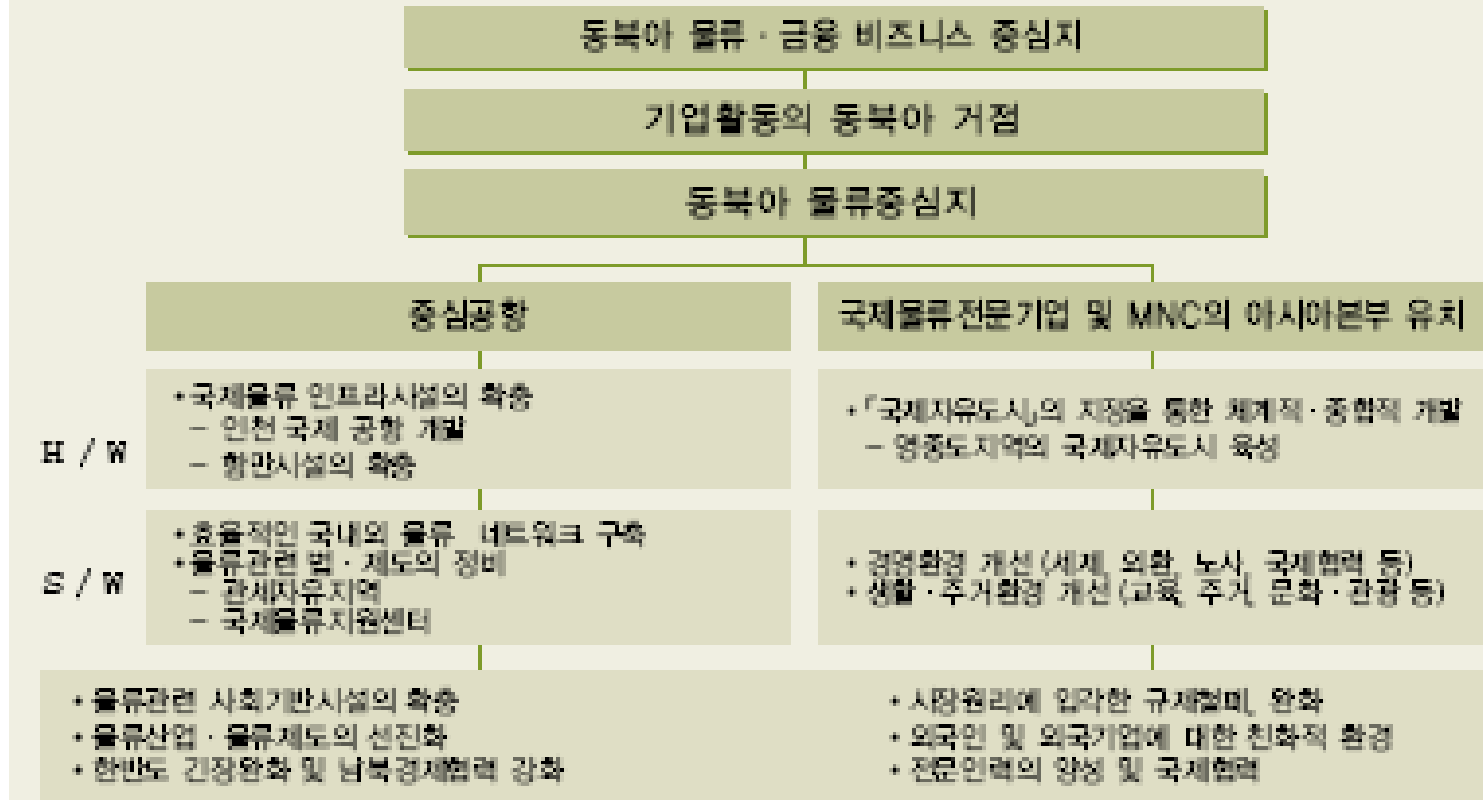
## 3.1 한국의 동북아 물류중심지화 정책

### ▶ 7대 세부 추진과제

- ✓ 교통시설 투자배분 조정
- ✓ 국제경쟁력을 가진 물류 전문기업 육성
- ✓ 물류거래 투명화
- ✓ 물류인력 양성
- ✓ 국제물류 지원제도 개선 및 물류기업 유치
- ✓ 막힘없고 서류없는 물류정보시스템 구축
- ✓ 동북아철도망 구축

# 동북아 물류중심지화 추진의 기본 전략

## 동북아 물류 중심지 개념도



## 3.1 한국의 동북아 물류중심지화 정책

### ▶ 한국의 동북아 물류중심지화 정책의 문제점

#### ✓ 동북아지역에 대한 접근방식상의 문제점

- 전략적 시각이 동북아 비즈니스 중심에서 동북아 경제중심으로 확대됨에 따라 선택과 집중에 의한 전략적 접근이 다소 어려움

#### ✓ 경제자유구역 지정여건상의 문제점

- 현재 부산·진해, 광양, 인천경제자유구역 지정
- 국제공항, 국제항만, 광역교통망, 정보통신망, 용수, 전력 등 기반시설에 해당되는 경우 경제자유구역 신청 가능→기반시설을 유치하기 위한 막대한 예산 낭비 가능성 존재(타지역에서 지정을 요청하는 경우)



## 3.1 한국의 동북아 물류중심지화 정책

- ✓ 경제특구관련 다수의 유사제도 존재
  - 경제자유구역, 관세자유지역, 자유무역지역, 국제자유도시, 외국인기업 전용단지 등의 유사제도 존재
  - 외국인에 대한 혼란 야기
  - 상이한 근거법 및 관련부처로 인한 다른 법률의 적용 가능성
  - 한 지역내 상이한 경제특구 존재 가능성
- ✓ 항만투자우선순위 문제
  - 광양항의 경우 배후부지 및 항만관련 지원시설이 거의 전무한 상태임 → 광양항 활성화를 위한 근본적인 대책이 수립되지 않음

## 3.1 한국의 동북아 물류중심지화 정책

### ✓ 자금부담 문제

- 동북아 물류중심로드맵을 이행하기 위한 자금 조달에 대한 구체적인 방안 부재→실현가능성의 문제

### ✓ 국제적인 물류전문기업양성 대책 미흡

- 글로벌물류기업 유치전략수립과 유치활동 포함되어 있으나 국제적인 물류전문기업 양성에 대한 구체적인 내용 전무

### ✓ 업무복귀명령제도 도입에 따른 대비책 미흡

- 물류시장의 안정을 위한 업무복귀명령제도 도입에 따라 노동계의 반발 예상→대비책 마련 미흡

## 3.1 한국의 동북아 물류중심지화 정책

- ✓ 물류관련전담 정부부처의 부재
  - 물류인프라 외 관련산업의 유형에 따라 관련된 정부부처 다양  
→ 통일된 물류관련 정책 수립의 어려움, 업무조율 곤란
- ✓ 물류관련법규의 복잡성
  - 화물차운송업, 창고업, 도매 배송업 등 현행 물류업종은 각각 개별적인 법률에 의해 규정 → 통합적인 물류관리의 어려움
- ✓ 동북아 주변국에 대한 사전연구 미흡

## 3.2 동북아 물류중심지로서 한국의 평가

## 3.2 동북아 물류중심지로서 한국의 평가

### ▶ 동북아 3국의 물류중심지 여건 비교

국명	강 점	약 점
한국	<ul style="list-style-type: none"> <li>-지리적 중심지</li> <li>-양호한 항만조건</li> <li>-허브 공항으로 유리한 입지조건(인천국제공항)</li> <li>-비용면에서 일본에 유리, 중국보다 물류 관련제도 발달</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-대륙횡단철도 운송시 러시아, 중국화물 이동 방향 역행</li> <li>-항만시설의 확충 필요</li> <li>-중국보다 고비용, 제도면에서 일본에 뒤짐</li> <li>-서비스면에서 뒤떨어짐</li> </ul>
일본	<ul style="list-style-type: none"> <li>-북미방향 해상운송시 물류 중심지</li> <li>-중심항만의 여건 양호</li> <li>-물류관련 제도 발달</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-동북아 주변부에 위치</li> <li>-육상운송의 연결 어려움</li> <li>-물류관련 비용 가장 높음</li> </ul>
중국	<ul style="list-style-type: none"> <li>-육상운송망 연결유리</li> <li>-급속한 경제성장, 물동량 증가</li> <li>-비용저렴</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-환동해 연안으로서 해상 운송 어려움</li> <li>-북미방향 화물 이동방향 역행</li> <li>-운송시설 부족, 제도적 여건 미비</li> </ul>

## 3.2 동북아 물류중심지로서 한국의 평가

### ▶ 한국 VS 중국

#### ✓ 중국

- 동부와 서부내륙간 연계성이 낮음
- 물류시장에서의 과잉공급과 가격경쟁, 서비스 품질 저하 등 아직 고부가가치 물류시장은 미형성

✓ 중국의 신규항만 개발, 선사의 직기항 증가는 위협 요인으로 작용

✓ 단순 물류서비스, 낮은 IT 등 취약한 물류기반환경은 기회 요인으로 작용

## 3.2 동북아 물류중심지로서 한국의 평가

### ▶ 한국 VS 일본

#### ✓ 일본

- 지속적인 물류체계개선 노력에도 불구하고, 구조적인 문제로 물류비 지속적으로 증가
- 다각적인 수입경로, 주요항에 물동집중 등으로 인해 보관 및 운송비용 지속적으로 상승

- ✓ 주요항만의 정체와 물류인프라의 효율성 저하 등 물류체계의 구조적인 문제로 인한 물류비용 증가는 기회요인으로 작용

## 3.2 동북아 물류중심지로서 한국의 평가

### ➤ 동북아 물류중심지로서 한국의 SWOT 분석

#### ✓ 강점(Strength)

- 동북아 지역에서 지정학적으로 유리한 위치
- 국제물류수송의 중심인 항만과 공항의 인지도가 대체로 높음
- 항만비용 저렴, 환적 화물 처리 비중이 높음

#### ✓ 약점(weakness)

- 국제물류수송 관련 인프라 및 거점물류센터 역할을 수행할 항만과 공항의 배후물류단지 부족
- 외국기업의 투자 유치를 위한 국내 투자환경 미흡
- 북한 리스크 상존



## 3.2 동북아 물류중심지로서 한국의 평가

### ✓ 기회요인(Opportunity)

- 동북아 경제권 성장→동북아시아 역내 교류의 활성화
- 중국의 성장→중국의 투자 기회 및 대외 교역 확대에 의한 물류 증대 예상

### ✓ 위협요인(Threat)

- 국제물류거점을 선점하기 위한 주변 국가들(홍콩, 중국, 대만, 일본 등)의 강력한 허브(Hub) 전략
- 중국의 급부상

## 3.2 동북아 물류중심지로서 한국의 평가

### ➤ 동북아 물류중심지로서의 한국의 여건

#### ✓ (지리적) 동북아 물류중심지로서 입지적 우위 구비

- 해상교통의 요충지
- 지정학적으로 동북아 지역의 간선항로상에 위치
- 동북아 지역의 물류거점항 성장 가능성(부산 가덕신항, 광양항)
- 동북아 항공교통의 중심축 부상 가능성(인천국제공항)
- 한반도종단철도(TKR), 시베리아횡단철도(TSR) 연결시 철도수송 우위 확보 가능성

#### ✓ (접근성) 해상환적수송 네트워크 구축

## 3.2 동북아 물류중심지로서 한국의 평가

- ✓ (인지도) 세계 5위의 컨테이너항만 보유
  - ✓ (구매력) 거대한 배후 경제권 형성
  - ✓ (기술력) 발달된 물류정보 인프라 보유
- 
- ✓ 입지적 비교우위와 상대적으로 우수한 물류서비스 제공  
→ 동북아 물류중심지로서의 위상 선점 가능

## 3.3 동북아 물류중심지 구축방안

- 3.3.1 동북아 국가의 물류여건 변화에 따른 대응방안
- 3.3.2 물류 인프라의 확충
- 3.3.3 항만배후단지 개발
- 3.3.4 한국의 동북아 물류중심지화 정책 개선

### 3.3 동북아 물류중심지 구축방안

- 동북아의 관문, 물류선진국으로 도약할 수 있는 무한한 가능성 존재
- ✓ 우수한 인력과 물류인프라, 지정학적 이점 등 고려
- 동북아 물류중심지 실현의 장애요인 존재
- ✓ 급변하는 세계 물류환경의 변화, 중국의 대규모 물류시설 확충, 세계물류시장의 과점화 현상 등
- 동북아 물류중심지를 구축하기 위한 구체적이고 실천적인 방안 필요

### 3.3.1 동북아 국가의 물류여건 변화에 따른 대응방안

## 3.3 동북아 물류중심지 구축방안

- 동북아 국가의 물류여건 변화에 따른 대응방안
  - ✓ 중국과 선진국간 교역을 우리의 물류체계에 연계시키는 적극적인 대응 필요
    - 물류시스템의 국제적 연계능력 필요
  - ✓ 안정적인 물류 인프라 구축
    - 종합물류기지의 기능과 역할 확보
  - ✓ S/W적 환경 구비
    - 적극적인 외국 기업 유치를 통한 독점적 위치의 선점 필요
  - ✓ 주변국과 FTA를 통해 물류중심지화를 위한 시장접근성 확보

### 3.3.2 물류 인프라의 확충



## 3.3 동북아 물류중심지 구축방안

### ➤ 물류 인프라의 확충

#### ✓ 항만 시설 조기 확충

- 동북아 중심 항만과 공항을 확충하기 위한 투자 및 집중적인 개발 필요

#### ✓ 효율적인 연계수송체계 구축

- 부산항과 광양항을 중심항만으로 동북아 주요 항만과 Feeder 서비스 네트워크 구축
- 인천국제공항의 Sea-Air 연계수송 활성화
- 중장기적으로 아시아횡단철도와의 연계 기반 구축

## 3.3 동북아 물류중심지 구축방안

### ✓ 물류전문기업 및 인력의 육성

- 항만 및 공항의 경쟁력을 높이기 위한 전문 물류업체 육성
- 제3자 물류를 중심으로 하는 물류산업의 고도화 추진→비용 절감 및 서비스 효율화, 세계적 네트워크 구축
- 국제물류와 관련된 전문지식 및 언어능력 · 정보기술 활용능력이 탁월한 인력을 양성할 수 있는 프로그램 도입 및 전문교육기관 설립

### ✓ 물류정보화 기반 구성

- 공개네트워크 이용, 화물추적시스템의 적극적 활용, 물류기업의 ERP와 연계, 기존 물류시스템의 적극적 활용
- 해외 TradeNet과의 연계 추진

## 3.3 동북아 물류중심지 구축방안

### ✓ 항만 물류 서비스 효율 제고

- 물류 서비스의 향상과 적극적인 항만 마케팅 필요
- 부산항, 광양항 단일 항만운영시스템화 검토
- 터미널 ONE-STOP 서비스 체제구축, ONE-ROOF 시스템 구축
- 하역의 기계화 및 자동화, 하역장비 구입시 세제 혜택 부여
- 항만의 민영화와 자율화
- 컨테이너 검색기기 도입 및 장소 확보
- 항만 노무공급체계 개선 → 선진적인 항만노무공급제 정착

### 3.3.3 항만배후단지 개발

## 3.3 동북아 물류중심지 구축방안

### ➤ 항만배후단지 개발의 중요성

- ✓ 안벽 및 장치장 위주의 컨테이너항만은 부가가치 물류기능을 수행할 수 있는 종합물류서비스 공간을 제공할 수 없음→동북아 물류중심항만으로의 성장 한계
- ✓ 세계 주요 경제권의 물류중심항만은 대부분 배후단지 개발 및 운영을 통해 경제적 부가가치를 극대화
- ✓ 다양한 부가가치 서비스를 제공하는 항만배후단지 개발 및 해외직접투자의 유치의 중요성 증대
- ✓ 부가가치 물류서비스를 제공하는 항만배후단지 개발전략 필요→물류중심지화를 통해 경제적 부가가치 극대화

## 3.3 동북아 물류중심지 구축방안

- 한국의 항만배후단지 개발 및 외국 물류기업 유치 현황
  - ✓ 총 256만평의 항만배후부지 조성
    - 부산신항 134만평, 광양항 122만평
  - ✓ 세계적 물류기업 유치 촉진을 위한 제도적 기반 마련
    - 입주기업에게 각종 인센티브를 제공할 수 있도록 자유무역지역법 개정, 시행(2004.6)
  - ✓ 적극적인 물류기업 유치활동 전개
    - 투자이사결정시스템 개발, 제공 (2004.4) 및 투자관심기업 지속 발굴
  - ✓ 부산항 감천물류단지 4만평에 3개 기업 유치
  - ✓ 광양항 배후물류단지에 5개 기업과 MOU 체결

## 3.3 동북아 물류중심지 구축방안

### ➤ 항만배후단지 개발 전략

- ✓ 항만배후단지의 조기 확충
- ✓ 항만배후단지 개발 지원제도 개선
- ✓ 부가가치 물류서비스 제공이 용이한 항만배후단지의 조성
  - 항만과 배후 산업단지를 연계하는 항만클러스터 육성
  - 클러스터 효과를 극대화할 수 있는 적합 산업 선정
- ✓ 수요자 중심의 항만배후단지 개발 및 운영
- ✓ 항만개발과 동시에 배후단지 개발 및 연계수송망 구축
- ✓ 항만배후단지의 높은 분양가/임대료 개선
- ✓ 자유무역지역의 이점 최대 활용

### 3.3.4 한국의 동북아 물류중심지화 정책 개선



## 3.3 동북아 물류중심지 구축방안

### ▶ 한국의 동북아 물류중심지화 정책 개선

#### ✓ 물류중심과제의 우선정책 수립

- 정책수행 및 예산의 최우선 배정 → 한국의 핵심역량 집중

#### ✓ 경제자유구역의 신중한 선정 및 투자

- 동북아 물류중심지화에 기여할 수 있는 지역만을 선정하여 집중적으로 투자

#### ✓ 유사 경제특구지역의 통합

- 유사한 기능을 수행하고 있는 경제특구제도를 하나로 통일, 관련법 재정비 필요

## 3.3 동북아 물류중심지 구축방안

- ✓ 물류로드맵상 광양항에 대한 우선 투자, 물동량 유도정책 수립
  - 선박기항부진, 화물처리실적 부진, 항만배후단지 개발지연 등의 현안문제 해결을 위한 다양한 방안 필요
- ✓ 자금수요계획의 수립
  - 동북아 물류 중심전략 수행상 필요한 자금수요 예측, 자금조달계획 수립
  - 적절한 예산 확보 필요
- ✓ 업무복귀명령제도 도입에 따른 다양한 대비책 강구
  - 대체인력 투입방안, 제3자 물류활성화 대책 등 다양한 대책 필요

## 3.3 동북아 물류중심지 구축방안

- ✓ 물류관련 정부부처의 업무조정과 다양한 물류관련법규 정비
  - 물류관련 정부서비스의 원스톱 처리 필요
  - 국제물류와 관련된 내용을 하나로 통합하는 법률 도입 고려
- ✓ 국가물류체계 개선대책의 일관성 유지
  - 정책수립시 관련담당자들의 사전 의견 조율 필요
  - 정기적인 의견교환의 장 마련
- ✓ 동북아 주변국에 대한 상시 모니터링 제도 도입
  - 동북아 주변국인 중국과 일본의 물류정책과 경제상황에 대한 상시 모니터링 체제 구축
  - 적극적이고 유연한 대응방안 모색 필요

## 4. 해외 성공 사례

# 해외 성공 사례

## ▶ 네델란드 : 로테르드항

- ✓ 80년대 초 유가상승, 재정적자, 고임금으로 인해 산업경쟁력 상실
- ✓ 1983년 이후 범국가적 개방 및 기업친화적 정책 지속적 추진
- ✓ 물류중심 국가화 전략 추진 (유럽의 관문화)
  - 항만, 공항 및 내륙연계 교통망 등 물류인프라 구축
  - 유럽최고수준의 외국인 투자, 기업활동 여건 조성
  - 전문화되고 시장지향적인 물류정책 추진
  - 외국기업의 유럽물류기지 적극 유치

# 해외 성공 사례

## ✓ 네델란드의 물류경쟁력 우수 요소

- 유럽의 관문이라는 지정학적 이점
- 물류인프라 및 배후연계수송망
- 우수한 노동력 풍부 및 노동시장의 유연성
- 유연한 관련법 체계 등 적극적인 정부지원체계
- 현대식 물류정보통신체계
- 부가가치물류의 활성화→비용절감 및 다양한 고객요구에 대한 신속하고 유연한 대응
- 글로벌화 및 현지화의 이점 도모

# 해외 성공 사례

## ▶ 싱가포르 : 싱가포르항

- ✓ 협소한 국토, 적은 인구, 빈약한 자원 및 높은 무역의존도 → 전방위적 국가개방정책(Gateway to Asia) 추진
- ✓ 물류인프라의 착실한 구축
- ✓ 전략적인 국가정보화 추진으로 물류정보화 달성
  - 정보화 정책을 정부 주요시책으로 추진
- ✓ 아시아 최고수준의 투자여건 조성 및 정부의 적극적 유치노력
  - 기업친화적 정부정책으로 외국기업 유치에 성공

# 해외 성공 사례

## ✓ 싱가포르의 물류경쟁력 우위 요소

- 유리한 입지조건 → 유럽, 아시아, 북미를 연결하는 글로벌 기간항로의 요충지
- 세계적 수준의 인프라인 항만 및 공항시설, 물류서비스체계 구축
- 무역자동화시스템(TradeNet)을 통한 무역관련서류 및 통관절차 처리 → 운영비용절감, 신속한 통관, 정보 정확성의 제고, 향상된 고객서비스의 제공
- TradeNet과 항만자동화 시스템인 PortNet 상호 연계 → 외국의 주요 항만들과 네트워크 구축
- 전국민의 영어구사 능력, 노동시장의 유연성



# 해외 성공 사례

## ▶ 홍콩 : 홍콩항

✓ 2001년 11월초 홍콩물류개발위원회 결성

- 중국본토의 내륙운송망 개발과 공급망체계를 위한 통합계획의 구축

✓ 현대화된 물류센터의 지속적 확보 노력→국제물류거점의 경쟁적 지위를 유지하기 위한 전략 추진

✓ 홍콩항 컨테이너 터미널에 물류센터 건설→일관수송서비스 제공

# 해외 성공 사례

## ✓ 홍콩의 물류경쟁력 우위 요소

- 전통적인 자유무역항으로 경제적으로 독립된 하나의 항만도시국가 형태
- 항만 및 인접하는 모든 지역을 비관세지역으로 지정
- 기간항로상 유리한 위치 → 중국 화물의 환적항 역할 담당
- 다양한 연계수송경로 보유
- 무관세, 투자장벽 제거, 자유로운 정보 흐름의 확보, 효율적인 인프라 보유
- 전문인력의 확보, 효율적인 물류지원