

동북아 가구류 무역구조 분석을 통한 항만물류 비즈니스 모델의 탐색 †

오용식* · 권문규** · 구경모***

A Study on Trade Structure of Furniture and Port Logistics Business Model in North-east Asia

Yong-Sik Oh · Moon-Kyu Kwon · Kyoung-Mo Koo

Abstract : In general, furniture industry, with its high foreign dependency, has serious logistics issues that are commonly raised in such countries as Korea, China and Japan. This leads to my different possibilities & ways of rationalizing the logistics systems that utilize port hinterlands. Thus the purpose of the present paper is to create new logistics systems which will work effectively across the three countries.

In this research study, we came up with 2 logistics models in which the port hinterland of Busan serves as the distribution center for furniture industry, and the models were suggested as the cooperative logistics business systems for the North-east asian region. In the proposed models, 'Busan furniture logistics center' has the dual functions of 'the cross-docking center from China to Japan' and 'the assembly & delivery center for furniture imported by Japan'.

To have this logistics business center materialized, we propose that policy-level supports from the relevant port authorities be provided in the following three aspects: overseas investment promotion focused on the furniture industry of Japan, protection & enhancement of competitiveness for the port of Busan, and utilization plans for the new port hinterland of the city.

Key Words : Furniture industry, Trade Structure, Port Logistics Business Model

▷ 논문접수 : 2014. 08. 25. ▷ 심사완료 : 2014. 09. 12. ▷ 게재확정 : 2014. 09. 20.

† 본 논문은 KMI-KMOU 국제물류학연구공동연구센터의 연구과제를 일부 이용한 것임.

* 한국해양대학교 국제무역경제학부 교수, 대표집필, ysoh@kmou.ac.kr, 051-410-4401

** 한국해양대학교 물류시스템공학과 교수, 공동연구, mkkwon@kmou.ac.kr, 051-410-4331

*** 동의대학교 유통관리학과 교수, 교신저자, kookm@deu.ac.kr, 051-890-1551

I. 서론

1. 연구의 배경과 목적

한중일 3국을 포함한 아시아 물류시장이 향후 세계 물류시장을 선도할 것이라는 데에는 세계적 공감대가 이루어지고 있는 상황이며, 이러한 상황인식 하에 한국교통연구원에서는 한중일 역내물류 활성화와 글로벌 3PL시장의 확대를 2030 국가물류 트렌드 중에서도 핵심적 키워드로 뽑은 바 있다.(정승주, 2010, p.11)

이러한 시대에 동북아시아 지역의 물류적 중심지에 위치하며, 대형 허브항만과 공항을 보유한 우리나라의 물류산업은 또 한번의 도약을 위한 좋은 기회를 맞고 있다고 할 수 있겠다. 그러나 그동안 우리나라에서 부산항을 보는 시선은 대규모로 개발되고 있는 중국의 항만들과의 양(量)적 경쟁에만 매몰되는 경향이 있고, 부산항을 활용하여 부가가치를 생산하려는 질(質)적인 부분은 상대적으로 경시되어온 것도 사실이다. 따라서 최근 물류를 통한 부가가치 증진을 목표로 항만배후단지를 활용하는 물류 비즈니스모델에 대한 연구가 많아지고 있는 것은 다행이라 할 수 있겠다.

다만, 국내의 관련 연구 대부분이 ‘물류 비즈니스모델’을 이론적인 측면에서 분류하고 특정 기업의 사례를 연구하는 측면이 강했던 반면, 부산발전연구원에서는 부산신항 배후의 국제산업 물류도시 적합모델로 운송장비산업, 철강, 기계 및 기계부품산업, 전기전자산업, 농림수산업 및 기타산업의 물류 비즈니스 모델을 제시한 바 있다.(김울성 외, 2009) 본 연구에서는 이러한 산업별 물류 비즈니스 모델의 개발을 추구하고, 지금까지 다루어진 바가 거의 없는 가구류의 무역에서 새로운 물류 비즈니스 모델을 발굴하는 것을 목표로 하였다.

본 연구에서 가구산업에 포커스를 두는 이유는 다음과 같다.

먼저 한중일 협력적 물류 비즈니스에서 우리나라의 가장 유력한 자원인 부산항의 활용도이다. 부산항은 동북아시아 항만 가운데 어느 항만보다 밀도 높은 지역내 피더네트워크를 보유하고 있다. 2012년 7월 기준으로 주간 70회의 한일항로와 46회의 한중항로망의 중심에 부산항이 위치한다.

부산항과 일본의 5대항의 시간/비용 경쟁력 비교결과, 부산항은 일본 서안지역에 대하여 비용우위, 시간열위가 일반적인 것으로 나타나고 있다.(부산대학교, 2019) 즉, 부산항의 피더네트워크를 이용한 경로보다 일본의 주요항에서의 육상운송을 이용하는 것이 시간적으로는 우위에 있다는 것이다. 이는 부산항을 이용한 물류 비즈니스모델에서는 물류의 비용측면이 보다 중요한 산업군을 대상으로 하는 비즈니스모델이 필요함을 의미하며, 태생적으로 물류비용의 부담이 크고 JIT 등 시간적 물류서비스가 확산되어있지 않은 가구산업은 이러한 범주를 만족시킨다.

가구산업에 중점을 둔 두 번째 이유는 가구산업이 질량에 비해 부피가 큰 대량화물임에도 불구하고 아직까지 부산신항의 배후물류단지에서 제대로 취급되지 않고 있기 때문이다. 가구류는 한중일 3국에서 모두 해외 의존도가 높은 산업분야이다. 또한 가구류는 전통적으로 물류가 중시되는 분야이며, 특히 작금에는 IKEA 등 유럽메이커의 적극적 아시아시장 진출전략으로 인하여 수출입 물류문제가 이슈가 되고 있는 것으로 보고되고 있다. 이러한 가구류 수출입 물류 구조는 향만배후지를 이용하여 합리화될 수 있는 여지가 있고, 거기에 새로운 물류 비즈니스를 창출할 기회가 있을 것으로 기대할 수 있다. 본 연구에서는 그 점에 착목하여 가구류에 특화된 물류 비즈니스 모델의 개발을 시도한다.

이와 같은 이유로 본 연구에서는 부산 신항의 배후지를 한중일 3국의 가구류 유통의 중심지로 삼는 3국간 물류 비즈니스 모델의 개발을 주요 내용으로 한다. 가구류는 그 물리적 특성상 많은 향만물동량 수요를 창출할 수 있는 분야로도 기대할 수 있다.

2. 선행연구 분석

‘가구’에 대한 연구는 디자인이 중심이며, 가구산업에 대한 경제적 연구는 많지 않다. 그 또한 가구업의 국제경쟁력에 관한 것이 주요한 것이며, 필자들의 노력에도 불구하고 물류에 관한 것은 찾아볼 수 없었다. 따라서 본 연구는 국내에서는 가구류의 물류에 관한 첫 번째 시도로 볼 수 있다.

국내 향만 물류배후단지 개발문제는 2000년대에 걸쳐 꾸준한 연구가 이뤄졌다. 대표적 선행 연구를 정리해보면, 심기섭외(2005)는 중국내 한-중일 다국적기업의 물류니즈를 반영한 향만 배후물류단지 비즈니스모델을 연구하였고, 이성우(2009)는 국제분업화 구조 속에서 기업 SCM 니즈를 반영한 우리나라 향만 배후물류단지 비즈니스모델을 제시하였다. 그리고 임영태외(2008)는 국내외 향만 배후물류단지 비즈니스 사례 및 실증분석을 통한 향만별 특징적 체계를 제시하였고, 구경모(2008)는 부산 신항 배후물류단지에 대한 큐슈경제권의 일본계 투자기업 유치 중심으로 비즈니스모델을 제시하였으며, 김울성외(2009)는 동남권 경쟁우위산업 및 품목을 배경으로 부산 신항 배후 국제산업물류도시 개발과 활성화 방안을 연구하였다. 또 박병주(2009)는 부산 신항에 경남지역 산업과 연계한 부가가치창출 물류 비즈니스 모델을 제시한 바 있다.¹⁾ 한편 박진희외(2011)는 한중일 3국간 협력적 물류 비즈니스 모델을 제안한 바 있으며, 구경모외(2012) 역시 부산신항 배후지를 대상으로 농산물 및 농식품 분야의 물류 비즈니스 모델을 제시하였다.

1) 이상의 분석은 구경모 외(2012)를 이용한 것임

〈표 1〉 항만 물류 비즈니스모델 개발과 관련된 주요 선행연구

연구과제	연구자 (연도)	연구목적	연구방법	연구내용
중국 동북권기업 및 화물유치를 위한 Biz 모델수립	심기섭 외 (2005)	중국내 한-중일 다국적기업의 한국항만배후단지 투자 및 화물유치 활성화	문헌조사, 통계조사, 현장답사 및 면담	중국동북권 물류현황 조사와 다국적 기업 물류네트워크 조사, 기업별 유치전략등
한-중일 산업내 무역 분석을 통한 항만물류 유치대상 및 Biz 모델발굴	이성우 (2009)	주요산업의 교역구조와 항만 배후단지를 활용한 기업행동에 기초한 니즈를 반영한 항만배후단지 경쟁력 제고 방안	문헌조사, 기존연구 검토, RCA지수분석, 면담	국제분업화와 우리나라 산업경쟁력 분석, 항만 배후단지 중심 산업별 공급사슬 실증 분석등
항만배후단지의 물류 Biz 모델에 기초한 물류정책방향	임영태 외 (2008)	국내외 항만배후단지 입주기업의 물류네트워크 유형분석과 항만배후물류단지 발전정책 제시	문헌조사, 설문조사, 전문가 인터뷰, SWOT분석	항만배후단지 비즈니스 모델 이론검토, 물류 Biz 사례 및 실증분석, 물류정책 방향제시
부산신항만 배후물류 단지의 일본계 투자 기업 유치에 대한 연구	구경모 (2008)	부산경제권과 일본 큐슈경제권의 상보적 무역관계를 기반으로 본 부산신항 배후단지의 활용과 운영방안 제시	문헌조사, DB분석, 사례조사	부산경제권과 큐슈경제권의 수출입 물류특성 조사, 물류수요에 근거한 물류 Biz 모델
국제산업물류도시의 물류 Biz 모델개발 및 활성화 방안연구	김율성 외 (2009)	부산 국제산업물류도시의 경쟁우위산업 도출과 그에 따른 물류 Biz 모델 구축	문헌조사, DB분석, BCG Matrix기법	동남권 경쟁우위 품목 분석, 국제물류산업도시 개념과 물류 Biz 모델
신항 배후지역 활성화를 위한 기업유치 전략 및 Biz 모델 개발	박병주 (2009)	경남산업과 연계한 신항 부가가치 창출의 물류 Biz 모델 발굴과 기업유치전략 활용	문헌조사, DB분석, 사례연구, SWOT분석	신항 수출입화물 기중점 분석, 항만배후단지 물류 Biz 형태분석등
한중일 협력적 물류 비즈니스 모델개발	박진희 외 (2011)	3국간 협력적 물류 비즈니스 모델의 개발	문헌조사, 사례조사, 시나리오기법	항만 수출입화물 특성 분석 항만비즈니스 적합모델 분석 및 설계
부산신항 배후 물류 단지의 물류 비즈니스 구축방안	구경모 외 (2012)	농산물 및 농식품 분야에서 국제물류 비즈니스 기회의 증대를 강구	문헌조사, DB분석, 인터뷰조사	일본화물 유치가능성 분석, 물류 비즈니스모델 제안

주 : 구경모 외(2012)를 보완하여 작성

이상에서 살펴본 바와 같이 최근 국내에서 항만을 활용한 물류 비즈니스모델의 개발에 관한 연구가 진척되고 있는 것은 항만간 경쟁을 양적인 것에서 질적인 것으로 그 관점을 전환시키고 있다는 점에서 고무적이라 할 수 있겠다. 다만, 연구의 방향을 이제는 이론적 측면으로부터 보다 실질적으로, 구체적인 것으로 바뀌나갈 필요가 있으며, 그러한 측면에서 본 연구는 가규류의 국제물류에 대한 보다 깊은 고찰을 통해 실현가능한 항만물류 비즈니스 모델을 제안하고자 한다.

II. 가구산업의 특성과 동향

1. 가구산업과 가구류의 물류

가구(家具)는 실내에 설치하는 가구류의 총칭으로 일반적으로는 의자나 책상 같이 움직일 수 있는 것을 말하나 광의로는 붙박이 옷장이나 벽난로 같이 건물에 붙어 있는 것도 포함되므로 가구와 건축의 경계가 불확실하다. 또한 최근에는 거리가구(Street Furniture)로서 가로등, 우체통, 쓰레기통 등이 포함되어 가구의 영역이 크게 확장되고 있다.(무역위원회, 2004, p.11) 가구를 분류하는 관점은 기능, 용도 구조, 재료, 형태, 생산량, 효율성 및 편의성 등이 있으며 특히 기능, 용도, 구조 형태에 의해 분류하는 것이 일반적이다.(이승덕, 2008, p.6)

이처럼 가구는 내구소비재이면서도 종류가 매우 다양하며, 문화상품의 하나로 설계/개발, 제조, 판매에 이르기까지 소비자의 감성에 호소하는 상품으로 여겨지고 있다. 따라서 가구산업은 노동집약적이면서도 디자인 관련요소가 매우 중시되는 산업이다. 산업연구원에 따르면 가구산업은 다양한 디자인과 숙련기술이 필요하며 목재가구의 경우 목재업에 비해 6배 이상의 고부가가치형 생산구조를 지닌 산업이다.(산업연구원, 2010, p.223)

가구는 원자재를 구입한 후부터 여러가지 공정과정을 거쳐 판매가 가능하게 만들어지는데 이때 원자재부터 여러 가지 공정 과정에 따라 가구산업을 다양하게 세분화할 수 있다. 이러한 가구산업(제조업)은 우리나라 표준산업분류상 32류로 분류되며, 32류의 가구 제조업은 8개의 소항목으로 재분류되고 있다. 제조업 이외에 가정용 가구도매업(46431), 사무용 가구도매업(46591), 가구소매업(47520), 식탁 및 주방용품소매업(47592), 중고가구소매업(47861) 등 도매업과 소매업에서도 다양하게 분류되어있다.

무역에 있어서 품목분류의 기준이 되는 HS코드 상에서 가구는 조명기구와 같이 94류로 분류되고 있으며, 중분류상 의자(9401), 의료용가구(9402), 기타가구와 부분품(9403), 매트리스류(9404), 조명기구(9405), 조립식건축물(9406)의 6가지 품목으로 구분한다. 전통적인 가구의 개념상으로는 9401류와 9403류만이 해당되지만, 넓은 현대적 의미로는 94류 전체를 가구로 받아들일 수 있다.

소품이나 DIY 기술이 적용된 가구가 아닌 경우는 통상적으로 배송 물류서비스가 수반되는 상품이다. 따라서 주문 혹은 구매결정의 시점과 납입 혹은 사용의 시점 사이의 격차가 심하게 생길 수 있다. 이러한 납입 리드타임을 줄이기 위해서 물류센터나 공장출하 보관지에서는 적정량의 재고를 배치하고 효율적 출하준비, 신속한 배송서비스를 구축해야한다. 또한 배송 시에는 무겁고 부피가 커 운송효율이 떨어지는 한편, 하역 및 취급설치 시 파손이 발생하여 상품가치에 치명적 영향을 주는 문제점을 가진다.

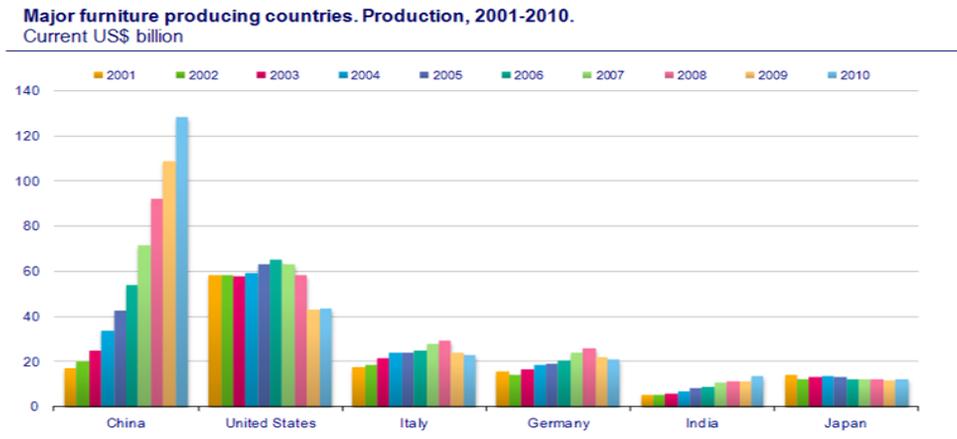
따라서 가구제조업은 다양한 주문요청에 대응하기 위해서 소품 등은 소비지 근접지에 안전재

고를 보유하는 반면, 상품의 모델을 결정하는 대품은 최소한의 재고를 가지고 그 주문 변동량을 즉시 조달하는 연기전략(Postponed Logistics)을 활용하고 있다. 특히 가구 수출입 물류체계에서는 이러한 수요변화에 대응한 연기전략을 활용한 물류지원시스템이 매우 긴요한데, 최종 수요가 확정되는 순간 조립작업과 상품포장 등의 부가가치지원 서비스가 출하 및 배송 직전에 이뤄지는 것이 중요하며, 그러한 재고보관과 부가가치지원 서비스를 저렴하게 행할 수 있는 물류센터의 역할이 매우 중요하다. 이러한 물류센터는 피더망과 스케줄이 잘 구축된 항만의 배후지가 최적적이라 하겠다.

2. 세계의 가구생산과 무역 동향

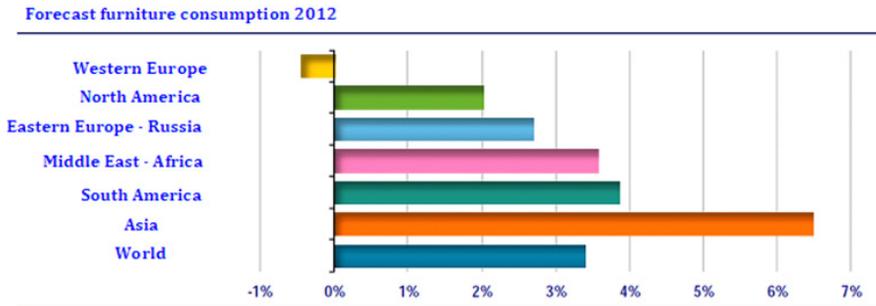
2010년 전 세계의 가구산업 생산량은 연간 약 2740억\$로 추정된다. 이 가운데 선진국의 생산비율은 약 60% 정도이고 선진국 가운데 미국, 이탈리아, 독일 등이 가구의 주요 생산국이다. 이외에 일본, 프랑스, 폴란드, 캐나다, 영국의 가구생산량도 각각 세계 시장의 3% 내외의 점유율을 가진다. 그러나 서구 여러 국가의 가구생산량은 최근 감소세로 돌아섰으며, 중국의 생산량이 세계생산량의 1/4를 점할 만큼 성장하여 중국은 단일국가로는 세계 최대의 가구생산국으로 이미 부상한 상태이다. 중국 이외에 인도, 브라질, 베트남의 가구생산량도 최근 급증하고 있다. 향후에는 아시아지역이 가구의 생산뿐만 아니라 세계적 소비를 주도할 것으로 전망되고 있다.(CSIL, 2011)

〈그림 1〉 세계 주요국의 가구생산액 추이



자료 : CSIL(2011), World Furniture Outlook 2012

〈그림 2〉 주요 지역별 가구소비 전망



자료 : CSIL(2011), World Furniture Outlook 2012

전 세계의 가구무역액은 2000년대 중반 크게 증가했다. 2000년대 초반 세계적으로 500~600억\$ 수준이던 무역액은 2007~8년간 1천억\$를 돌파했으며, 그 동안 중국의 수출액이 크게 증가했다. 2009년부터 세계적 불황으로 인해 전 세계의 가구무역이 900억\$대로 후퇴한 상황이지만 중국의 수출증가추세는 여전히 지속되고 있다.

가구의 주요 수출국은 중국(연간 360억\$, 2011)이 최대이고 이탈리아, 독일, 폴란드가 연간 100억\$ 규모로 뒤를 잇고 있다. 중국은 이미 가구에 있어서 세계 최대의 생산국이며 국내에서 생산된 가구의 절반 이상을 수출하는 세계 최대의 수출국으로 이미 부상한 상태이다. 중국 이외에는 이탈리아, 독일, 폴란드 등 유럽 제국이 가구의 주요 공급원이다. 가구의 주요 수입국은 미국(연간 240억\$, 2011)이 최대이고, 독일, 프랑스, 영국이 각각 연간 100억\$ 내외의 연간 수입을 보이고 있다. 여전히 세계최대의 가구 소비처는 서유럽 제국이며, 미국과 독일은 세계적 가구의 생산국가이면서 동시에 소비국가임을 알 수 있다.(CSIL, 2011)

3. 동북아시아의 가구산업

1) 우리나라의 가구산업

국내 가구산업은 그동안 전형적인 내수산업으로서 수입대체를 통한 무역수지 개선과 함께 고용창출에 크게 기여해왔다. 그러나 국내 가구산업은 목재가구를 중심으로 90년대 이후 주택건설경기 침체에 따른 내수둔화와 WTO의 수입관세 철폐로 인한 외국산 수입급증 등으로 많은 어려움에 직면해 있는 것도 사실이다. 반면, 산업의 생산액은 2000년 3.8조원에서 2010년 11.6조원으로 약 3배나 성장했다. 또한 2000년대 중반 이후 해외투자는 줄고 외제가구의 수입이 크게 늘어나고 있으며, 가구업계 내에서는 한샘, 리바트, 퍼시스 등 일부 가구브랜드의 대형화도 진전되고 있다.

그렇지만 전반적으로 국내 가구산업은 영세기업 위주의 임가공 구조를 띠고 있다. 2010년 전국 사업체 총조사 결과 우리나라 가구산업은 전국적으로 1만여개 사업자가 6만여명을 고용하고 있으며, 사업체당 평균 종사자수는 약 6명으로 목재산업과 비슷한 수준이며, 대부분이 영세기업에 해당한다. 우리나라 가구산업의 지역적 분포를 살펴보면 전 사업체의 56%가 수도권에 입지하고 있음을 알 수 있다. 종사자 수 기준으로는 수도권 집중도가 더욱 높아져 60%를 초과하고 있다. 특히 경기지역의 비중이 매우 커서 사업체 수 기준으로 42%, 종사자수 기준으로는 48%가 경기지역에 집중적으로 분포하고 있다. 수도권 외의 지역에서는 비교적 전국적으로 고른 분포를 보이고 있으며, 상대적으로 부산과 경남지역이 사업체수와 종사자수에서 각각 15% 내외의 점유율을 나타내고 있다.²⁾

가구산업의 품목별 사업체 수 및 종업원 수를 살펴보면 목재가구와 매트리스 및 내장가구가 가장 큰 비중을 차지하고 있다. 사업체 수와 종업원 수의 기준에서 목재가구업의 구성 비중은 60~70%에 달한다. 또한 매트리스 및 내장가구는 20% 내외로 증가했다. 매트리스 및 내장가구의 사업체 수 및 종업원 수가 증가한 것은 최근 자동차산업의 발달로 차량용 의자 수요가 크게 늘었기 때문으로 판단된다.³⁾

2) 중국의 가구산업

중국 가구산업의 연간 생산액은 약 1200억\$에 달하는 것으로 추정된다. 이는 중국이 세계 최대의 가구 생산국임을 의미하며, 생산량의 절반이 수출되어 세계 최대의 가구 수출국으로 이미 부상했다. 중국 내의 수많은 가구기업들 중 거의 절반가량이 중국 가구제조의 중심지라고 불리는 주장강 삼각주(Pearl River Delta)에 위치하고 있는데 이는 광둥성의 선전과 포산, 중산, 광저우, 동관 등지로써 이곳에는 홍콩과 마카오, 대만 등 주변 인접국가의 가구산업 투자가 가장 활발히 일어나는 곳이기도 하다. 이러한 환경 때문에 중국 가구산업으로의 투자는 전 세계를 휩쓴 금융 위기에도 불구하고 지난 30년간 약 7,500억 위안, 우리 원화로는 약 124조 원 정도에 이르렀고, 이러한 막대한 투자를 바탕으로 중국 가구 산업은 1980년대부터 현재에 이르는 약 30년간 매년 32% 정도의 엄청난 성장률을 기록했다.

그러나 중국 가구시장은 아직 성숙되지 않은 시장이며, 단일시장이 아닌 복잡한 구조의 시장이다. 중국 가구시장의 특징은 넓은 지역, 많은 인구, 다양한 문화, 수입 불균형, 운송의 한계, 기타 요인으로 인해 단일시장으로 보기 어려우며 매우 복잡하고 합쳐지기 어려운 구조이다. 그럼에도 불구하고 향후에도 중국의 가구시장은 국민소득 증가, 주택건설면적의 증가, 호텔 사무실 건설면적의 확대 및 국민의 가구에 대한 인식 향상으로 당분간 성장을 지속할 것으로 예상된다.

2) 자료원 : KOSIS, 전국사업체총조사, 2010

3) 이상의 분석은 한국가구산업협회 및 황원구 외(2010) 등을 참조

하지만 이러한 중국가구산업의 문제점은 세계의 공장이라고 불리우듯 많은 산업이 활성화 되면서 상대적으로 3D업종 취급을 받는 가구 산업의 인력난이 심화되었고, 급격한 물가 상승과 임금 폭등으로 인한 코스트의 상승으로 최근 동남아시아의 베트남, 인도네시아 등으로 세계로 부터의 투자와 생산이 분산되는 움직임도 나타나고 있다.⁴⁾

3) 일본의 가구산업

일본의 가구시장 규모는 연간 약 1.5조엔에 달하는 것으로 추정된다. 이 가운데 국내 제조 가구는 약 9천억엔 내외, 수입가구는 6천억엔 등으로 구성되어있다.

2011년의 가정용가구 시장규모는 제조사 출하액 기준으로 전년비 1.5% 증가한 6353억엔으로 집계되었다. 2012년에는 동일본대지진의 부흥수요와 신주택단지 개발계획에 따라 전년비 4.7% 증가하는 6650억엔으로 예측되고 있다.

가정용가구시장은 장기적으로 축소경향을 보이고 있으며, 향후에도 중장기적인 인구의 감소에 따라 시장환경의 악화가 예상된다. 이러한 환경 하에서 고령자인구의 증가에 따라 수요확대가 예상되는 의료, 복지, 간호관련 가구의 새로운 사업영역으로 진출하려는 사업자도 발견된다.

오피스가구시장 역시 장기적인 축소추세에서 좀처럼 벗어나지 못하고 있다. 그러나 한편으로는 일부의 기업에서 오피스공간을 기업의 생산성과 창조성을 높이는 경영자원으로 인식하려는 움직임이 있어 커뮤니케이션 공간 관련 제품의 수요는 견조하다. 2011년 오피스용 가구시장규모는 제조업자 출하액 기준으로 전년비 5.4% 증가한 2613억엔으로 나타났다. 2012년에도 이러한 증가경향이 지속되어 2800억엔으로 예측되고 있다.

생산연령인구의 감소에 따라 오피스워커의 인수도 감소하고 오피스가구의 수요도 중장기적으로 축소되는 시장환경에 있어서 향후 오피스메이커가 사업의 유지, 확대를 도모하기 위해서 해외 오피스시장으로의 진출, 의료, 복지, 교육분야를 시작으로 타 분야로의 사업영역 확대, 취급가구의 질적 향상을 도모하려는 움직임도 강하다.⁵⁾

Ⅲ. 한중일 가구류 무역구조 분석

1. 한국의 가구류 무역구조

우리나라의 연간 가구무역(HS코드 94류 기준)은 현재 60~70만톤, 30억\$ 규모로 추이하고 있다. 2011년 수출은 약 15억\$, 19만톤을 기록했으며, 같은 해 수입은 약 20억\$, 47만톤을 기록했다. 2000년대 중반 이래 수입이 급증하여 한 때 10억\$ 이상의 무역수지 적자가 지속되었으나 2010년과 2011 조명기구 수출의 급증으로 인해 적자폭이 크게 줄었다. 다만 물량을

4) 이상의 분석은 김종광(2012), JETRO(2009) 등을 참조

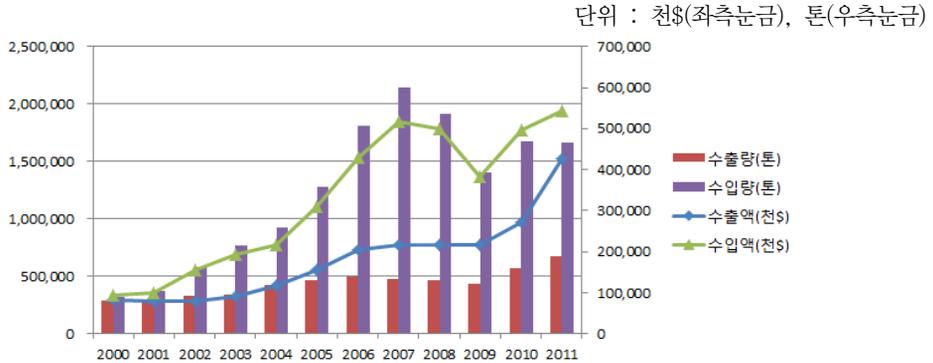
5) 이상의 분석은 日本家具産業振興会(2011), 矢野經濟研究所(2012) 등을 참조

기준으로는 수출량보다 수입량이 30만톤 가량 상회하고 있다.

가구류에 있어서 우리나라 최대의 무역상대국은 중국이다. 2011년 기준으로 수출에 있어서는 금액과 물량 모두 25% 정도를 점하고 있으며, 수입에 있어서는 금액의 22%, 물량의 77%를 점유한다. 그 외에 수출에 있어서는 일본과 미국이, 수입에 있어서는 베트남과 이탈리아가 주요 무역상대국임을 알 수 있다.

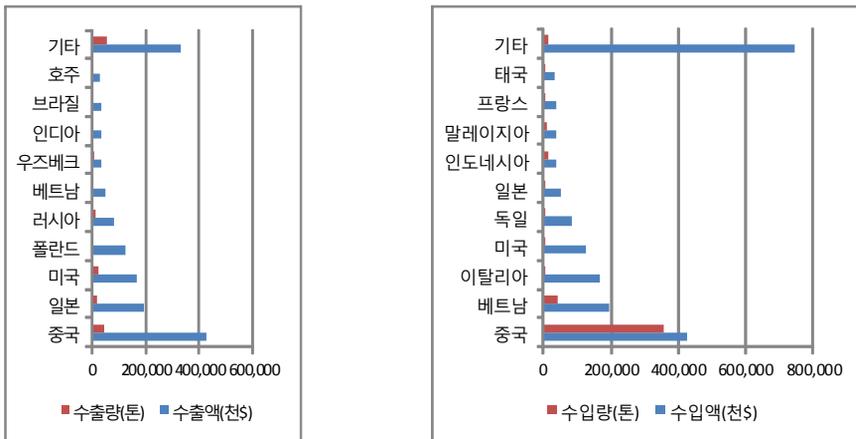
우리나라 가구 수출의 최근 품목별 추이를 살펴보면, 최근 수출액의 증가는 의자류(HS9401)와 조명기구류(HS9405)에서 급격한 증가에 의한 것임을 알 수 있다. 의자류는 특히 수출량 측면에서 최대의 수출품으로 연간 12만톤 규모에 달하고 있으며 전체의 64%를 점하고 있다.

〈그림 3〉 우리나라 가구무역 추이



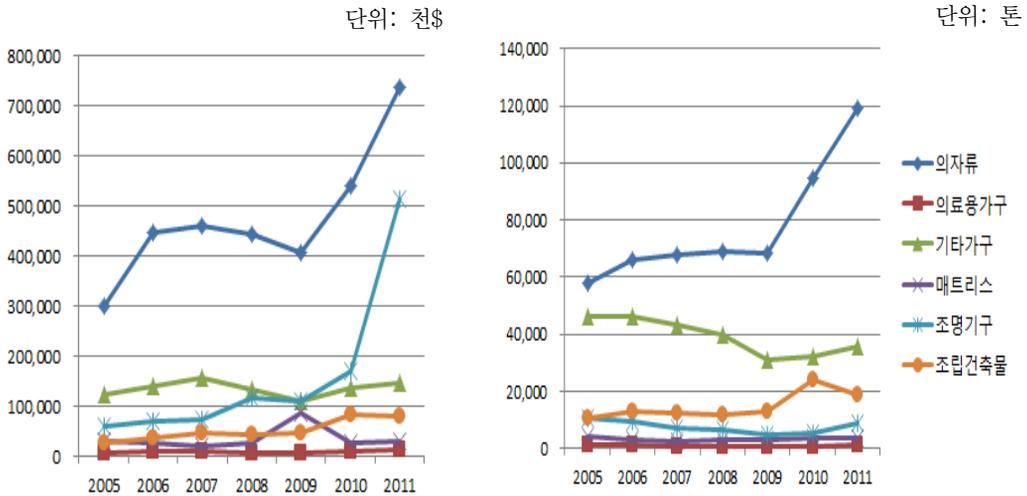
자료 : KITA.net

〈그림 4〉 우리나라 가구의 주요 수출입선(2011년)



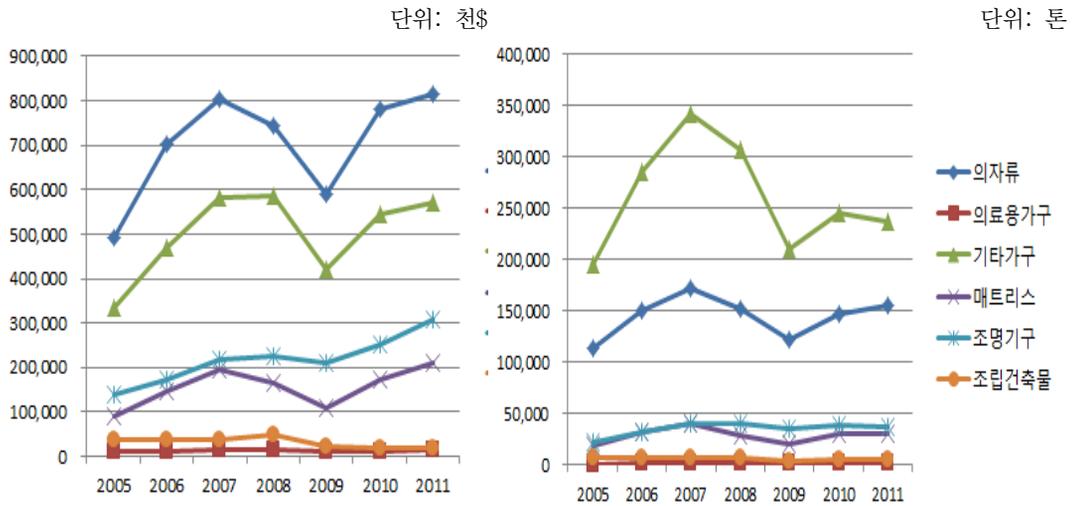
자료 : KITA.net

〈그림 5〉 품목별 가구수출액/량 추이



자료 : KITA.net

〈그림 6〉 품목별 가구수입액/량 추이



자료 : KITA.net

2. 중국의 가구류 무역구조

중국의 HS코드 94류 전체의 수출규모는 600억\$에 근접하고 있으며, 이 가운데 의자류

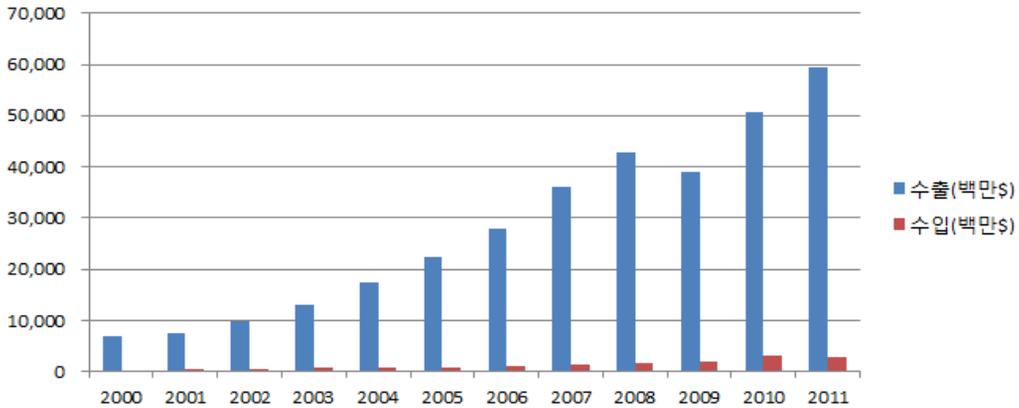
(HS9401)와 기타가구류(HS9403)의 수출액만 연간 380억\$에 달하는 것으로 나타나고 있다. 중국의 가구 생산과 수출의 확대는 대부분 2000년대의 10여년간 달성한 것이며, 최근에는 매년 100억\$ 이상의 수출확대를 기록하고 있다.

이처럼 방대한 규모의 수출에 비해 가구의 수입은 연간 30억\$에 미치지 못하고 있으며, 이는 가구산업에서만 연간 250억\$ 이상의 무역수지 흑자를 기록하고 있다는 것을 의미한다.

중국의 가구 수출입을 품목별로 살펴보면, 기타가구류와 의자류가 최대의 수출상품임을 알 수 있으며, 그 외에도 조명기구, 매트리스 등 대부분의 품목에서 큰 폭의 수출증가가 지속되고 있다. 수입에서는 최근 의자류와 기타가구류의 수입이 지속적인 증가추세를 보이고 있다.

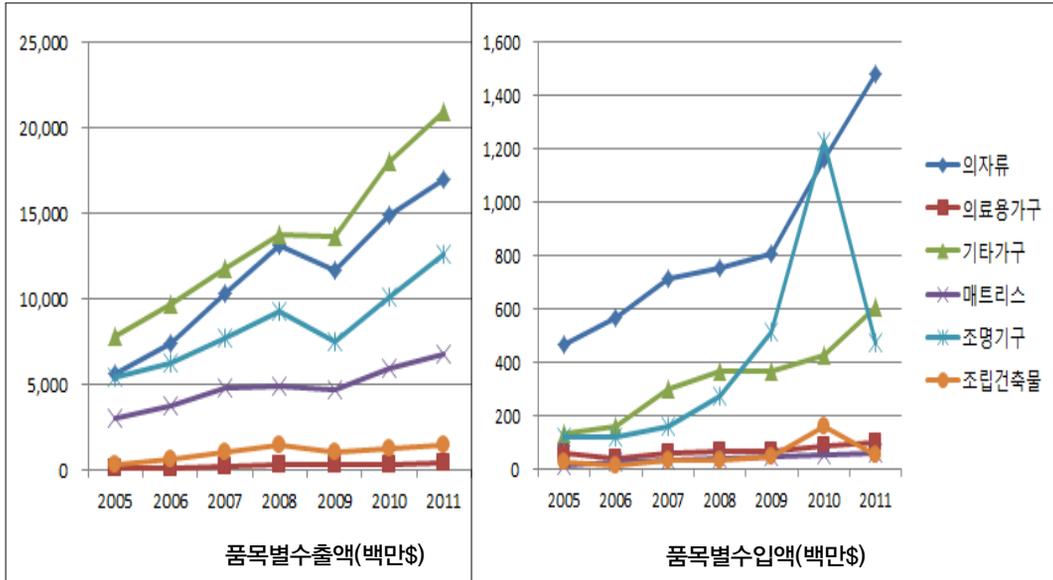
중국의 주요 가구 수출지역(생산지역)은 광둥성과 절강성인 것으로 나타나고 있다. 광둥성에서만 연간 250억\$에 달하는 수출액이 집계되어 중국 전체 수출액의 42%가 집중되어있다. 절강성에서도 연간 135억\$에 달하는 가구수출이 나타나고 있다. 인근의 강소성과 상하이에서도 연간 100억\$ 가까운 수출이 있어 장강삼각주지역은 광둥성에 버금가는 중국 최대의 가구 생산 지이자 수출지로 부상하고 있다. 이외에도 복건성과 산둥성 등 중국의 주요 가구수출지역은 항만이 발달한 연해지역에 집중된다.

〈그림 7〉 중국의 가구 수출입 추이



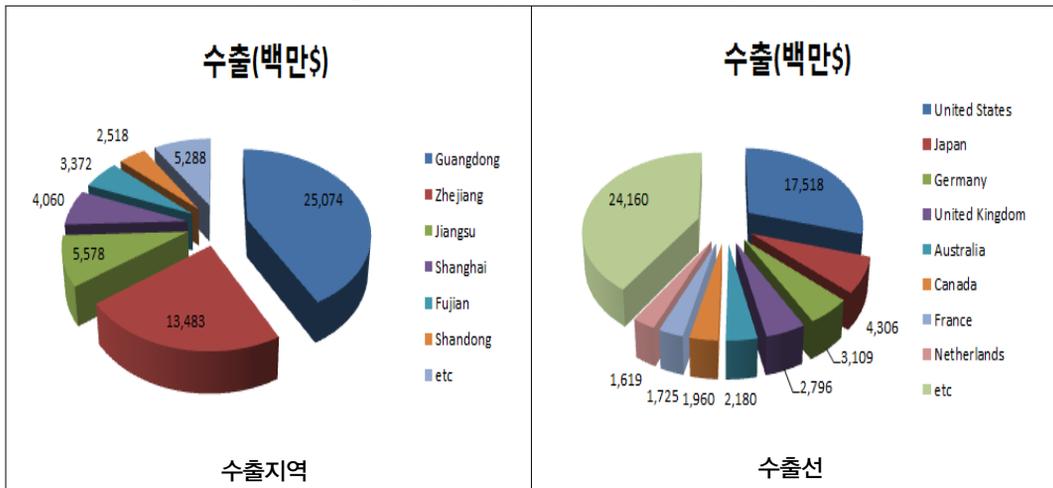
자료 : 중국해관통계, KITA

〈그림 8〉 중국의 주요 품목별 가구수출입 추이



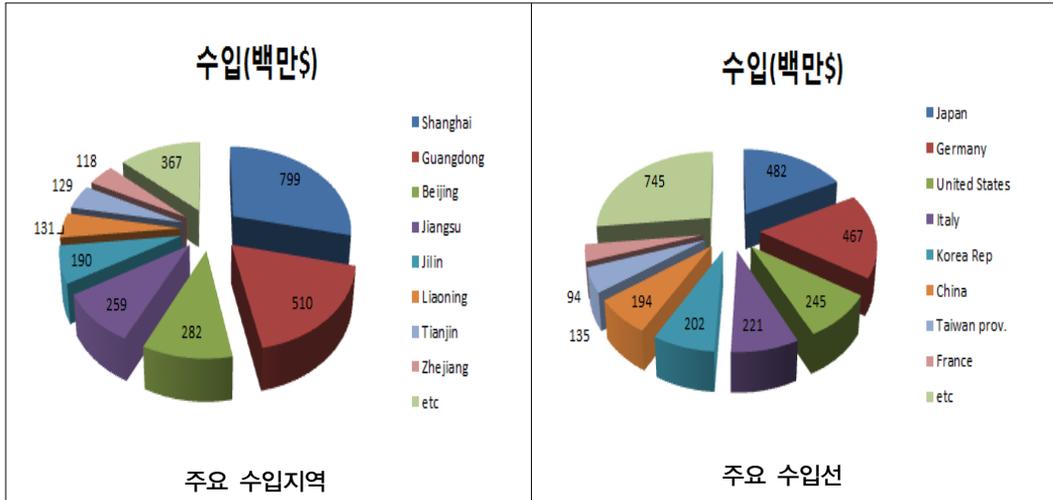
자료 : 중국해관통계, KITA

〈그림 9〉 중국의 주요 가구 수출지역 및 수출선(2011년)



자료 : 중국해관통계, KITA

〈그림 10〉 중국의 주요 가구 수입지역 및 수입선(2011년)



자료 : 중국해관통계, KITA

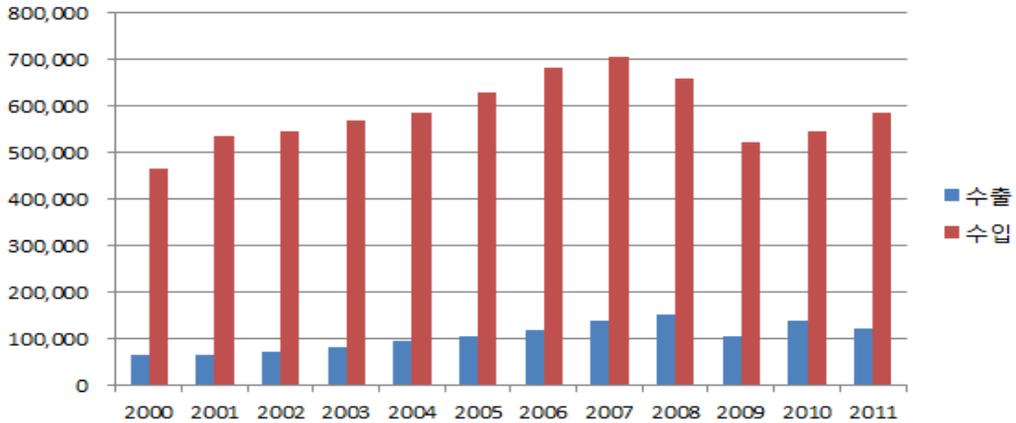
이와 같은 연해지역에서 생산된 중국의 가구는 세계 각지로 공급되고 있다. 미국은 최대의 수출시장이며, 미국으로의 연간 수출액은 175억\$에 달해 전체의 30%를 차지한다. 그 외에 일본, 독일, 영국으로의 수출도 연간 30~40억\$ 수준에 이르고 있으며, 호주, 캐나다, 프랑스, 네덜란드 등 중국제 가구는 주로 선진국으로 수출되고 있다.

한편 중국의 주요 가구 수입지역(소비지역)은 상해시와 광둥성인 것으로 나타나고 있다. 북경시와 강소성도 주요 수입지역으로 나타난다. 주요 수입처는 일본과 독일, 미국, 이탈리아 등 선진국이며, 우리나라로부터의 수입도 연간 2억\$ 수준에서 추이하는 것으로 나타나고 있다. 그러나 수입액은 수출액의 5%에 불과하여 크게 의미를 가지는 액수로 보기 어렵다.

3. 일본의 가구류 무역구조

최근 일본의 가구류(HS코드 94류 전체)의 수출규모는 약 1천억엔, 수입규모는 6천억엔 내외의 규모로 추이하고 있다. 2000년대 이후 수출과 수입액 모두 2007년경까지 수출입 모두 조금씩 증가하고 있었으나 이후 세계적 경기침체와 동시에 수출입 모두 감소했으며, 이후 다시 조금씩 증가하는 추세로 반전되고 있다. 전반적으로는 정체상태에서 비교적 안정된 추이를 보이고 있는 것으로 판단된다.

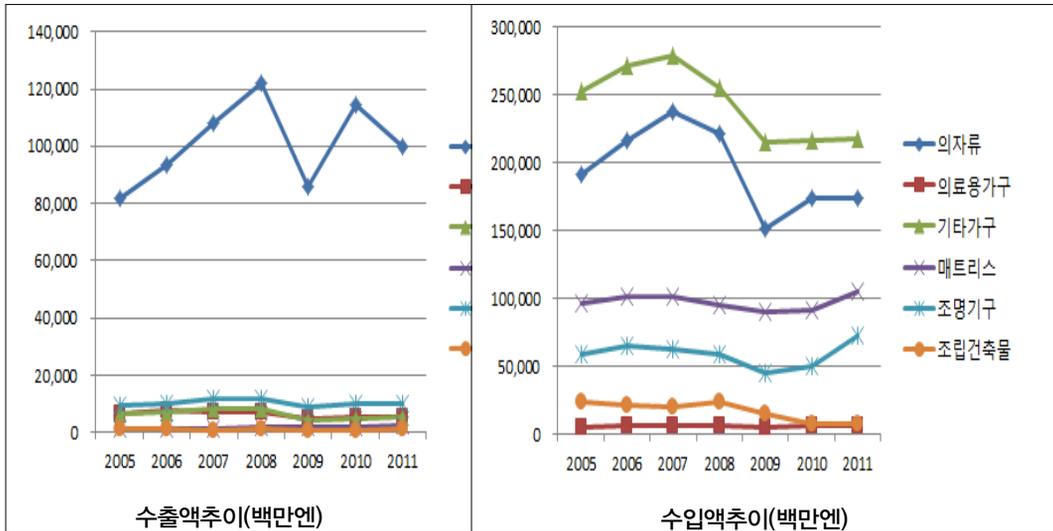
〈그림 11〉 일본의 가구 수출입 추이



자료 : 일본세관통계(단위: 백만엔)

연간 1천억엔 규모의 가구수출 가운데 대부분이 의자류가 점유하고 있다. 수입은 기타가구류와 의자류가 중심이며, 최근 매트리스와 조명기구의 수입이 약간씩 증가하고 있다.

〈그림 12〉 일본의 주요 품목별 가구수출입 추이



자료 : 일본세관통계

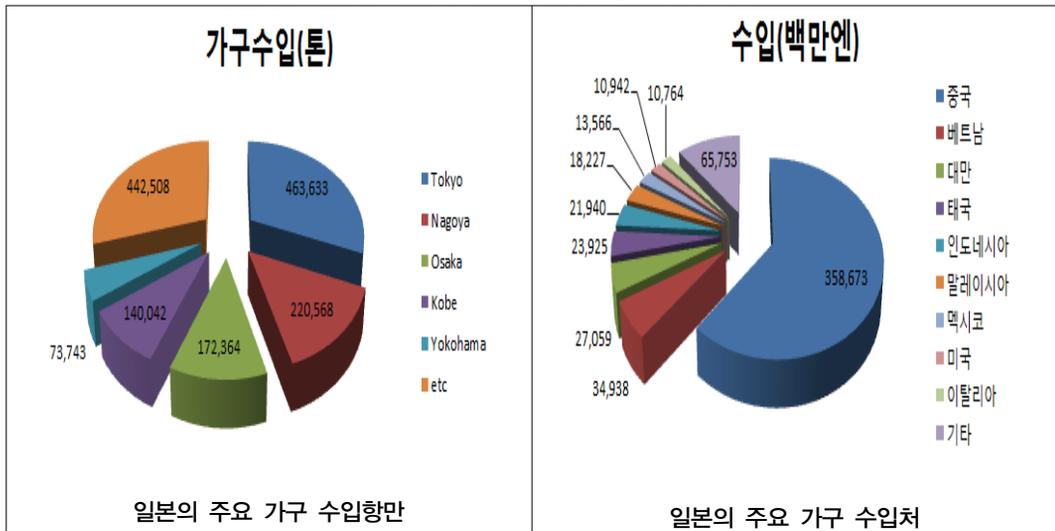
의자류가 중심인 일본의 가구 수출은 연간 10만톤 규모이며, 수출항만은 나고야항이 절반의 점유율을 보유하고 있다. 나고야항 이외에 도쿄, 요코하마, 오사카, 고베 등 5대항 점유율은 전체의 83%에 달하며, 나머지가 히로시마, 모지 등 지방항에서 처리된다.

일본 가구의 주요 수출시장은 중국과 미국으로 두 나라의 점유율이 절반 가까이 이르고 있다. 그 외에 태국, 영국, 멕시코, 대만 등으로 수출되며, 우리나라는 연간 37억엔 규모가 수출되고 있다.

HS9403의 기타가구류와 HS9401 의자류로만 살펴본 일본의 가구 수입량은 수출량의 15배에 달하는 연간 160만톤 규모이며, 주요 수입항만은 도쿄, 나고야, 오사카, 고베, 요코하마 등 5대항 지역이다. 그러나 수출과는 달리 5대항의 비중은 상대적으로 낮은 70%로, 하카타, 모지 등 지방항의 처리량이 연간 40~50만톤에 달한다.

일본의 수입처는 세계의 70여개국으로 다양하나 중국 수입액이 연간 3600억엔에 달하는 등 전체 수입액의 60%를 넘는 가구가 중국제로 구성되어있다. 중국 외에 베트남, 대만, 태국, 인도네시아, 말레이시아 등 동남아국가의 중저가가가 수입품의 대부분을 구성하며, 우리나라부터도 연간 100억엔 내외의 가구를 수입한다.

〈그림 13〉 일본의 주요 가구 수입항만과 수입처



자료 : 일본세관통계

IV. 동북아 가구물류 비즈니스 모델의 탐색

1. 동북아 3국간 가구무역 구조와 물류 비즈니스의 기회

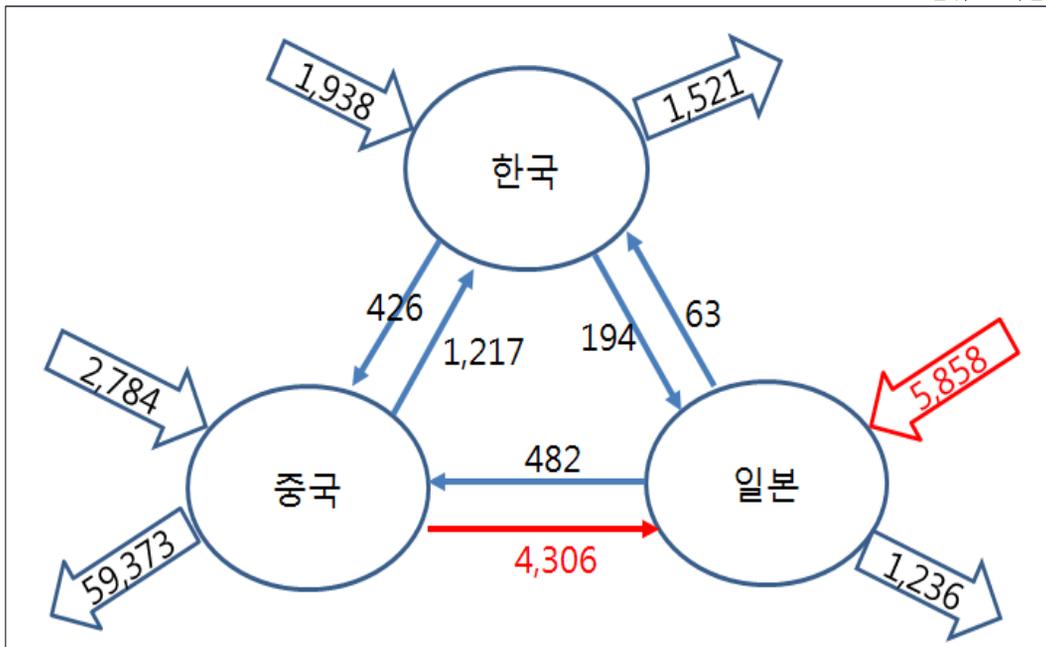
중국은 세계최대의 가구생산국이며서도 또한 세계최대의 가구수출국이기도 하다. 일본 역시 세계의 주요 가구생산국 중의 하나이며, 가구수출량은 중국에 비해 미미한 수준이나 가구수입

량에서는 중국의 2배 이상인 주요 수입국이다. 우리나라 역시 연간 20억\$에 이르는 가구를 수입하고 있으며 수출량도 연간 15억\$에 달한다.

3국간의 가구무역은 중국으로부터 일본으로 향하는 가구가 연간 40억\$ 수준으로 일본 수입액의 대부분을 차지하며, 한국으로 향하는 금액도 연간 12억\$에 달한다. 반대방향의 거래와 한 일간의 무역은 그다지 많지 않다.

〈그림 14〉 한중일 3국간 가구무역(2011년)

단위 : 백만\$



주 : 일본 수출입액은 1\$=80¥으로 환산
 자료 : KITA.net, 일본세관통계, 중국해관통계

중국의 가구 수출은 세계 최대의 물량을 자랑하지만, 수출 물량의 대부분은 대형 향만이 존재하는 장강 삼각주지역과 광둥성에서 생산된다. 수입 물량 역시 대형 향만의 배후지에 존재하여 세계의 주요 항로로부터의 직기향이 주를 이루기 때문에 우리나라가 개입할 여지는 크지 않아 보인다. 우리나라의 가구 수입 역시 물량 기준으로 중국산이 3/4을 점하고 있으며, 그 대부분이 인천항에서 처리되므로 물류구조 변경의 여지가 많지 않다.

한중일 3국의 가구무역에 있어서 주목할 만한 부분은 상당한 규모의 일본 가구수입시장에 있다. 그 가운데 70% 이상이 중국산 가구임에 더욱 주목할 만하다. 즉, 일본의 중국산 가구의 국내유통에 대하여 부산항을 이용한 물류효율 증대의 가능성을 분석한다.

나아가 유통소비지에 근접한 배송거점에서 조립되는 가구류의 물류 특성을 이해하면서 부산 신항 배후지에서의 일본향 가구의 조립유통 가능성도 타진코자한다.

2. 중국산 일본 수입가구시장과 물류특성

일본의 수입가구시장은 연간 6천억엔대 규모의 큰 시장을 형성하고 있으며, 대표적인 품목은 의자류(HS9401)와 기타가구류(HS9403)이다. 이 두 품목의 수입물량은 연간 160만톤 규모에 달하는 것으로 집계되고 있다.

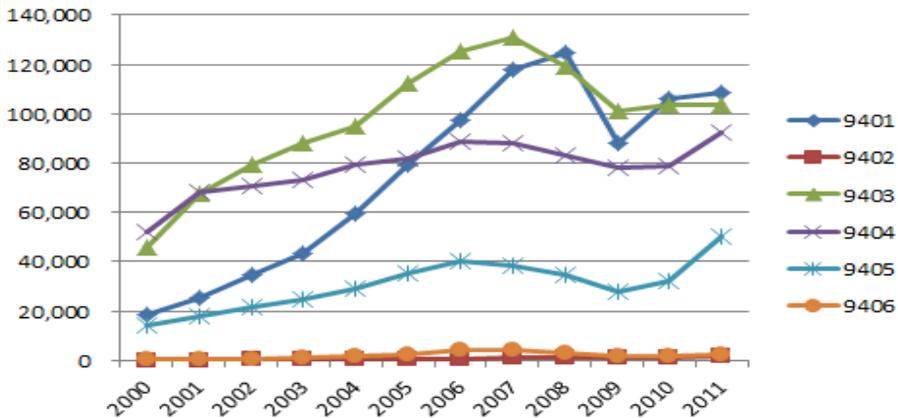
이 두 품목에 있어서 중국의 존재감은 매우 크다. 2011년 일본시장에서는 의자류가 1742억 엔 수입되었는데, 그 가운데 중국산은 1082억엔으로 전체의 62%를 점유한다. 기타가구류 시장에서는 같은 해 2183억엔의 수입품 중 중국산은 1035억엔으로 47%를 차지하였다. 이 두 품목 이외에도 매트리스류(HS9404)는 90%가 중국산이 점할 정도이며, 2000년대 중반 이후 일본 수입가구시장에서 중국산 가구는 약진을 거듭해 2011년 3587억엔이 수입되어, 전체의 60%를 점유하기에 이르렀다.

이처럼 약진을 거듭해 일본 수입가구시장에서 이미 주류로 자리잡은 중국산 가구의 물류구조를 살펴보면, 전체적으로 중국전체의 가구수출구조 및 일본 전체의 가구수입 물류구조와 큰 차이가 발견되지 않는다.

즉, 중국산 일본의 수입가구는 중국의 주요 가구생산, 수출지인 절강성, 강소성, 상해시 등 장강 삼각주지역과 광둥성에서의 수출품 비중이 매우 크고, 일본의 5대항을 중심으로 수입, 유통되고 있는 것으로 나타난다.

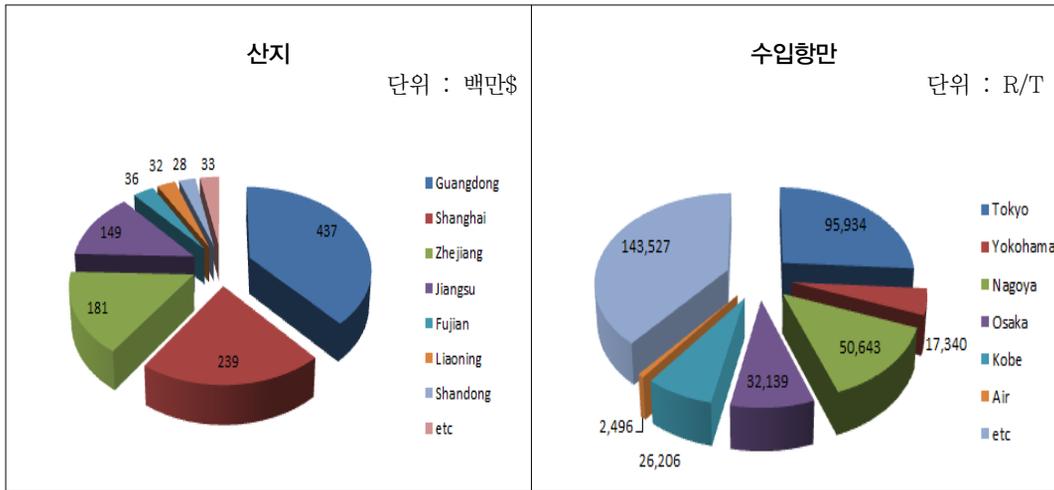
〈그림 15〉 중국산 일본향 가구무역 추이

단위 : 백만엔



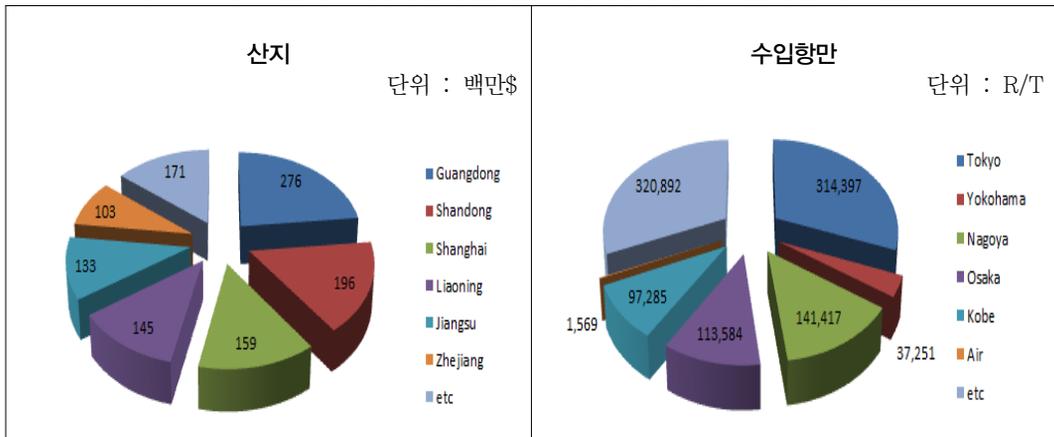
자료 : 일본세관통계

〈그림 17〉 일본 수입가구시장의 중국산 의자류의 주요 산지 및 수입항만



자료 : KITA, 일본세관통계, 중국해관통계

〈그림 18〉 일본 수입가구시장의 중국산 기타가구류의 주요 산지 및 수입항만



자료 : KITA, 일본세관통계, 중국해관통계

3. 부산항 가구 크로스독 센터

전술한 바와 같이 동북아 지역에서는 연간 40억\$, 160만여톤에 달하는 중국산 가구가 대한 해협을 통과하여 일본으로 수출되고 있다. 이는 일본의 연간 가구수입의 60%를 넘는 물량이다. 다만 일본의 중국산 가구수입은 대부분 5대항으로 향하고 있어 일본내 지방으로의 추가적인 육상물류비용을 야기하고 있다. 이것은 부산항의 역할을 요구하는 것이기도 하고, 한중일 협력적 물류 비즈니스가 생성되는 기회요인이기도 하다.

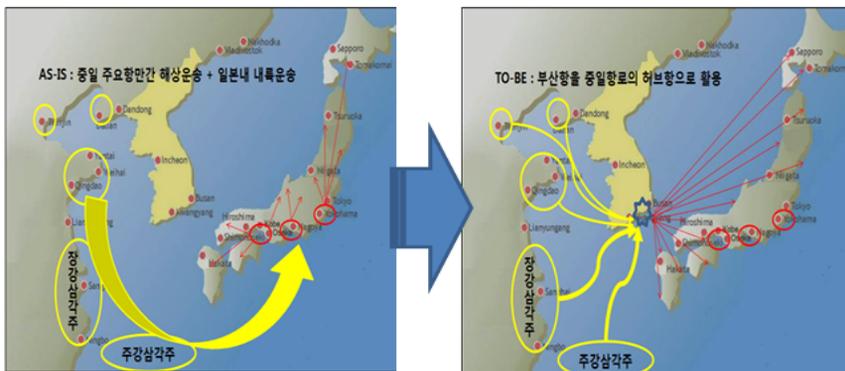
중국산 가구의 일본 유통에 있어서 지금까지는 장강 삼각주, 주장 삼각주, 산둥성과 발해만 지역 등 중국의 주요 가구산지의 대형항만에서 주로 일본의 5대항으로 해상운송된 후 일본의 주요 항만에서 다시 최종 수요처까지 육상운송되는 경로가 활용되어왔다. 이 과정에 양국의 항만 간 네트워크가 깊고 넓지 않아 중국 내에서는 물론이고 내륙운송비용이 높은 일본에서도 종종 장거리 육상운송이 필요하고 이 과정에서 물류코스트가 추가된다.

2013년 현재 중국과 일본간에는 국제페리가 5개항로에 주당 약 10회 운항되고 있으며, 중일 컨테이너 항로는 주간 22개 항로가 개설되어있고 모두 위클리서비스를 제공하고 있다. 국제페리항로에는 상하이에서 하카타와 오사카를 잇는 2개 항로, 일본의 시모노세키에서 타이창과 칭다오를 잇는 2개항로, 고베와 텐진을 잇는 항로가 개설되어 있고, 컨테이너 항로에는 중국의 12개 항만과 일본의 10개 항만이 서로 연결되어 있다. 중국 측의 상하이, 닝보, 칭다오, 샤먼, 텐진, 다롄, 렌윈강 등이고, 일본 측에는 도쿄, 요코하마, 나고야, 오사카, 고베, 하카타, 시미즈, 모지, 욱카이치 등이 포함되어있다. 주당 기항횟수는 상하이와 일본 5대항이 각각 10~12 회로 5대항을 중심으로 하고 있다.

부산항 가구 크로스독 센터는 중국과 일본 주요 항만 간의 중심에 위치하는 지리적 우위성과 부산항의 밀도 높은 피더 항로망을 활용하려는 비즈니스 모델이다. 중일간에는 컨테이너 항로가 주간 22개 서비스에 불과한데 비해, 부산항에서는 중국항로가 주간 46개, 일본항로는 주간 70개 운영되고 있다. 일본의 5대항 이외에는 5~6개의 지방항만과 연결될 뿐이며, 카페리 항로를 포함하더라도 주간 20회 정도의 서비스망을 보유한 상해항과는 연계의 차원이 다르다고 볼 수 있다.

이러한 부산항의 중심성과 중계성을 이용하여 부산항 가구 크로스독 센터는 중국발 일본향 가구를 부산에 집중시켜, 부산을 중심으로 중국과 일본 간에 허브앤드스포크(Hub & Spoke) 네트워크를 구축한다. 이 네트워크의 경제를 통해 중국과 일본내의 내륙운송구간을 최소화하고, 운송빈도를 확보, 리드타임을 단축시킬 수 있을 것으로 기대한다.

〈그림 19〉 부산항 가구 크로스독센터의 개념



4. 부산항 가구조립 배송센터

부산항 가구물류센터가 중일간 크로스독 환적에서 성공을 거둘 수 있다면, 다음 단계로 가구의 부가가치물류를 생각해볼 수 있다.

현재 가구시장의 특성 중 하나는 조립식 가구의 확산이라 볼 수 있다. 완성된 가구는 기본적으로 재료의 질량에 비해 부피가 큰 재화이므로 운송과 물류가 항상 문제시되어왔고, 가구시장의 글로벌화에 따라 운송거리가 길어지고 물류의 문제는 더욱 심각해져왔다. 따라서 이케아 등 가구업체의 선두주자에 의해 조립식가구가 개발되었고, 부품단위로 이동되어 부피가 큰 가구는 최종 수요처에서 조립, 설치되고, 부피가 작은 의자류는 인건비가 저렴한 수요처의 근접지에서 조립되는 형태가 보편화되고 있다.

2011년 일본의 의자류 수입 중 금액기준으로 36.6%가 부분품으로 수입되고 있다. 중량을 기준으로 하면 비중이 크게 낮아지나, 이것은 운임톤을 표시단위로 하였기 때문이다. 기타가구류의 경우 금액 기준으로 18.6%가 부분품으로 수입되고 있으며, 중량기준과 크게 차이가 나지 않는 것으로 나타난다. 즉, 이것은 의자류의 경우 부분품 수입이 해상운임을 크게 낮출 수 있는 근거임을 보여준다.

이처럼 의자류는 부분품 수입이 물류비를 크게 낮출 수 있는 요인으로 작용하여 최종조립과정을 반드시 필요로 하는 한편, 세계 각지에서 생산된 여러 가지 재질의 부분품으로 구성되어 있고, 최종 조립에는 숙련된 기술이 필요치 않아, 일본의 각 지역과 밀접한 네트워크를 보유하고 인건비도 저렴한 부산항은 일본향 수입 의자류의 조립, 배송처로 최적의 조건을 갖추고 있다고 볼 수 있다.

〈표 2〉 일본 의자 및 가구류의 부분품 수입비중

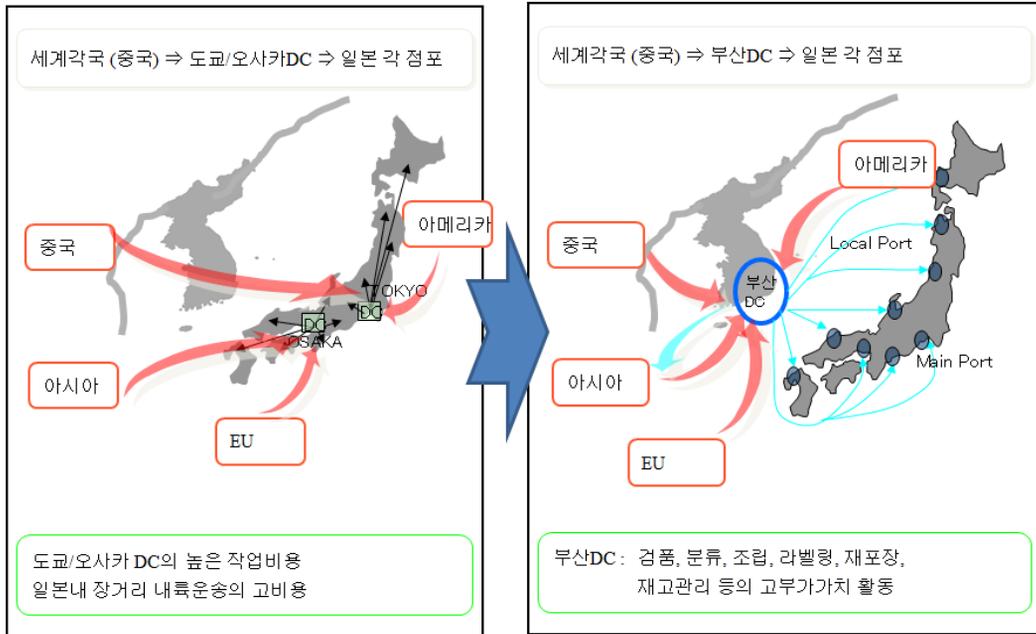
구분	의자류(HS9401)		기타가구류(HS9403)	
	중량(R/T)	금액(백만엔)	중량(R/T)	금액(백만엔)
완성품	365,789	193,234	1,024,826	223,629
부분품	46,573	70,644	157,224	41,603
부분품비중	0.127	0.366	0.153	0.186

자료 : 일본세관통계

본 모델은 지금까지 일본의 항만구역에서 행하던 의자 등 가구류의 최종조립작업을 부산 신항 배후부지로 이전하는 것을 핵심으로 한다. 이 모델은 일본에 비해 저렴성이 확인된 물류센터의 작업비용과 부산항의 해상운송네트워크를 이용한 일본의 최종수요처까지의 운송비용의 효

울성을 근거로 한다.

〈그림 20〉 부산항 가구조립 배송센터모델의 개념



주 : 부산항만공사의 자료를 기초로 재작성

V. 맺음말

최근 국내의 몇몇 연구에서 향만배후지를 대상으로 물류 비즈니스 모델의 개발을 추구하는 사례가 있었으며, 그러한 연구는 향만간 경쟁을 양적인 것에서 질적인 것으로 그 관점을 전환시킨다는 점에서 지금까지의 향만에 대한 연구와는 사뭇 방향이 다른 것이라 하겠다. 다만, 이 제는 이론적 측면으로부터 보다 구체적인 것으로 바뀌나갈 필요가 있으며, 그러한 측면에서 본 연구는 지금까지 다루어진 바가 거의 없는 가구산업에서 새로운 한중일 협력적 물류 비즈니스 모델을 발굴하는 것을 목표로 하였다.

가구산업은 한중일 3국에서 모두 해외 의존도가 높고 물류문제가 이슈가 되는 산업이다. 따라서 가구류 수출입 물류구조는 향만배후지를 이용하여 합리화될 수 있는 여지가 있고, 거기에서 새로운 물류 비즈니스를 창출할 기회를 엿보았다. 그 결과 부산항 가구물류센터에서 중-일 간 크로스독 기능과 일본향 수입가구 조립배송기능을 담당할 것을 제안하였다.

그러나 이와 같은 가구류 항만물류 비즈니스모델의 현실화에는 크게 보아 적극적 투자유치활동의 전개, 부산항의 경쟁력 유지 강화, 부산신항 배후부지 활성화 등 3가지의 정책이 필요할 것으로 보인다.

첫째, 물류 비즈니스모델은 결국 관련 기업의 투자를 통해 현실화될 것이다. 부산항의 최대의 강점이 일본의 지방항만과의 밀도높은 네트워크임에 비추어 본 연구에서 제안된 각 비즈니스 모델들은 일본 가구시장에서 활동하는 주요 기업들을 표적으로 삼았다. 따라서 그들에 대한 적극적 투자유치활동이 필수적이다.

둘째, 부산항의 경쟁력 강화가 중요하다. 본 연구에서 제안된 물류 비즈니스 모델은 모두 일본의 항만, 또는 인근 제항에 비해 상대적으로 우위에 서있는 부산항의 경쟁력을 이용한 것들이다. 주로 주변 항만간 네트워크의 밀도에서 높은 평가를 받고 있는 부산항의 경쟁력은 최신 설비로 무장, 세계 최고수준의 생산성을 달성하고 있는 신항의 개장과 광대한 신항 배후부지의 개발로 더욱 강화되었다고 할 수 있다. 부산항은 이러한 경쟁력을 유지, 강화하기 위해 더욱 노력해야 하며, 또한 상대적 경쟁열위요소를 찾아 보완하기 위한 노력도 게을리 해서는 안된다.

셋째, 부산신항 배후부지의 개발과 활성화 역시 간과할 수 없다. 최근 우리나라에서 체결한 미국, EU간 FTA는 우리 경제의 새로운 활력소이며 부산항에도 기회요소임이 분명하다. 향후 논의될 한중일 FTA 역시 본 연구에서 제안된 비즈니스모델에 날개를 달아주는 계기가 될 것이다. 부산항의 입장에서 FTA의 효과를 극대화시키기 위해서는 부산신항 배후부지의 추가개발과 자유무역지역의 확대가 필요하다.

마지막으로, 본 연구의 한계점으로 산업과 무역구조 분석을 통해 물류 비즈니스의 가능성을 탐색하는데 집중하여 비즈니스 모델 자체의 구체성에서 부족함이 있다. 모델의 구체화는 모델을 현실화를 시도하는 비즈니스 분야에서의 접근이 더욱 타당할 것이라 제안하며, 또 다른 향후의 연구과제임에 틀림없다. 또한 본고에서 포커스를 둔 가구산업 이외에도 물류 비즈니스의 기회는 무한하다고 볼 수 있으며, 특히 향후에는 FTA를 보다 적극적으로 활용하는 비즈니스 모델의 발굴이 필요할 것이라 생각된다.

참고문헌

<국내 문헌>

- 강부원, “부산항의 현황과 발전전략”, 「제10차 세계한상대회 발표자료」, 2011.
- 구경모·오용식, “부산신항 배후물류단지의 물류 비즈니스구축방안에 대한 고찰”, 「해양정책연구」 제28권1호, pp27-57, 2013.
- 김갑환 외, 「부산-일본 서안지역 컨테이너화물 최적물류 네트워크 구축방안」, 부산대학교, 2010.
- 김율성·허윤수·이지훈, 「국제산업물류도시의 물류 비즈니스 모델 개발 및 활성화 방안 연구」, 부산발전연구원, 2009.
- 김종광, 「한국가구산업의 경쟁력 강화전략에 관한 연구」, 한양대학교, 2012.
- 박병주, 「신항 배후지역 활성화를 위한 비즈니스 개발 및 기업유치 전략」, 경남발전연구원, 2009.
- 박병주, 「신항배후지역 활성화를 위한 물류 비즈니스 모델개발 및 기업유치방안」, 경남발전연구원, 2009.
- 박진희·남기찬·곽규석·김환성, 「한중일 협력적 물류 비즈니스 모델 개발(I)」, KMI-KMU국제물류학연공동연구센터, 2011.
- 오용식·권문규·구경모, 「한중일 협력적 물류 비즈니스 모델 개발(II)」, KMI-KMU국제물류학연공동연구센터, 2012.
- 이상훈, 「경기북부 가구산업 경쟁력 강화방안」, 경기개발연구원, 2010.
- 이성우, 「물동량 구조분석을 통한 광양항 항만배후단지 유치업종 선정연구」, 국토연구원, 국토연구 제58권, pp.3-20, 2008.
- 이승덕, 「한국 가구제조기업의 중국시장 진출방안에 관한 연구」, 동아대학교, 2007.
- 임영태·류재영, 「항만배후단지의 물류 비즈니스 모델에 기초한 물류정책방향」, 국토연구원, 2008.
- 장석인 외, 「숙련집약형산업의 혁신전략 연구」, 산업연구원, 2010.
- 정승주, “국가물류체계 구축성과와 중장기 구조개편 정책방향”, 한국교통연구원 물류연구 성과발표회, 2010.
- 한국가구산업협회보, 각호
- 한국은행, 「투입산출표」, 2010.
- 황원구 외, 「가구산업 경쟁력조사」, 무역위원회, 2004

<국외 문헌>

- 중국해관통계, 2011.
- 일본 財務省, 「貿易統計」, 각호
- 日本家具産業振興会, 「わが国家具産業の概要」, 2011
- 矢野經濟研究所, 「家庭用・オフィス用家具市場に関する調査結果」, 2012.
- Beijing Zeefer Consulting Ltd., *China Furniture Industry Profile*, 2012.

CSIL, *World Furniture Outlook* 2012, 2011.

JETRO, “中国の家具市場動向”, 2009.

Ocean Commerce, *International Container Transport Handbook*, 2012.

UNCTAD, *HANDBOOK OF STATISTICS*, 2010.

〈온라인 자료〉

관세청 (<http://www.customs.go.kr/>)

경남발전연구원 (<http://www.gndi.re.kr/>)

국토해양부 (<http://www.mltm.go.kr/>)

국토해양부 해운항만물류정보시스템 (<https://www.spidc.go.kr/>)

무역진흥공사 (<http://www.kotra.or.kr/>)

부산발전연구원 (<http://www.bdi.re.kr/main/>)

부산항만공사 (<http://www.busanpa.com/>)

일본 국토교통성 (<http://www.mlit.go.jp/>)

일본 경제산업성 (<http://www.meti.go.jp/>)

일본 무역진흥기구(<http://www.jetro.go.jp/>)

일본 세관 (<http://www.customs.go.jp/>)

일본 오피스가구협회 (<http://www.joifa.or.jp/>)

중국 국가통계국 (<http://www.stats.gov.cn/>)

통계청 (<http://kostat.go.kr/>)

한국무역협회 무역통계 (<http://stat.kita.net>)

한국은행 (<http://www.bok.or.kr>)

국문요약

동북아 가구류 무역구조 분석을 통한 항만물류 비즈니스 모델의 탐색

오용식 · 권문규 · 구경모

지금까지의 선행연구의 결과를 토대로 필자들은 한중일 3국의 협력적 물류 비즈니스 모델에 대한 보완과 새로운 제안을 시도하였다. 특히 본 연구에서는 특정 산업의 물류네트워크에 초점을 두었고, 지금까지 다루어진 바가 거의 없는 가구산업에서 새로운 한중일 협력적 물류 비즈니스 모델을 발굴하는 것을 목표로 하였다.

가구산업은 한중일 3국에서 모두 해외 의존도가 높고 물류문제가 이슈가 되는 산업이다. 따라서 가구류 수출입 물류구조는 항만배후지를 이용하여 합리화될 수 있는 여지가 크고, 거기에서 새로운 물류 비즈니스를 창출할 기회가 엿보았다.

그 결과 부산항 가구물류센터에서 중-일간 크로스독 기능과 일본향 수입가구 조립배송기능을 담당할 것을 제안하였다. ‘중일 크로스독 센터’ 모델은 중일항로에서 부산항이 가진 지리적 이점과 고밀도 네트워크를 활용한 것이며, ‘일본향 수입가구 조립배송센터’ 모델은 일본 수입가구의 조립과 배송기능을 부산 신항 배후지로 이전시키는 것에 초점을 두었다.

이와 같은 가구류 항만물류 비즈니스모델의 현실화에는 크게 보아 적극적 투자유치활동의 전개, 부산항의 경쟁력 유지 강화, 부산신항 배후부지 활성화 등 3가지의 정책이 필요할 것으로 보인다.

핵심 주제어 : 가구산업, 무역구조, 항만물류 비즈니스모델