

동 안건은 6.16(목) 10:40 회의시 확정될 예정으로, 일부 내용이 변경될 수 있음을 알려드립니다.

국민경제자문회의 제1차 물류·경제자유구역회의 보고

2005. 6. 16

재정경제부 건설교통부
해양수산부 국민경제자문회의

< 보고 순서 >

【 안건 1 】

경제자유구역 추진현황과 향후 추진계획

【 안건 2 】

동북아 물류허브 추진성과와 향후 과제

【 안건 3 】

동북아물류 공동 변영과 우리 항만의 성장전략

경제자유구역
추진현황과 향후 추진계획

2005. 6. 16

재 정 경 제 부
국민경제자문회의

목 차

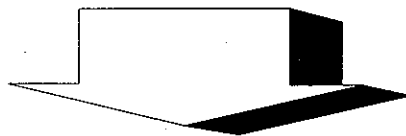
I. 경제자유구역의 추진배경과 비전	1
II. 경제자유구역 추진현황	4
III. 외국인투자유치 활성화 방안	7
1. 투자유치 전략 수립	7
2. 투자애로사항 해소	8
3. One-stop 행정지원체계 개선	10
IV. 주요사업 추진계획	11
1. 송도국제도시 및 IT·BT 클러스터 조기 추진 ..	11
2. 청라지구를 Theme Park 등 관광·레저 Hub로 조성·	12
3. 영종도를 항공물류도시로 건설	13
4. 부산신항 경쟁력 강화	13
5. 부산·진해 경제자유구역의 기계·자동차부품 클러스트화·	14
6. 광양항 활성화	14
7. 여수 화양 관광복합단지 개발	14
8. 해외 우수 학교·병원 유치를 통한 교육·의료 hub로 발전·	15

I. 경제자유구역의 추진배경과 비전

1. 경제자유구역의 추진 배경

□ 경제자유구역은 우리경제가 처한 어려움을 극복하기 위해 출범

대외적 여건	대내적 여건
<ul style="list-style-type: none"> ○ 중국·일본 사이의 Nut-cracker의 위기 - 세계의 자본·기술의 중국유입 가속화 * 작년 FDI : 한국 85.8억불, 중국 606.3억불 - 일본과의 경쟁력 격차도 여전 * 작년 사상 최초로 대일무역적자 200억불 초과 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 90년대 말부터 성장세 둔화 * 평균성장률이 70~80년대 8.1%, 90년대 6.5%에서 최근 3~4%대로 낮아짐 - 제조업 위주 성장한계, 고용창출미흡 - 서비스산업의 경쟁기반 취약



우리 경제의 새로운 성장동력을 발굴하여 활로를 모색할 필요

※ 홍콩, 싱가포르 외에 두바이, 인도 등도 특구를 추진하는 등 세계 각국의 비즈니스 허브 경쟁 가속화

2. 경제자유구역의 의미

경제자유구역은 우리의 장점을 최대한 발휘하기 위한 기본 전략

지리적 이점	세계적 공항 · 항만	우수한 인력 · 기술
<ul style="list-style-type: none"> ○ 인천공항에서 3시간 비행거리에 인구 100만 이상 도시가 43개 ○ 세계 최대 잠재시장인 중국을 배후시장으로 확보 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 인천공항은 화물처리실적 세계3위 (서비스면에서도 세계3대 공항) ○ 부산 · 광양항은 세계 간선항로에 위치해 물류허브로서 입지 유리 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 첨단기술부터 중간부품까지 다양한 산업구조 ○ 세계 최고의 IT 인프라 ○ 중국보다 숙련되고 일본보다 값싼 노동력

“선택과 집중”을 위해 일정부분(인천, 부산, 광양)을 경제자유구역으로 지정

글로벌 기준에 부합하는 제도개선을 통해 최고의 기업경영 · 생활환경 제공

Business Hub

물류 Hub

첨단산업 Hub

3. 경제자유구역의 비전

□ 대내적 비전

○ 우리 경제의 21세기 성장 원동력

- 국내외 투자를 진작시켜 일자리 창출과 경제활성화에 기여

* 경제자유구역의 효과(연구원 추정)

: 2020년까지 1,196조원의 생산유발, 237만명의 고용유발 효과 기대

○ 국내기준의 국제적 조화로 경제선진화

- 경제자유구역에 적용되는 글로벌 기준(Global Standard)이 국민적 검증을 받아 전국으로 확산

* 예 : 글로벌 기준에 부합하지 않는 유급월차 및 유급생리휴가의 경우 경제자유구역에서 우선 폐지된 후 근로기준법 개정을 통해 전국에 확대

□ 대외적 비전

○ 선진통상국가로서의 위상 정립

- 세계와 더불어 사는 한국인·한국경제를 보여줌으로써 국제사회에서의 신인도 제고

○ 동북아 Networking의 중심지

- 사람·자본·기술이 모여드는 최적의 場을 제공함으로써 동북아 상생의 터전 마련

II. 경제자유구역 추진현황

1. 지난 2년간 추진실적

□ 지역별 특성을 살린 차별화된 Master plan 확정

- 인천 : 국제업무, 첨단산업, 항공물류, 복합관광레저
- 부산·진해 : 항만물류, 기계-자동차 부품
- 광양만권 : 항만물류, 신소재, 해양레저

구 분	인 천 (‘03.8.6 지정)	부산·진해 (‘03.10.27 지정)	광양만권 (‘03.10.27 지정)
위치	송도, 영종 및 청라 총 3개 지구	부산 강서구 및 경남 진해시 총 5개 지구	여수·순천·광양시 및 경남 하동 총 5개 지구
면적	209km ² (6,336만평)	104.8km ² (3,171만평)	88.98km ² (2,691만평)
추정 사업비	14조 7,610억원	7조 6,371억원	13조 1,200억원
사업 기간	2020년 완료 (1단계 2008년)	2020년 완료 (1-1단계 2006년)	2020년 완료 (1-1단계 2006년)

□ 선진적 생활환경 및 도시경관 구축을 위한 제도 마련

- 외국병원의 내국인 진료 허용, 외국 초중등대학 설립을 허용하는 「외국교육기관설립특별법」 제정
- 경제자유구역내 건물의 용적률·건폐율을 일반지역의 1.5배로 확대, 골프장내 주택건설 허용

□ 구역청 기능을 개발·외자유치에 전념할 수 있도록 강화

- 구역청은 개발·외자유치 업무를 전담하고, 일반 민원 업무는 지자체로 이관
- 구역청장에게 일반직 전보권, 외국인 등 전문직 임용권 부여

□ 외국인 투자계약 체결(MOU 또는 본계약 205억불)에 이은 투자착수 등 외자유치 시동

○ 인천의 Gale(송도개발), AMEC(제2연륙교 건설), 부산의 Renault(자동차 엔진), 광양의 Hutchison(항만운영) 등과 MOU 또는 계약 체결

* Gale社의 경우 2억불 기투자, 송도 컨벤션센터 착공(05.3)

○ 인천공항, 부산, 광양항 배후물류단지에 물류기업 유치

□ 금년 약 2조원을 투입하여 경제자유구역 기반시설 확충 (작년 13,275억원)

2. 향후 추진방향 : 금년부터 1~2년이 중요한 시점

□ 경제자유구역 개발의 본격화

○ (인천) 금년부터 송도 국제업무지구(167만평)가 본격적으로 개발계획에 진입하고, 청라지구(541만평)도 11월 착공되어 '08년까지 1단계 완공 예정

○ (부산·진해, 광양만권) '06년까지 항만, 배후부지에 대한 1단계 개발 완료

* 부산신항 컨부두 6선석 배후부지 22만평, 광양항 컨부두 16선석 배후부지 20만평

□ 전략적 외자유치 가속화

○ IT, BT, R&D, 물류, 레저 등 유치업종을 다변화하면서 외국인 투자위원회를 활성화해 주요 외자유치 사업별 점검체계 구축

○ 투자자의 애로사항을 수시로 발굴하여 경제자유구역 위원회에 상정함으로써 맞춤형 제도개선 추진

<참고> 투자유치 현황

	투자자	업종	투자금액	주요 내용
인천	Gale社 (미국)	개발사업시행자	US\$ 127억불	- 02.2 투자계약체결 - 송도 167만평 국제업무지구 조성 - 컨벤션센터 착공(05.3)
	VaxGen社 (미국)	Bio Technology	US\$ 1.5억불	- 02.2 투자계약체결 - 송도 28만평 규모, 신약생산
	AMEC社 (영국)	Engineering, 개발사업시행자	제2연륙교 12억불 인천공항 IBC-II 20억불	- 제2연육교 건설 (09 완공) - 인천공항 북측 국제업무지구 (IBC-II) 개발(04.4 MOU)
	Pyne社 (미국)	항만시설 등	US\$ 15억불	- 송도신항 건설 (04.4 MOU) - 1단계 2008년 완공
	DHL(미국) TNI(네덜란드)	특송업체	DHL 2,000만불 TNT 700만 유로	- 인천공항내 화물터미널 건설 (DHL 6,800평, TNT 2,100평)
	GM-대우	자동차	0.56억불	- 청라지구 성능시험 및 R&D
부산 진해	Dubai port Int'l (UAE)	항만시설	US\$ 3.1억불	- 부산신항 1단계 개발 투자
	Snow-Box (영국)	관광·레저단지	US\$ 2억불	- 04.12 MOU 체결
	르노-삼성 (프랑스)	자동차	US\$ 6억불	- 부산 신호산단내 엔진공장 증설 투자
	NKCF (미국)	제조	US\$ 4천만불	- 05.4 투자계약 체결
광양	허치슨社 (홍콩)	항만시설	US\$ 1억불	- 광양항 항만운영 투자 중
	Drager社 (독일)	의료기 생산	미정	- 의료기 제조 R&D센터 건립 (04.6 MOU)
	(주)일상 (홍콩)	관광·레저단지	US\$ 15억불	- 화양지구 레저단지 조성
	포스코터미널 (일본 합작)	항만시설 등	US\$ 3천만불	- 광양항 항만운영 투자
	한국체커미널 (홍콩 합작)	항만시설 등	US\$ 2천만불	- 광양항 항만운영 투자

Ⅲ. 외국인투자유치 활성화 방안

1. 투자유치전략 수립

□ Business Model 개발

- 선도투자기업을 중심으로 한 유치모델 개발
 - 예 : BT기업 + 외국병원 → BT 클러스터
 - 물류기업 + 물류대학 → 물류 클러스터
 - 테마파크 + 호텔 + 골프장 + 리조트 → 레저클러스터

□ 국내외기업 공동참여 확대

- 국내 우수기업과 해외기업이 호텔, 쇼핑몰, 상업시설, Theme Park 등을 공동으로 개발하는 방안 추진
 - 외국기업과 공동 참여하는 국내기업에 우선적 부지제공 및 저가 임대료 등 인센티브 부여 검토
 - * 외투기업은 국내기업과 합작 또는 기술·경영제휴를 통한 공동 참여를 희망하나, 국내기업참여가 부족

□ IT, BT, R&D 센터, 유통, 호텔, 레저 등 유치 Target 다양화

- KOTRA 및 과기·산자·정통부 등 관련부처와 협조체계 강화
- 외국인투자위원회를 활성화해 이를 중심으로 주요 사업 PM (Project Manager)별 점검체계 구축

2. 투자 애로사항 해소

□ 경제자유구역내 대기업 공장 설립

- 외국인투자를 선도할 수 있는 국내 첨단 대기업공장 설립은 국가균형발전을 종합 고려해 개별적 사안별로 허용 검토

* 현재는 수도권내 외투기업만 공장설립이 가능할 뿐 국내대기업은 공장설립이 제한(산업집적활성화및공장설립에관한법률)

□ 농지조성비 감면 신설

- 개발사업시행자에 대한 농지조성비를 감면함으로써 토지 조성원가 절감(농지법시행령 개정)

* 현재는 농지전용시 농지조성비 부가됨
(예 : 인천 청라지구의 경우 900억원 상당)

□ 입주기업에 대한 취득등록세 중과 해소

- 인천 청라지구 등 과밀억제권역을 공공기관 이전 등 국가 균형발전 시책과 연계해 성장관리권역으로 완화 검토 (수도권정비법시행령 개정)

* 현재 송도 1~6공구와 영종지구는 성장관리권역으로, 청라지구와 송도 7~12공구는 과밀억제권역으로 차별화되어 있음

* 과밀억제권역에 입주한 기업에는 취득등록세가 3배 중과됨(지방세법)

□ 입주기업 종사자에 대한 주택분양 기회 확대

- 외투기업 내국인 종사자 및 국내 중소기업 종사자에 대한 주택 특별공급 허용(주택공급규칙(건교부령) 개정)

* 현재는 외투기업 종사 외국인만 주택 특별공급 허용

□ 가용부지 조기 확보

- 부산, 광양 경제자유구역의 가용부지 부족문제 해소
 - 부산 명동지구(27만평) 추가개발, 화전지구(73만평) 금년 조기착공
 - 광양 울촌1산단 10만평을 자유무역지역으로 조기 지정 추진
 - 부산신항 배후부지 22만평을 '06년까지 조성하고 추가 21만평도 '08년 완공

□ 부산신항에 컨테이너세 적용을 배제

- 부산신항 경쟁력 확보를 위해 부산시에서 부과하는 컨테이너세 적용 배제 추진 (하반기 조례 개정)
 - 약 300억원의 물류비절감으로 수출기업의 경쟁력 제고에 기여
- 기존 부산항은 '06년말 이후부터 적용 배제

* 컨테이너 1TEU당 20,000원 징수

3. One-stop 행정지원체계 개선

□ 구역청의 자율성 제고를 위한 특별지방자치단체*화 검토

- 고유 사무범위를 확정하기 위한 One-stop 행정서비스 최적모형 도출(현재 한국 행정학회에서 용역 진행 중)

* 특정의 기능 및 시설을 효율적·광역적으로 제공·운영하기 위해 기존 행정구역과 별도로 설치되는 특수 형태 지방자치단체

** 현재는 구역청의 조직·인사·재정이 시·도에 과다 의존되어 있어 조직의 자율적 의사결정능력 미약

□ 투자유치 전문가 확보

- 보수체계 강화 등 인센티브 강화

* 현재는 보수·채용요건이 까다로워 투자유치전문가 채용이 어려움

- 산자부, KOTRA 등 관계기관과 인적교류 및 인적 Network 구축(Work-Shop, KOTRA 투자유치교육 참가)

- 주요 국제행사(10월 세계華商대회, 11월 APEC정상회의 등)에서 한국의 투자환경 공동 홍보를 위해 구역청, Invest Korea 등 협조

□ PM(Project Manager)제도 활성화

- 투자대상 사업별 PM(Project Manager)을 지정, 모든 투자절차를 일괄 지원하는 One-man서비스 구현

* One-stop 서비스를 위하여 지자체사무 중 구역청은 개발·외자유치업무를 전담하고 일반 민원업무는 지자체에 이관하였으나('04.12. 경제자유구역법 개정), 항만·공항·자유무역지역 관리 등 국가사무는 국가소속 지방기관 관할로 인허가권이 이원화되어 있어 인허가권 소관에 관계없이 실질적인 One-stop 서비스 필요

IV. 주요사업 추진계획

1. 송도국제도시 및 IT·BT 클러스터 조기 추진

□ 사업 개요

- 국제업무지구는 총 167만평 부지에 2015년까지 127억불을 투자해 오피스빌딩(60여동), 상업·주거시설, 학교·병원 등 조성(Gale社와 POSCO건설 합작)
- 지식정보단지(80만평), 바이오단지(10.6만평)를 중심으로 우수 IT·BT 기업 유치를 통한 첨단 클러스터化

□ 국제업무지구 조성

- 금년 주요 추진사업(착공 기준)
: 토지매입비 포함 총 16.7억불 규모
 - 컨벤션센터(3.4만평, 기부채납 예정) : 총 1.25억불 규모(05.3.7 착공)
 - 주상복합(3.2만평, 1,600세대) : 총 8.8억불 규모(05.5 분양)
 - 상업시설(2.8만평) : 총 5억불 규모(05.11 착공)
 - 부지매입(44만평) : 1.6억불(05.7)
- '06년 주요 투자계획 : 오피스, 주거·상업지역, 병원, 중앙공원 등 총 69만평 부지에 57.2억불 규모 사업 착공
 - 이 중 다음 project는 금년 중 앞당겨 착공할 수 있도록 추진하여 경제활성화에 기여(8.2억불 규모)
 - Asian trade tower (1.7만평) : 5억불
 - 학교 1.2억불(1.4만평)
 - 중앙공원 : 12만평, 2억불

□ IT·BT 클러스터 조성

- 지식정보단지(80만평), 바이오단지(10.7만평)는 금년 말까지 조성 완료
 - * 지식정보단지는 80%, 바이오단지는 57% 기 분양 완료
- 2.5만평 부지에 내년부터 5년간 3,994억원을 투자, 세계적 RFID(전파식별, Radio Frequency Identification)*클러스터 조성 추진
 - * 각종 물품에 소형칩을 부착해 사물정보를 무선주파수로 전송·처리하는 시스템으로 유비쿼터스 기반 구축을 위한 핵심 인프라
- BT기업·외국병원 동반유치를 통해 연구+ 임상실험 + 병원 + 교육의 Bio 클러스터 조성
 - 인천 경제자유구역 1호 기업인 (주)셀트리온 공장이 완공, 금년부터 바이오신약 생산(1.5억불 투자)

2. 청라지구를 Theme Park 등 관광·레저 hub로 조성

- (사업개요) 총 541만평 부지에 '08년까지 3.7조원 투자, 레저시설, 골프장, 업무·주거단지 등 조성(1단계 '08년 완공)
- 수도권 관광명소가 될 세계적 Theme Park(종합영상·오락 놀이시설) 유치를 통해 국내외 관광객 흡수
 - 금년 9월부터 국내외 투자가 모집 등 유치전략 본격화
 - * 현재 세계 유수의 테마파크가 feasibility study 진행 중
- 화교자본을 유치하여 Asian Village 건설
 - * 10월 서울에서 열리는 세계華商대회를 적극 활용(2,500여명의 화교 참가 예정)

3. 영종도를 항공물류도시로 건설

- (사업개요) 인천공항을 중심으로 영종도 일원을 물류·무역·레저가 복합된 세계적 공항도시 건설(1단계 '08년 완공)
- 공항 배후 자유무역지역 60만평(1단계 30만평, 2단계 30만평)에 우수 항공물류기업 유치
 - 화물터미널지역(33만평)에 4대 특송업체(DHL, TNT, UPS, FedEx)를 비롯한 외국항공사 유치
- 영종도 서북측 130만평에는 英 AMEC社와 유럽풍 국제 휴양도시 건설 추진

4. 부산신항 경쟁력 강화

- 조기활성화를 위해 추진상황 점검(경제정책조정회의, '05.4.29)
 - 배후도로(초정IC~가락IC) 및 배후철도(낙동강~녹산) '08년 완공
 - 물류부지 31만평을 '08년까지 공급
- 노무공급체계 개편을 바탕으로 부산신항 생산성과 서비스 수준 개선
 - 크레인 집중투입(5~7기) Twin lift 크레인 도입으로, 선박체류시간을 기존 17시간 → 12~14시간으로 단축
 - 터미널 운영사에게 하역 및 각종 부대사업 면허를 일괄 부여, 서비스 개선(EUCC에서 지속 요구하고 있는 사항)
 - 한시적으로 입·출항료 면제 등 지원

5. 부산·진해 경제자유구역의 기계·자동차부품 클러스터화

- 르노-삼성 자동차를 중심으로 자동차부품 클러스터 형성
(금년부터 3년간 6억불 투자 예정)
- 부산과학산단내 외국인투자지역(9.2만평)에 기계·자동차
부품 분야 외국기업 유치
 - * 국내용 산업단지(18.7만평)는 R&D, 부품·소재업 중심으로 분양률 73%

6. 광양항 활성화

- 호남·충청권 등 국토 서부축 물량을 집중 유치
 - 선사·화주에게 물량·선박스케줄 matching
- 광양항 이용 운송주선자(forwarder)에게 인센티브 부여, 화주
에게 고속도로 통행료 지원 등을 통해 안정적 물량창출 기반조성
 - 배후물류단지(10만평)에 일본, 싱가포르 등 물류기업 유치
- BTL, 자산유동화채권(ABS) 발행 등 재원조달을 다각화
 - 전라선 복선화, 전주~광양간 도로를 2010년까지 전구간 완공

7. 여수 화양 관광복합단지 개발

- (사업개요) 사업시행자 (주) 일상이 2015년까지 1.5조원을
투자해 299만평의 관광·레저단지 개발, 금년말 착공
- 2012년 여수박람회유치와 연계하여 교통, 숙박시설 확충
 - '07년 말까지 특급호텔 2개 건립
 - 박람회 장소와 화양단지 연결도로(국지도 22호선) 건설 지원 검토

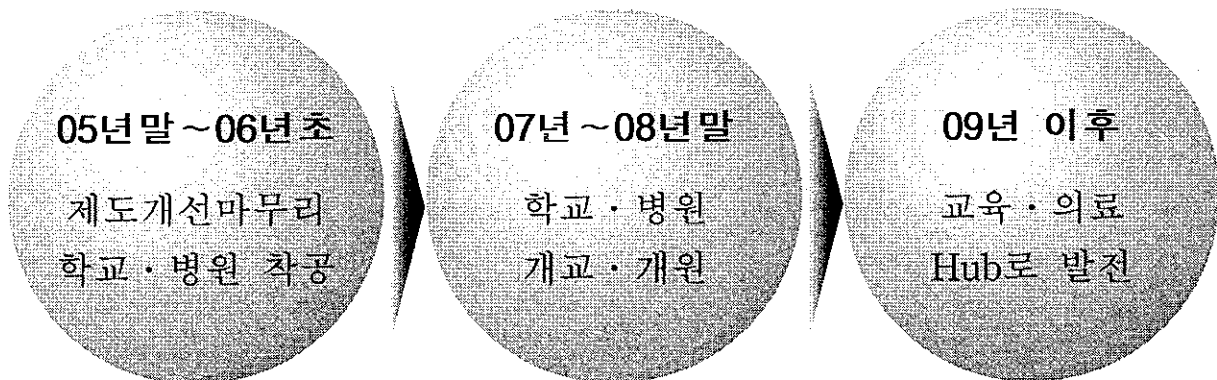
8. 해외 우수 학교·병원 유치로 통한 교육·의료 hub로 발전

- 「외국교육기관설립특별법」 제정을 계기로 해외 우수 국제 학교 유치를 본격화
 - 인천 송도에 美 동부 사립학교 수준 초·중·고 국제학교 착공(Harvard Advisory Group 용역, 학생 2,100명, 1.2억불 투자)
 - 부산·진해, 광양만권도 초·중·고 각 1개교 설립 목표
 - 대학(원)은 Cluster 형성, 교육 Hub 발전가능성 등 감안하여 IT, BT, 물류 등 특성화 위주로 유치
 - * 예) 광양만권 세계 우수 STC-R 물류대학(네덜란드) 유치 추진

□ 해외 우수병원 유치

- 금년 중 Project Company를 설립하여 '08년까지 개원 (600병상 규모)
- 병원설립기준, 외국 의사 면허기준 제정 등 외국병원의 성공적인 설립을 위한 제도개선 마련

<해외 우수 학교·병원 유치 전략>



국민경제자문회의
제1차 물류·경제자유구역회의 안건(2)

동북아 물류허브
추진성과와 향후과제

2005. 6. 16

건설교통부
국민경제자문회의

목 차

I. 동북아 물류의 최근 동향 1

- 1. 05년 컨테이너 물동량 전망 1
- 2. 동북아 물류허브 경쟁동향 1

II. 동북아 물류허브 비전과 주요과제 3

- 1. 비전 3
- 2. 주요 과제와 로드맵 3

III. 동북아 물류허브 추진현황과 성과 4

- 1. 인천공항 허브화 4
- 2. 부산·광양항 허브화 6
- 3. 내륙물류체계 개선 8
- 4. 선진 물류산업 육성 10

IV. 향후 과제 11

- 1. 인천공항 허브화 추진 가속화 11
- 2. 부산·광양항 경쟁력 강화 13
- 3. 내륙물류체계의 효율성 증진 15
- 4. 종합물류기업 인증제 시행 16
- 5. 물류전문인력 양성 17
- 6. 물류정책의 통합·조정기능 강화를 위한 제도개선 18

I. 동북아 물류의 최근 동향

1. '05년 컨테이너 물동량 전망

□ '05년 세계 컨테이너 물동량은 전년대비 11.2% 증가 전망

* 세계 물동량 전망 : 3.6억 TEU('04) ⇒ 3.95억 TEU('05)

□ 지역별로는 아시아권이 51%인 2억 TEU를 처리하여 (전년 대비 16.4% 증), 글로벌 물류를 주도

* 북미(4,300만 TEU) 10.9%, 유럽(7,300만 TEU) 18.6% 처리 전망

2. 동북아 물류허브 경쟁동향

□ 동북아 각국의 물류허브 경쟁이 가속

○ 컨테이너 항만시설 확충경쟁 심화

* 컨 선석수

	상해	천진·청도	홍콩	고베
	26→78('20)	16→34('10)	21→31('10)	42→52('11)

○ 항만배후단지 개발 및 인센티브 확대

* 상해항 외고교 보세구·대소양산 배후물류단지 개발, 심천항 경제특구 개발, 일본은 슈퍼중추항만 코스트 30% 인하 계획

○ 물류허브 선점을 위한 공항시설 확충경쟁

* 공항(처리능력, 만톤)

	푸둥	홍콩	간사이
	75→500('10)	300→890('40)	139→175('07)

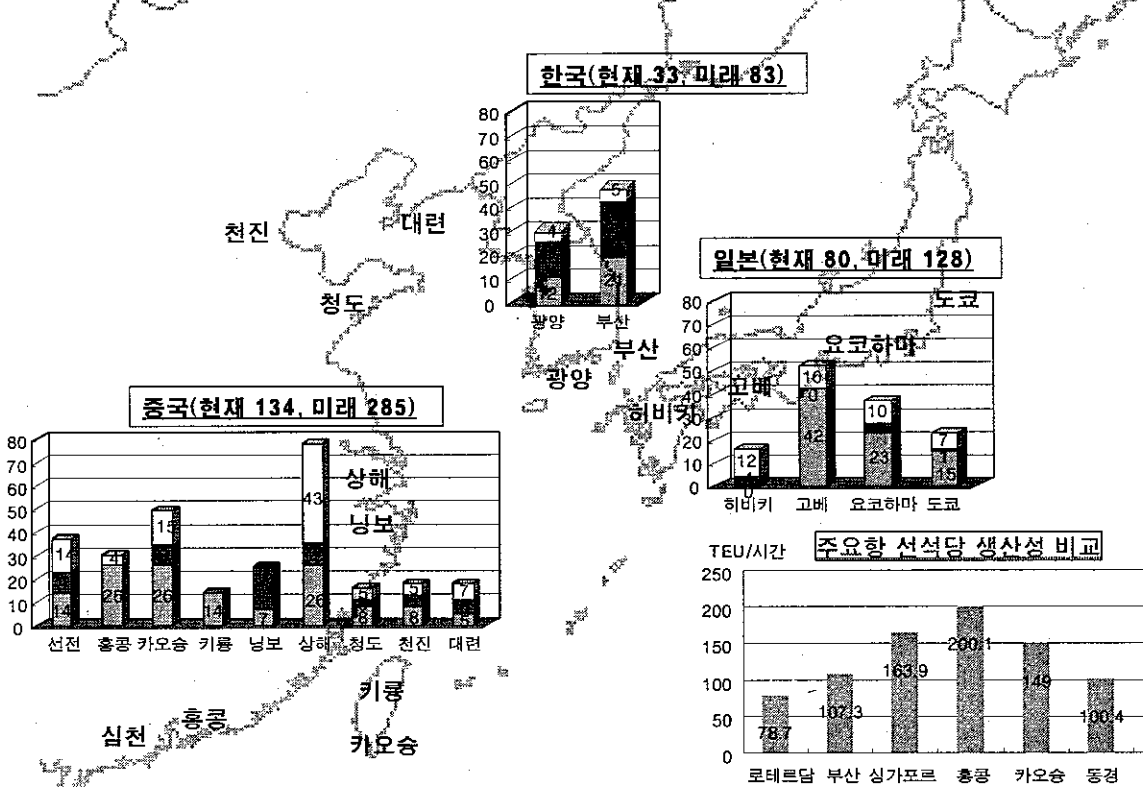
□ 글로벌 물류기업, 선사들의 전략적 움직임도 가속화

* DHL, TNT 등 글로벌 특송업체들은 인천공항을 동북아 물류거점으로 활용하기 위해 인천공항 내에 전용 화물터미널을 건설 예정

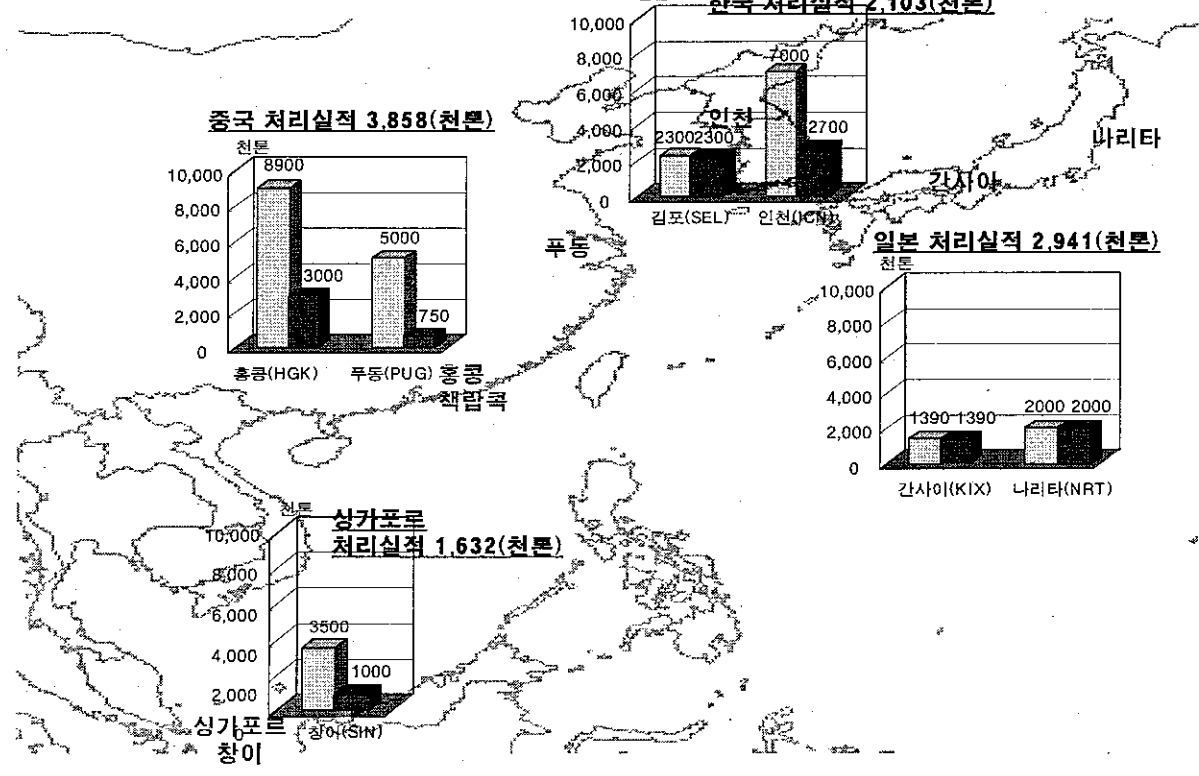
* 선사간 Alliance를 강화하고, 규모의 경제실현을 위해 선박대형화(8000TEU급)를 통한 간선항로 기항지 축소

[동북아 주요 공·항만 비교]

동북아 주요 경쟁항만의 선석수



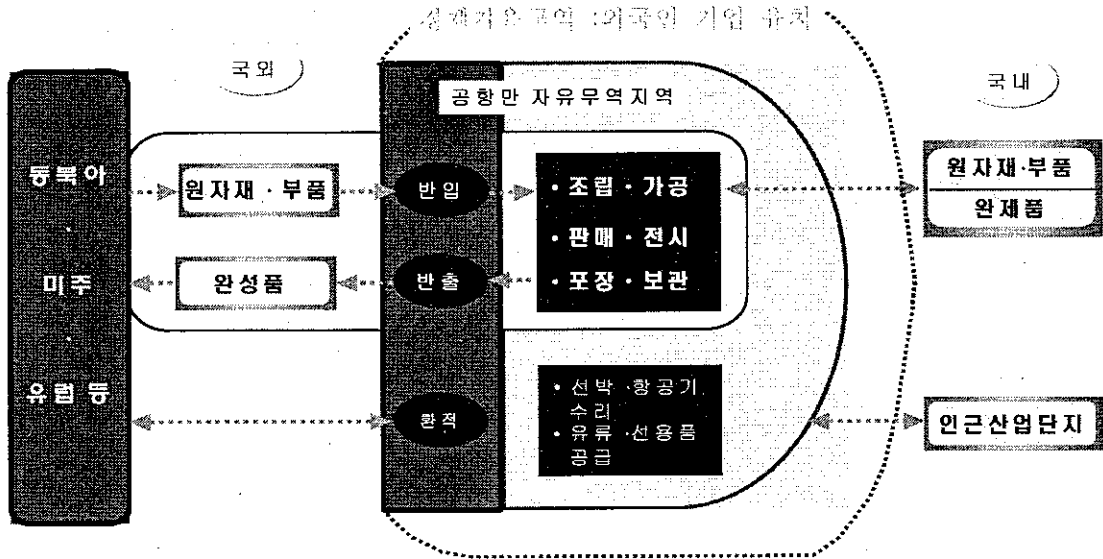
동북아 주요 경쟁공항 통계 비교



II. 동북아 물류허브 비전과 주요과제

1. 비 전

- 세계의 화물·정보·사람이 모이는 동북아의 관문
- 단순 환적⇒ 부가가치 물류⇒동북아 물류·비즈니스센터化



2. 주요 과제와 로드맵

◆ 세계 최고수준의 공·항만 개발과 주요 추진과제 제시
- 동북아 물류중심 추진 로드맵('03.8) -

- 인천국제공항을 동북아 중추공항으로 육성
- 부산·광양항을 동북아 중심항만으로 육성
- 교통시설 투자배분 조정
- 국제경쟁력을 갖춘 물류전문기업 육성
- 물류인력 양성
- 국제물류 지원제도 개선 및 물류기업 유치
- 물류정보시스템과 물류거래 투명화

Ⅲ. 동북아 물류허브 추진현황과 성과

1. 인천공항 허브화

(1) 추진현황

□ 인천 공항 2단계 시설 확장

- '08년 완공을 목표로 추진('05.5. 공정율 19.2%)

* 활주로 1본, 탑승동(5만평), 계류장 (33만평), 화물터미널 (3만평)

□ 인천공항 배후단지(자유무역지역 총125만평) 개발

- [공항물류단지(30만평)] Shenker(독), 킨텐츠(일) 등 12개 입주업체를 유치(분양률 41%)하여 '06년 상반기 운영 예정

* 현재 85%의 공정으로 정상 추진 중

- [화물터미널지역(33만평)] 현재 운영중인 화물터미널 지역 (20만평)을 자유무역지역으로 지정, 13만평 부지 추가 조성

□ 국제물류지원을 위한 물류·통관제도 개선

- 관세자유지역법과 자유무역지역법을 통합('04.4)
- 24시간 통관체제 구축('03.11), 환적절차 간소화('04.4)
- 기업유치 활동지원을 위한 국제물류지원단 설립('05.2)

[2] 평가 : 경쟁력 강화 필요

◆ 허브화가 진전되고 있으나, 향후 경쟁심화에 대비 경쟁력 강화

□ 인천공항이 세계 제3위 화물공항('04)으로 부상(연평균 20% 증가)하면서 허브공항화가 가속화

○ 환적비율도 46.2%에 달하고, '05년 목표 220만톤 달성 무난

* 환적비율('04): 일본(간사이)12.3%, 홍콩(첵랩콕)15%, 싱가포르(창이) 45%

□ 다만, 상해(푸둥)공항이 연평균 70%로 고성장하고 있어 향후 수년내 인천 공항의 허브화를 위협할 전망

⇒ 상해(푸둥)공항의 시설확충(활주로 1본→4본)이 완료되는 2010년에는 아시아 중심공항으로 부상 가능

<동북아 주요공항 물동량 추이>

(단위 : 천톤)

'04세계순위	공항명	2001년	2002년	2003년	2004년	평균증가율%
1	홍콩창이	2,074	2,491	2,643	3,104	14
2	도쿄	1,622	1,941	2,088	2,311	12
3	인천	1,514	1,674	1,813	2,103	12
5	싱가폴	1,507	1,637	1,611	1,775	5.5
7	타이페이	1,178	1,369	1,487	1,688	12
10	상해(푸둥)	281	470	929	1,371	70

* 자료 : 인천국제공항공사

⇒ 향후 허브경쟁 심화에 대비 경쟁력 강화 필요

2. 부산·광양항 허브화

(1) 추진현황

- 상해 신항만 개장('05.10, 5선석)에 대비, 부산·광양항의 항만시설 조기 확충
 - [부산신항] '08년 완공 18선석 중 3선석 '05.12월 조기 완공, '06년까지 6선석 완공
 - [광양항] '08년까지 완공되는 19선석 중 12선석 준공·운영, '06년까지 4선석 추가 완공
- 부산신항, 광양항 배후물류단지 개발
 - [부산신항] '08년까지 개발예정인 배후단지 37만평 중 22만평을 '06년말까지 조기 공급, 이중 2.5만평을 '05년말까지 조기 조성
 - [광양항] 동측 배후부지 59만평 1단계 10만평을 '06년까지 조기 조성하고 '08년까지 49만평 추가 공급

* 부산·광양항 배후부지에 미쓰이 물산 등 5개기업 1,350억원 유치
- 항만운영 제도개선 및 인센티브 제고
 - 불륨인센티브 제도 확대('05.1)
 - 광양항 항만시설 사용료(입항료, 접안료) '08년까지 면제
 - 항만운영시스템 개선(선석운용단위 확대)

(2) 평가 : 변화된 대응전략 수립 필요

◆ 중국의 급성장에 대응, 고부가가치 항만화 추진

□ 부산·광양항의 물동량은 지속적으로 증가 추세이나, 증가율 다소 둔화

○ 중국 직기항 증가로 환적화물 증가율이 10%대에서 정체

<부산·광양항 물동량 추이> (단위 : 천TEU)

구 분		2001년	2002년	2003년	2004년
부산항	전체 (증가율)	8,073 (7.1)	9,453 (17.1)	10,408 (10.1)	11,492 (10.4)
	환적 (증가율)	2,943 (23.1)	3,887 (32.1)	4,251 (9.4)	4,792 (12.7)
광양항	전체 (증가율)	855 (33.2)	1,080 (26.3)	1,185 (9.7)	1,322 (11.6)
	환적 (증가율)	166 (159)	314 (89.2)	344 (9.5)	360 (4.7)

*자료 : 해양수산부

□ 반면, 중국은 폭발적 내수물량을 바탕으로 고성장 지속

○ 상해·선전항은 연평균 20% 이상의 고성장을 거듭

○ 대중국을 염두에 둔 단순한 물량위주의 경쟁에 한계

- 양국의 공동이익을 가져올 수 있는 새로운 물류 비즈니스 모델 개발 필요

○ 자체 항만 경쟁력 향상을 위한 운영시스템 개선 노력 지속

⇒ 물량위주의 경쟁에서 벗어나 고부가가치 항만 구현
 ⇒ 중국과는 경쟁과 협력이 조화를 이루는 물류모델 추구

3. 내륙물류체계 개선

(1) 추진현황

□ 도로SOC의 투자비중 축소 ⇒ 철도·항만의 투자비중 확대

○ 교통시설 투자배분 조정 완료('04.6)

* 도로: 65.5% → 51~59% * 철도(지하철포함) : 18.2% → 20~30%

* 항만 : 7~8% → 10~14%

□ 전국 어디서나 접근이 가능한 간선 철도망 구축 추진

○ 남북 6축, 동서 6축의 간선철도망을 '20년까지 구축하여
대량수송망 확보

○ 중장기적으로 한반도 철도망을 동북아 철도망과 연계·운영

□ 내륙 물류거점시설의 지속 확충

○ 수출입 내륙화물기지를 전국 5대 권역에 건설

- 수도권(군포·의왕, 34만평) : 확장(10.4만평) 추진중, 북부·남부 추진중
- 부산권(경남 양산, 39만평) : '99.7월부터 운영중
- 호남권(전남 장성, 16만평) : '02년말 착공후 건설중
- 중부권(청원·연기, 15만평), 영남권(칠곡, 12만평) : 실시협약 체결('05.4)

○ 물류·유통·지원시설 등이 복합된 유통단지를 전국에 구축

- 운영중 2개소 : 20만평(대전14, 부산감천항6)
- 공사중 4개소 : 34만평(강릉5, 울산진장14, 음성9, 전주장동 6)
- 공사착수 5개소 : 50만평(평택15, 천안14, 제천5, 광주8, 여주8)
- 실시설계 2개소 : 22만평(안동7, 서울동남권15)

(2) 평가 : 일부 보완 필요

◆ 연계수송망 구축, 물류거점시설 개발체계 효율화

□ 도로투자의 효율성 제고 필요

- 전체 국민의 89%, 자동차의 90%가 도시부에 집중되어 있으나, 도로투자는 지방부에 편중(도시부 10 : 지방부 90)
- 물류비부담을 가중시키는 대도시의 교통난을 완화하기 위해 대도시권내 도로 투자 제고
 - * 서울·부산·광주 등 대도시권 Belt-way 건설로 도심효율 개선
 - * 2010년까지 도시부 투자확대 (도시부 30 : 지방부 70) 추진

□ 주요 물류거점 활성화를 위한 배후수송망 구축

- 공·항만·산업단지 등 주요 물류시설간 빈틈없는 연계배후수송망 구축을 최우선으로 추진 필요
 - * 부산·광양항 등 주요 공·항만에 대한 철도인입선과 배후도로망 확충사업을 조기에 완공하여 효율적인 물류네트워크 구축

□ 화물터미널 등 거점물류시설 개발체계의 효율화 필요

- 유사기능을 수행하는 물류시설들이 근거법률, 소관기관, 투자주체 등이 달라 체계적이고 효율적인 시설확충 곤란
 - * 복합화물터미널, 일반화물터미널, 유통단지, 공동집배송센터, 항만배후물류단지 등

4. **신진 물류산업 육성**

(1) **추진현황**

물류산업 선진화를 주도할 물류전문기업 육성

- 물류전문기업을 정부가 인증하고, 육성하는 **종합물류기업 인증제 도입**(물류전문기업 육성방안, '04.8, 동북아위)

* 화물유통촉진법을 개정('05.1)하여 법적근거 마련('06.1 시행)

물류산업에 대한 정부지원을 제조업 수준으로 확대

- 물류시설 재산세 분리과세('05.1) 산업단지내 물류용지 조성 원가 분양('05.5), 물류설비 임시투자세액 공제('04.2)

과감한 규제개선 추진

- 녹지지역 건축제한 완화, 교통영향평가절차 개선, 의무조정 면적 완화, 화물터미널내 조립·가공시설 허용 등 추진

* 「물류시설투자 규제개선방안」 마련('04.12, 국무조정실)

물류효율성 증진을 위한 물류정보화 추진

- '06년까지 수출입 통합네트워크 구축(건교부, 해수부, 관세청 합동)

(2) **평가 : 성과 향상, 향후 추진 가속화 필요**

- ◆ 인프라(H/W)에서 기업·인력 등 산업정책(S/W) 역점 추진 필요
 - 전문기업 육성, 전문인력 양성 등 산업기반 육성 가속화
 - 규제완화, 정부지원 확대 등 산업지원책 지속 추진

IV. 향후 과제

1. 인천공항 허브화 추진 가속화

(1) 2단계 사업의 조기완공 추진

◆ 북경올림픽 개최('08.8) 이전까지 최대한 앞당겨 추진

□ 적기 확충의 필요성

- 항공수요 증가에 따른 시설용량 포화에 적기 대비
 - * 계류장은 기포화, 터미널은 '05년, 활주로는 '08년 포화 예상
- 북경 올림픽('08.7)과 상해 엑스포('10.5) 전후로 급증하는 동북아 항공수요를 흡수, 허브화의 전략적 기회로 활용
 - * 보잉사: 향후 20년간 중국 항공화물 시장 10.3% 고속성장 예상(세계 성장률 6.4%)
- 시설 확장중인 주변국 타 공항에 대한 경쟁 우위 확보
 - * 시설 확장 : 싱가포르 창이('06년), 중국 북경·홍콩 첵랩콕·일본 간사이('07년)
- 동북아 물류중심 국가 구현을 위한 핵심 물류기반 조기 조성
 - * 경제자유구역, 제2연육교 건설 등 연계 사업과의 시너지 효과 극대화

□ 이를 위해, 연차별 투입 자금의 조기 반영 필요

- 다만, 재정 부족시 先 공사자금 투입 확대 後 현 국고비율 유지를 위한 국고보전 검토

(2) 인천공항의 경쟁력 강화

□ 부가가치 물류 유발시설인 배후물류단지 조기 활성화

- [공항물류단지] 입주기업들의 부담을 줄이기 위해 자유무역지역 시설사용료 인하 추진, 자유무역지역협의회 운영 활성화
- [화물터미널지역] '06년 하반기 운영을 위해 통제시설 설치 및 세계적 물류기업 유치 추진

* 투자의향서를 제출한 DHL, TNT는 금년 하반기 중 사업계획서 제출, Lufthansa, Polar항공에서도 사업 참여를 긍정적으로 검토 중

□ 기종점 및 환적수요 증대를 위한 최적의 노선망 구축

- '10년까지 70개 항공사(현 58), 290개 노선(현 252개) 확보
- 화물운송수요가 많은 국가와 항공회담 및 화물부문의 전략적 자유화를 지속 추진(금년중 10개국 회담 목표)

□ 수출입화물의 통관절차 개선 및 서비스 향상

- 인터넷 수출입신고시스템 도입 추진('05.10예정), RFID 등 첨단정보기술 활용 활성화

* 국내 5개 노선 수하물확인시스템 시범적용('05.5) 후 확산

- 세계수준의 서비스 체제 확보를 위해 인천공항 서비스 개선 위원회를 활성화하고, 서비스 개선 운동 전개

2. 부산·광양항 경쟁력 강화

(1) 부산항을 고부가가치 항만으로 육성

- 컨테이너 크레인 등 하역장비의 증설과 현대화로 항만 생산성을 선진국 수준으로 개선
 - 현재 선석당 3기 내외 수준인 C/C(Container Crane)를 '06년까지 3.5기로 증설 유도
 - 초대형선 기항에 대비 C/C의 주종을 20열 이상으로 교체
- 터미널(부두) 운영사의 대형화 추진을 통하여 항만시설 및 장비의 이용 효율성 제고
 - 1선석 1운영사 체제인 부산 감만 부두를 '06.6까지 통합
 - 일반부두 터미널 운영사(TOC)도 단일화 지속 추진
- 항만물류정보시스템과 수출입물류통관절차 개선
 - RFID 등 첨단기술을 활용 터미널 게이트와 장치장 자동화 등으로 지능형 항만 구현
 - 수출입 물류에 대한 통합전산망·표준서식 등을 마련하여 단일 민원창구(Single Window) 구축
- 항만노무 공급의 투명성 및 생산성 제고
 - 항운노조의 노무공급 독점권을 없애고 회사별 상근 근로자 형태로 노무공급 체제 개선
 - 1일 24시간 근무체제를 단계적으로 확산 추진

[2] 광양항 조기 활성화를 위한 기반 마련

- 배후부지에 수출입 화물의 보관창고 등 물류센터를 건립하여 안정적인 물동량을 확보(3만평, 262억원)
 - 개별 협상을 통해 이용자의 수요에 부합할 수 있는 맞춤형 물류센터 건설
- 공컨테이너 수급 불균형(수출67:수입33)으로 인한 광양항 이용 화주의 불편해소를 위하여 공컨테이너 장치장 건립
 - 항만관련 부지 5만평과 복합화물터미널(전남 장성)을 공컨테이너 장치장으로 활용
- 광양항 이용 인센티브를 선사와 부두운영사로부터 포워더 및 육상운송업체까지 확대
 - 컨테이너공단 주관으로 대형 화주관련 포워더를 선정, 전년대비 증가물량에 대해 인센티브 부여
 - 지자체 주관으로 광양항을 이용하는 컨테이너 차량에 고속도로 통행료의 일정분을 지원

[3] 중국항만 급성장에 대응하는 새로운 물류성장 모델 수립

(해수부 별도 보고)

- 중국과의 환적물량 경쟁관계에서 벗어나 역할분담에 따른 동북아협력체계 구축 방안 마련

3. 내륙물류체계의 효율성 증진

□ 항만, 산업단지, 복합화물터미널 등에 철도인입선 건설 및 배후연계수송망 구축을 우선 추진

○ 부족한 재원확보를 위해 투자재원조달 다양화 추진

* 전주~광양고속도로 ⇒ 도로공사의 ABS발행 활용('05년 1조원 발행)

* 전라선 복선전철화 구간(익산-신리 35km) ⇒ BTL방식으로 추진

- 광양항 : 전주~광양 고속도로 조기건설('11⇒'10), 전라선(익산~순천), 전라선(순천~광양) 적기 확충, '09까지 철도인입선 건설
- 부산신항 : 배후도로(가락IC~초정IC, '02~'08), 배후철도(녹산~낙동강, '99~'08) 건설, '08까지 철도인입선 건설
- '08년까지 전국 복합화물터미널에 인입선 건설, 경제자유구역인근 산업단지에 인입선('05 사업타당성 조사중) 우선 연결

□ 내륙 물류거점시설·단지간 물류시설 개발체계 합리화 추진

○ 유사한 기능을 하는 물류시설이 소관부처를 달리하여 건설되고 있고, 물류시설간 상호연계가 되지 않는 등 시설간 통합조정체계 미흡

* 복합·일반화물터미널, 유통단지, 컨테이너야드(CY), 항만배후단지, 수산물유통센터, 집배송센터, 공동집배송단지, 농산물유통센터 등

○ 향후 유사 물류시설 통폐합, 시설건설·지원 체계를 개선하는 등 관련제도 정비방안 마련('05.9~10)

○ 권역간 물동량 조사를 거쳐 5년 단위의 전국적인 물류거점시설 확충계획 수립 추진('05.5~'06.12)

4. 종합물류기업 인증제 시행

□ 물류전문기업 육성을 위해 도입중인 종합물류기업 인증제의 '06.1 제도시행에 대비

○ 경쟁력있는 물류기업이 인증되도록 합리적인 인증시스템 구축

- 종합물류기업의 특성을 반영하여 다양한 항목을 마련
- 중소기업업체도 전략적 제휴를 통해 인증제에 참여

- 대기업 위주의 자산형(수송·보관)과 중소기업 위주의 비자산형(주선, 컨설팅서비스 등)으로 구분하여 유형별 기준 마련
- 5개 이내의 중소기업이 공동상표와 공동물류시설 사용 등을 조건으로 전략적 제휴를 맺는 경우, 제휴기업 집단을 인증대상에 포함

* 인증기준·절차 등에 관한 관계부처 공동부령 제정('05.8), 교통개발 연구원에 인증제를 전문적으로 운용할 인증센터 설립('05하반기)

□ 세제지원, 통관업 허용 등 정부 지원사항도 하반기에 추진

○ 정부지원 효과등을 면밀히 분석하여 관련법령 개정

* 화주기업 세제지원에 대한 중소기업계의 반발을 감안, 상반기 전문용역('05.6~8, 재정부)을 수행하여 보완방안 등 검토·추진

□ 제3자 물류활성화를 위해 시범사업을 지원하고, Best Practice 발굴·홍보

○ 화주기업의 자가물류 아웃소싱을 시범사업으로 지원('06)

5. 물류전문인력 양성

□ 물류전문대학원 개설·지원

- MBA 수준의 전문석사 과정으로 학술적 이론이 아닌 실제 기업물류 문제해결능력 배양을 통해 최고급 물류인력 양성
- 설립가능성, 파급효과, 운영시 자생력 확보 가능성등을 고려, 기존대학을 대상으로 정부주도의 공모절차를 통해 개설
 - * 금년내 대학원 선정을 완료하고, 준비기간을 거쳐 '06년 9월 개원 목표
 - 국가에서 운영비용을 일부지원(5년간 매년 20억원 이내 지원)
- 교과과정, 교수진 구성 등에 대해 대학과 협약을 체결
 - 운영위원회를 구성하여 주기적으로 이행여부를 점검
 - * 연간 약 50명을 양성토록 1개 대학원을 우선 개설하되, 운영성과 등을 분석하여 1개 대학 추가 여부를 추후 검토

□ 물류특성화대학 운영 개선

- 전문성 강화를 위해 운영중인 특성화제도의 물류특성화 대학 운영에 물류기업 등 수요자 참여 추진
- 단년도 정부지원을 3~5년 장기지원으로 전환('05 하반기)
 - * 해양대(항만물류), 인하대(글로벌 물류), 인천대(IT기반 물류통상) 등 3개 대학이 특성화대학으로 지정중

6. 물류정책의 통합·조정기능 강화를 위한 제도개선

□ 추진 배경

- 물류허브정책이 범정부적으로 추진되고 있음에도 이를 뒷받침하는 제도기반이 취약
 - 다수의 물류관련법령(20여개)이 부처별로 분산 운영되어 물류정책 및 시설계획의 통합조정 취약 등 효율적인 물류정책 수립 곤란
 - * 화물유통촉진법, 유통산업발전법, 해운법, 항만법 등
- 물류허브 추진의 실천력 강화를 위해 물류관련법령 등 관련제도를 체계적으로 정비·보강 추진

□ 추진방향

- 물류정책의 총괄조정 기능을 강화하기 위해 기본법 제정
 - 물류정책위의 기능과 물류기본계획의 내용보강 등 현 「화물유통촉진법」을 개편하여 물류정책기본법화
- 유사 물류시설·단지간 위계 합리화 및 중복투자 방지를 위해 추진중인 내륙 물류거점시설 합리화 방안 법제화
 - 현 「유통단지개발촉진법」을 물류시설총괄법화하여, 종합계획 수립 등 계획·조정기능 강화
- 국가물류기본계획('01~'20)을 여건변화를 반영하여 보완
 - 실천력강화를 위해 계획기간을 조정(20년→10년)하고, 물류중심 로드맵 등을 법정계획화하여 안정적으로 추진

국민경제자문회의
제1차 물류·경제자유구역회의 안건(3)

**동북아 물류 공동번영과
우리항만의 성장전략**

2005. 6. 16

**해 양 수 산 부
국민경제자문회의**

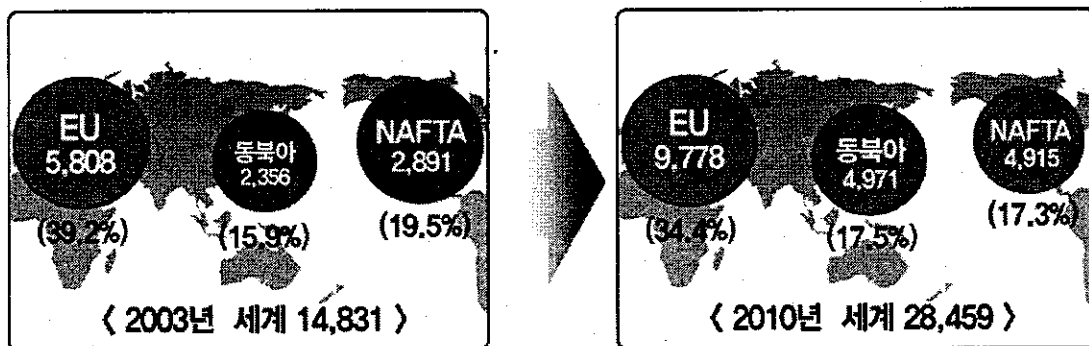
목 차

I. 『동북아 물류중심화』의 평가와 패러다임 전환 ..	1
1. 동북아 물류의 동향 및 특징	1
2. 우리항만의 『동북아 물류중심화』 추진 성과와 과제	2
3. 『동북아 물류중심화』를 위한 새로운 패러다임의 모색 ...	5
II. 동북아 3국간 물류협력 비즈니스 모델	7
1. 검증 모형 : 『일본행 다국적 통합 집하배송 모델』	7
2. 개발 모형 : 『한·중 통합 물류협력 모델』	8
III. 비즈니스 모델의 실현방안	13
1. 비즈니스 모델에 대한 공감대 형성 및 구체화	13
2. 민간 주도의 협력활동 추진체제 마련	14
3. 동북아 3국 정부간 협력체제 구축	14
IV. 물류패러다임 정착을 위한 인프라 및 여건 조성	16
1. 물류축진을 위한 물적 시스템의 체계화	16
2. 국제물류 인적 네트워크 및 물류정보망 확충	18
3. 해외투자 및 협력지원을 위한 전담조직 보강	19
[맺음말]	20

I. 「동북아 물류중심화」의 평가와 패러다임 전환

1. 동북아 물류의 동향 및 특징

- 세계 경제 규모의 약 20%를 점유하는 한국, 중국, 일본 등 동북아 3국이 세계 화물량의 30%를 차지
 - 동북아 3국 7,447만TEU(한국 973만TEU, 중국 5,101만TEU, 일본 1,373만TEU)/세계 총 화물량 24,478만TEU(자료: Drewry Shipping Consultants, 2003)
- 동북아내 한·중·일 3국간의 상호 무역의존도가 높아지면서 역내 교류가 지속적으로 증대
 - 한·중·일 3국간 역내 무역규모 4,392억 달러로 10년전 대비 5배 수준으로 증가(자료 : 한국무역협회, 2004)
 - 향후 2010년까지 EU, 동북아, NAFTA 등 세계 3대 경제 권역별 교역액 전망에서도 아시아권 비중의 증가가 두드러짐



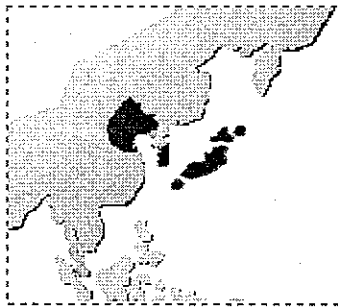
* 자료 : KMI, 2004

- 이러한 역내교류의 활성화에 따라 삼국이 Win-Win 할 수 있는 국제물류의 공동발전모델 구축 필요성이 대두

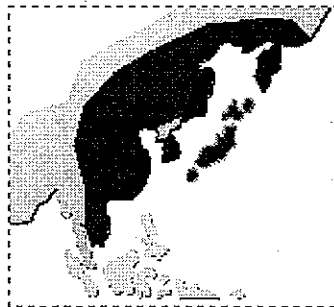
2. 우리 항만의 『동북아 물류중심화』 추진 성과와 과제

가. 『동북아 물류중심화』 전략

- 배후단지를 활용한 고부가가치 ‘화물창출형’ 항만으로의 도약
 - 환적화물 네트워크 구성과 글로벌 물류기업 유치를 통하여 대륙중계 항만으로 발전



환적중심 항만



화물창출 항만



대륙중계항만

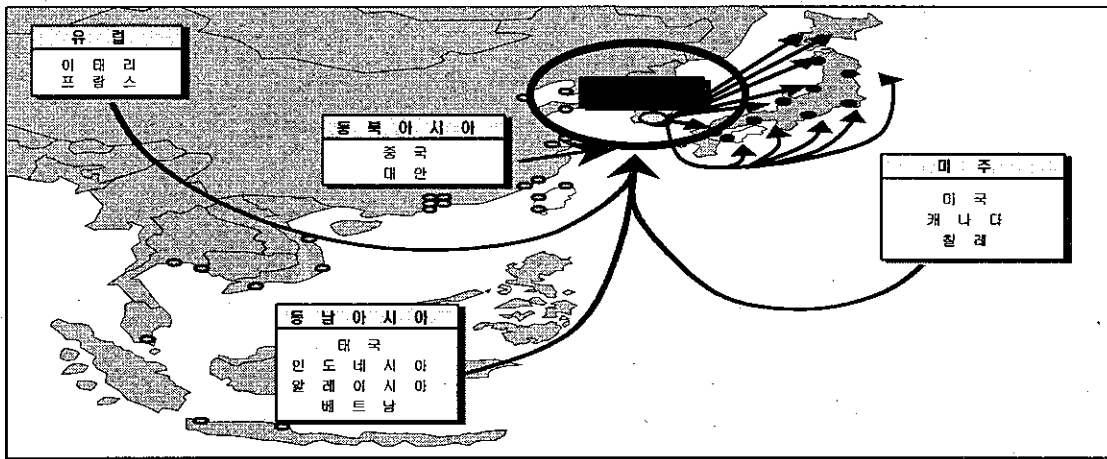
※ 고부가가치 환적화물은 단순환적 화물보다 12배나 높은 경제적 가치 창출

나. 그 동안의 성과

- 일본 미쓰이 물산의 부산 감천항 배후단지 투자
 - 세계 각지에서 생산/구매한 제품을 우리 항만배후단지에 집하하여 부가가치 물류활동을 거친 후,
 - 우리 항만의 잘 발달된 피더항로를 활용하여 일본 각지로 직접 배송하는 사업

※ 총 투자액 : 200억원, 부가가치 환적 물동량 : 1만TEU/년

<개념도>

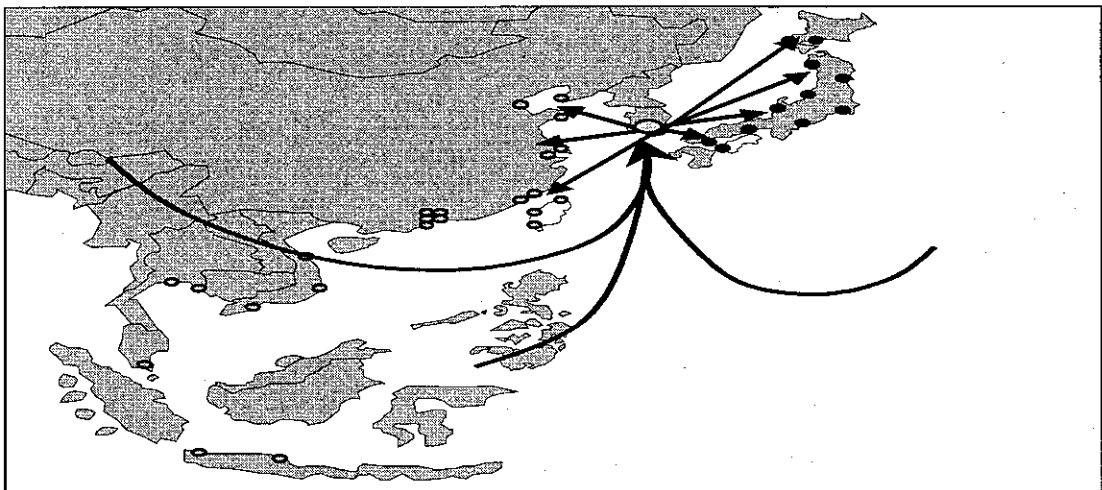


□ 런던금속거래소(LME) 관련 비철금속 보관·배송사업을 위한 부산/광양항 배후단지 투자(Henry Bath & Son, C. Steinweg)

○ 세계 각지에서 생산된 비철금속(알루미늄, 구리 등)을 한국으로 집하하여 보관한 후, 동북아 각 지역으로 배송해 주는 사업

※ 총 투자액 : 410억원, 부가가치 환적 물동량 : 30만톤/년

<개념도>



다. 그간의 성과를 더욱 발전시키기 위해 해결해야 할 과제

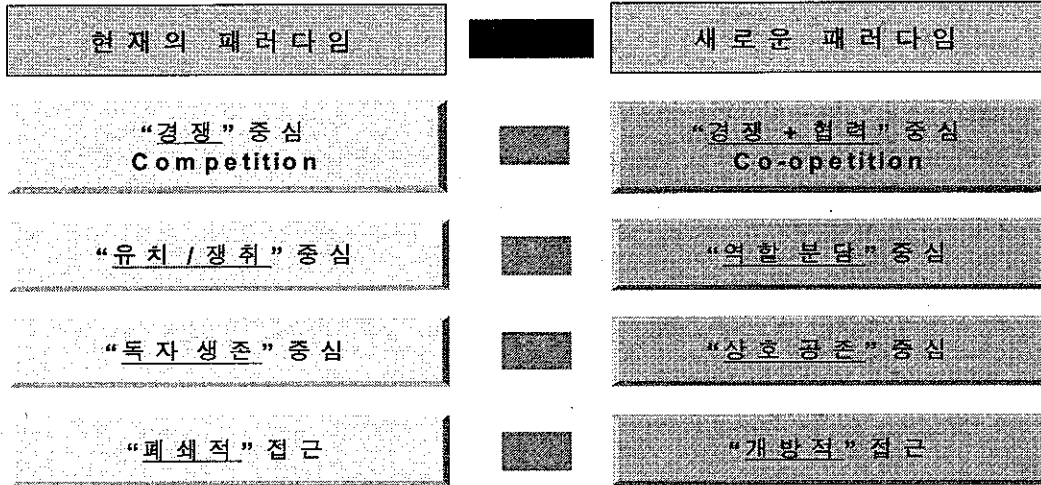
- 기존 『동북아 물류중심화』 전략의 성공가능성에 대한 불확실성
 - 고부가가치 환적화물량 확보를 통한 가시적인 이익이 실현되지 않아 많은 관심기업이 관망 중인 상태
- 또한, 3국간 상호협력과 공동물류시장 조성을 위한 인식수준이 낮고, 제도적 기반도 부족
 - 3국간 연계 물류시스템 구축을 가로막는 비효율적인 규제 및 제도 존재
 - 중국 : 외국선사의 직접 통관 불허, 자국선사의 항만이용료 우대 등
 - 일본 : 선박 입항시 항만사업자간의 사전협의제도 등
 - 3국간 물류 정보에 대한 공유 및 표준화 노력도 미흡

◇ 이와같이 동북아 전체 물류시스템의 기능이 비효율적으로 작동한다면, 우리의 물류중심화 비전 자체가 흔들릴 수 있는 리스크가 있어 이에 대한 관리 방안 강구 필요

* 우리 항만간 국내 물동량 확보를 위한 소모적 경쟁 예방

3. 『동북아 물류중심화』 를 위한 새로운 패러다임의 모색

□ 동북아 통합물류시장을 함께 만들어 나가려는 ‘협력적’ 시각에서의 접근 필요성 대두

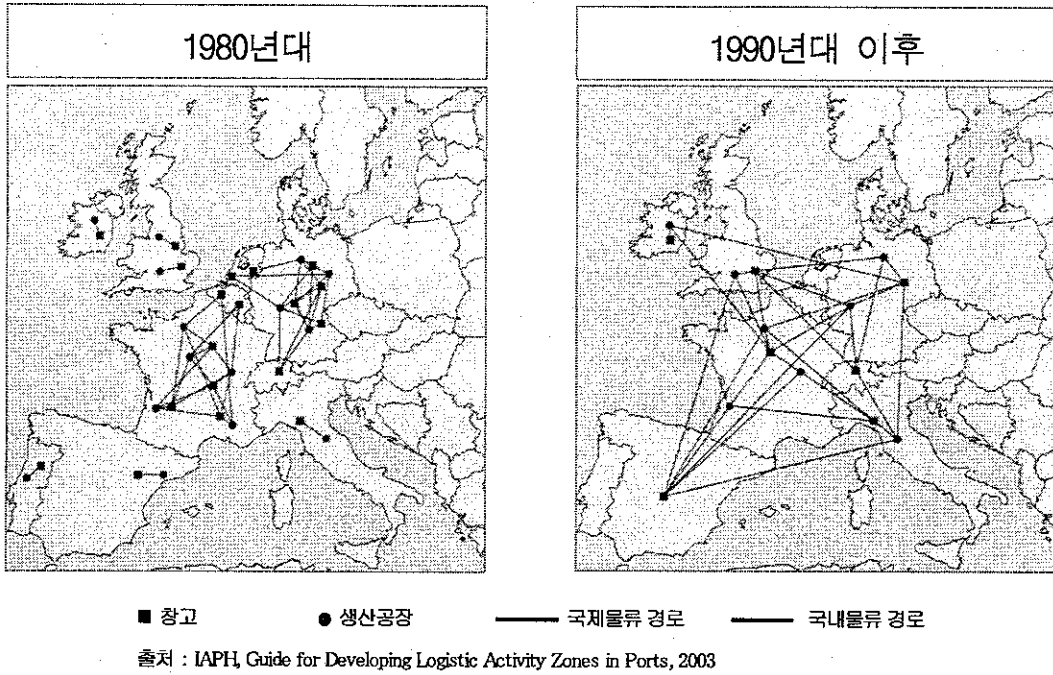


□ 안정적으로 발전하는 동북아 통합 물류시스템 내에서 우리
향만의 실질적인 성장기반 확보 가능

[EU 물류시장통합의 성공사례]

- ▶ EU수송위원회, EU공동수송정책 기본방침 확정(1961년)
- ▶ 연안해송에 관한 공동해운정책 법제화(1992년)
- ▶ 공동수송정책 추진방향 확정 결의(1998년~2004년)

- ✓ 역내 물류체계의 표준화 및 광역화
- ✓ 수송전반의 효율성 증진
- ▶ 결과적으로 경제활성화와 안정에 기여



□ 협력적 물류패러다임 정착의 기대효과

- 단기적으로 한·중·일 3국 기업의 물류비 절감과 우리나라의 고용과 부가가치 창출에 기여
- 중기적으로 3국간 항만시설 투자 등에 대한 과당경쟁을 예방할 수 있어 물류인프라 재원의 효율적 배분이 가능
- 장기적으로 동북아 FTA 체결을 앞당기고 역외 경제블럭에 효과적으로 대응할 수 있는 동북아 경제공동체 출범의 초석

Ⅱ. 동북아 3국간 물류협력 비즈니스 모델

1. 검증 모형 : 『일본행 다국적 통합 집하배송 모델』

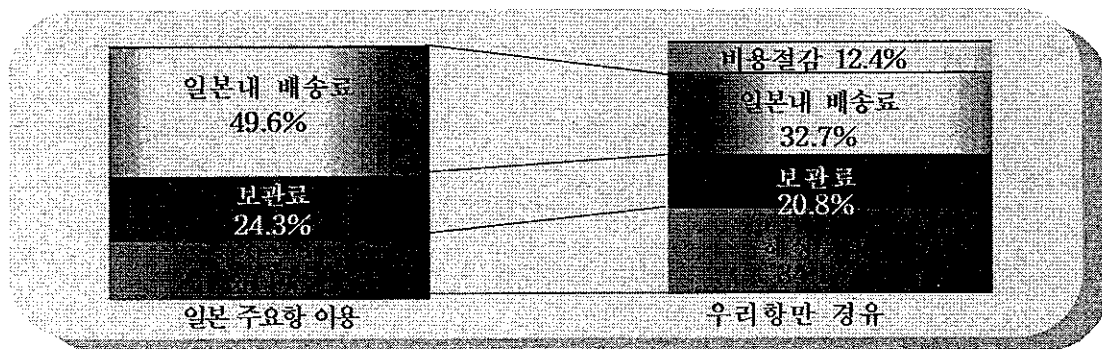
가. 일본 국제물류의 주요 과제

- 주요항만에 수입화물이 집중되어 내륙운송거리의 증가에 따른 물류비용의 상승과 환경문제 해소
- 인터넷의 발달에 따른 소량 다빈도 물류의 증가와 다점포형 사업의 증대에 대응한 효율적인 물류시스템의 구축
- 값비싼 땅값으로 인한 물류센터 건설·운영의 비효율성 극복

나. 한·일 물류협력 비즈니스 모델(일본 미쓰이 물산)

- 목표물동량('10년기준) : 427만TEU(단순환적 307만+부가가치환적 120만)
* 산출근거 : 붙임 1
- 각국 부품, 원자재를 우리 항만에 집중시켜 부가가치 물류활동을 거친 후 일본으로 배송하는 사업모델
- 일본에서 영업중인 다국적 타이어 업체의 경우 위 사업 모델을 적용하면 연간 12.4%의 비용절감 효과 발생

[일본의 다국적 타이어 업체의 사례]



2. 개발 모형 : 『한·중 통합 물류협력 모델』

가. 중국물류의 한계와 한·중 협력 모델의 적용 가능성

□ 중국은 고도성장 추세(실질 GDP성장을 8~9%)가 지속되면서 물류시장도 '10년까지 매년 10%이상 성장할 것으로 전망

○ GDP 대비 물류비 비중도 선진국의 2배('01~'04 : 21.5%)

※ '02 기준 GDP 대비 물류비 비중 : 한국 12.7%, 일본 8.34%

□ 중국의 물류시장은 비효율적인 제도, 항만시설 및 간선 인프라 낙후, 물류전문지식 부족 등의 문제점 내포

□ 따라서, 우리 항만과 연계한 양국간 협력 비즈니스 모델 개발을 통해 상호 공동의 이익 실현방안 모색 필요

○ 중국 자체 물동량 증가에 비해 불충분한 시설, 생산지의 산재, 선박 대형화에 따른 기항지 축소 추세 등을 고려할 때,

- 중국이 독자적인 물류서비스를 모두 제공할 경우 중국 경제 발전에 물류가 부담으로 작용 예상

◇ 중국이 항만인프라, 내륙물류체계 등을 확충하고 있어 우리의 동북아물류중심화 목표가 위기에 직면할 수 있으나,

◇ 우리의 항만배후단지, 피더망, 물류 IT, 기업 집하능력 등을 활용할 경우 한·중 양국이 공동 발전할 가능성은 충분

나. 한·중 통합 물류협력 비즈니스 모델

① 「발해만↔한국↔전세계(일본)」 모델

- 목표 물동량('10년 기준) : 265만TEU(단순환적 241만, 부가가치환적 24만)
 - * 산출근거 : 붙임2
- 발해만의 여러지역에서 생산된 제품을 우리 항만과 배후 단지로 집하한 후, 일본을 비롯한 전 세계의 수요지로 적기에 배송해 주는 모델
- 동 지역은 세계 주요 간선항로에서 최소 1~2일 정도 떨어져 있고, 얕은 수심, 잦은 안개 발생 등의 지리적 문제점 때문에
 - 대형모선을 이용한 전 세계 수출지역으로의 직접 배송 시스템의 구축이 구조적으로 어려운 실정
- 이에 따라 우리 항만에서 환적되어 일본을 비롯한 제3국으로 배송하는 모델이 많이 적용되고 있는 상황
 - 우리 항만에서의 전체 환적화물중 발해만 항발 환적화물이 28%로 가장 큰 비중 차지
- 우리 항만과 발해만 지역의 항만들을 연계, 일본을 비롯한 전 세계로 배송시 보다 효율적인 물류시스템 구축 가능
 - 특히, 발해만 지역을 따라 여러 곳에 생산기지를 가지고 있는 기업의 경우
 - 환적뿐만 아니라 항만배후단지의 물류센터를 활용하여 부가가치 환적을 하면 경제적 이익 극대화

② 「산동반도↔한국↔전세계(일본)」 모델

- 목표 물동량('10년 기준) : 118만TEU(단순환적 107만, 부가가치환적 11만)
 - 산동반도에 입주한 한국, 일본 중소기업들이 자사 제품을 우리 항만에 설치한 공동물류센터에서 부가가치 창출(재분류/라벨링, 가공/조립 등) 후 최종 수요지로 각각 배송하는 모델
 - 산동반도에는 한국, 일본의 중소기업들이 밀집해 있으나, 상대적으로 소규모로서 물류서비스에 대한 외주 곤란
 - 특히, 이들 기업은 브랜드 가치 향상을 위해 우리 항만에서 가공, 조립 등의 부가가치 공정을 거치고자 하나, 개별적인 물류센터 확보가 곤란하여 공동물류센터 이용 수요 발생
- * 사례 : A 양초생산업체는 중국에서 반제품을 생산하여 우리항만에서 가공 후, 전 세계로 배송하기 위한 자체 물류센터 건립을 검토중
- 물류수요의 집중화로 개별 중소기업의 물류비 절감 가능

③ 「양쯔강유역↔한국↔전세계(일본)」 모델

- 목표 물동량('10년 기준) : 268만TEU(상해 159만, 양쯔강 109만)
- 상해 인근 : 159만TEU(단순환적 145만, 부가가치환적 14만)
- 양쯔강 유역 : 109만TEU(단순환적 99만, 부가가치환적 10만)
- 중국의 국책사업인 서부 대개발 프로젝트의 추진에 따라 양쯔강 유역(서부내륙)에서 발생하는 화물을 우리항만까지 운반한 후 일본 및 전 세계로 배송하는 새로운 모델

- 서부내륙지역은 도로, 철도 등 육상 교통수단이 미흡하여 대량수송의 잇점이 있는 수로 이용이 불가피
- 양쯔강 삼협댐의 완공('09)이후 수심이 깊어져 근해 서부내륙 지역까지 피더선박의 자유로운 운항이 가능하여 서부내륙 지역의 물동량 증대 예상
 - * '03년 현재, 양쯔강유역의 물동량이 164만TEU(전년대비 26% 증가)이나, 서부대개발 및 양쯔강 삼협댐 완공후 물동량 급증 전망('10 : 827만TEU)
- 중국측은 서부지역에 원활한 물류시스템이 제공되어 서부 대개발 프로젝트가 가속화될 수 있고,
 - 우리 항만은 양쯔강 유역에서 발생하는 화물의 수출입 거점으로서 일정 역할을 담당하여 경제 활성화 도모
 - ※ 우리 항만을 중국 양쯔강 유역을 위한 거점항만으로 육성

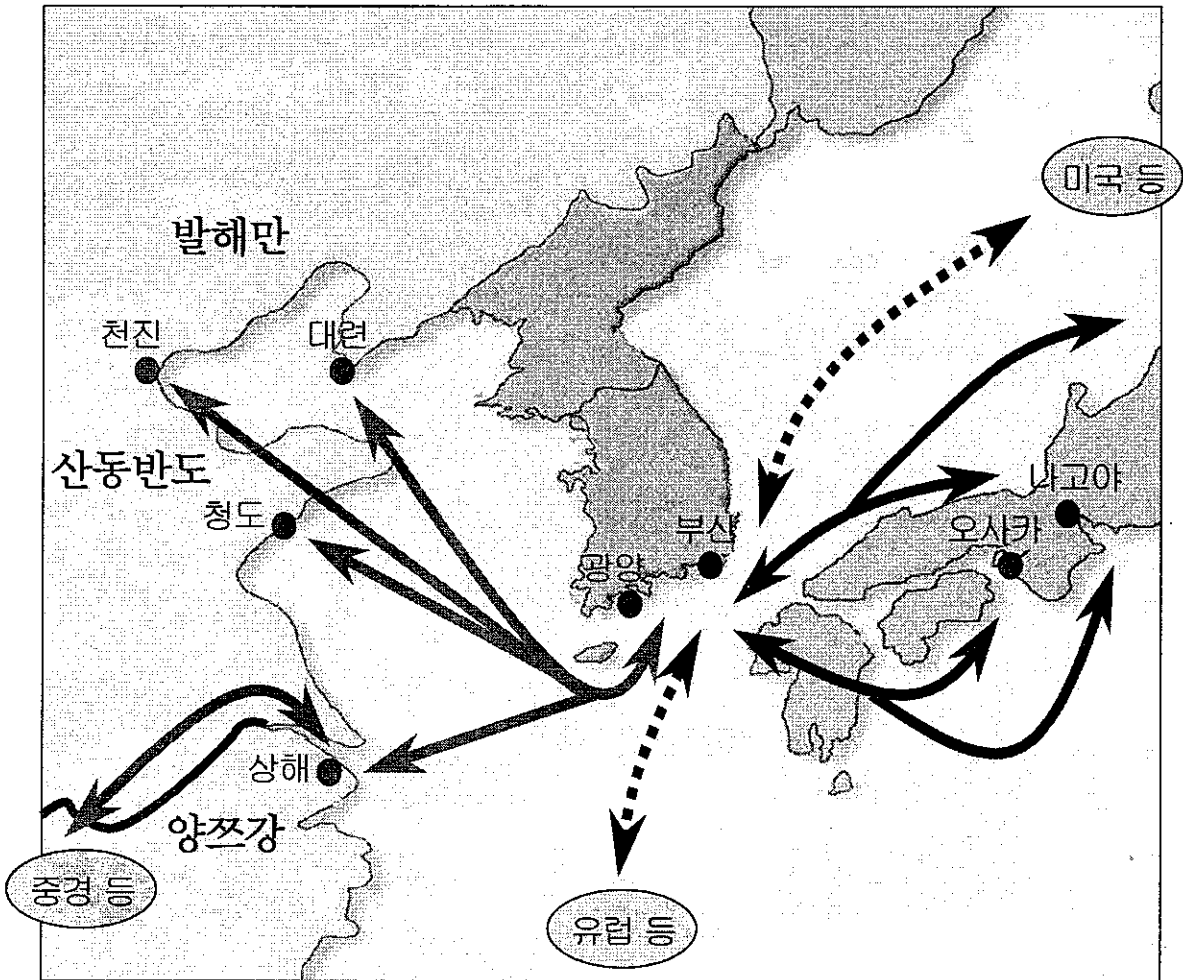
[동북아 3국간 비즈니스 모델의 목표 물동량]

2003(실적)	→	2010(추정치)
○ 총환적물량 : 408만TEU		○ 총환적물량 : 1,078만TEU
- 단순환적 : 408		- 단순환적 : 899
- 부가가치 환적 : 0		- 부가가치 환적 : 179

* 자료 : Ocean Shipping Consultants(영국) 2003

◇ 이상의 물류협력 비즈니스 모델은 한·중·일 3국간 국제물류 협력 및 통합과 우리의 동북아 물류중심화 비전의 실현 가능성을 시사

[3국간 물류통합 개념도]



Ⅲ. 비즈니스 모델의 실현방안

◀ 기본방향 ▶

- ◇ 민간 주도의 전담추진체제를 확립하여 비즈니스 모델을 구체적으로 적용·실행하고 합작투자 등 민간기업간 물류 협력을 활성화
- ◇ 정부간 물류협력 채널을 강화하여 한·중·일 3국간 협력적 물류패러다임의 공감대 형성과 민간투자활동을 지원

1. 비즈니스 모델에 대한 공감대 형성 및 구체화

가. 국내외 기업간 협력기반 조성을 위한 포럼, 설명회 개최

- 중국 인민일보와 함께 「동아시아 FTA시대를 대비한 한·중 국제물류포럼」을 8월중 상해에서 개최
- 「한·중·일 통합국제물류모델 구축 설명회 및 상담회」를 장관이 참석한 가운데 9월중 중국 상해에서 실시
 - ※ 투자수익성 분석자료를 제공하는 비즈니스모델을 완성('05. 8)
- 일본경제신문사와 함께 동북아 물류협력체제에 대비하는 「한·일 로지스틱스 포럼」을 7월 중순 동경에서 개최
- 한·중 및 한·일 포럼 성과를 바탕으로 11월에는 「한·중·일 로지스틱스 포럼」을 부산(또는 광양)에서 개최

나. 중점 타겟 기업을 대상으로 비즈니스 모델을 실행

- 실태조사를 거쳐 모델 적용이 가능한 업종 및 기업을 대상으로 목표 기업을 선정, 금년 10월부터 투자 협력활동 전개

2. 민간 주도의 협력활동 추진체제 마련

가. 국제물류지원단 기능 강화

- 한국무역협회 국제물류지원단에서 비즈니스 모델을 활용하여 투자 관심기업에게 투자분석 자료 제공 활성화
- 국제물류지원단의 일·중·해외 사무소를 '06년도 설치, 제조·물류기업에게 정보 제공 및 투자협력활동 수행
- 중국 : 상해, 청도, 심양 / 일본 : 동경, 오사카

나. 현지 저명인사를 민간 물류협력 명예대사로 위촉

- 풍부한 인적 네트워크를 가진 전문가를 통해 물류관련 기관, 업·단체와의 협력 및 투자활동을 지원

3. 동북아 3국 정부간 협력체제 구축

가. 한·중·일 정부간 물류협약체 결성

- 한·일/한·중 해운회담(해양부), 한·중 유통물류정책협의회(산자부) 등을 모체로 한·중·일 국제물류 공동협의체(장관급)를 구성

- 금년에 공동협의체 구성을 위한 준비를 거쳐 '06년도 중에 첫 회의 개최 후, 매년 정례화
- 협의체에서는 기존 협력분야외에 물류 IT인프라 구축, 전자 무역 활성화, 공동물류센터 설치, 물류인력 상호교류 등을 단계적으로 추진

나. APEC 정상회의('06)시 물류분야 의제화

- '05년 관련 실무 워킹그룹에 참여, '06년 의제로 채택 추진
 - 물류문제를 공동으로 해결하기 위한 정부간 협의체 구축, 물류 정보화 및 제도적·기술적 장벽 제거 등 논의
- ※ APEC 준비기획단 및 외교통상부와 긴밀한 협조

다. 중국 현지 공관에 물류외교 전담관 확충

- 중국 상해(중남부), 심양(동북부)에 물류 전담관을 배치하여 물류외교 및 투자활동 지원
- 물류활동의 대부분이 중국 연안에서 이루어지고 있으나 북경주재관만으로는 신규 수요 대응에 한계

IV. 물류패러다임 정착을 위한 인프라 및 여건 조성

1. 물류촉진을 위한 물적 시스템의 체계화

가. 한·중·일 공동물류센터 설립

- 3국의 물류흐름을 지원키 위해 가공, 분류, 포장 등 부가물류기능을 수행하는 물류센터 설치·운영 필요
 - 품목별로 가공, 브랜드화 등 전략적으로 기능을 분화하여 3국의 특성에 적합하게 설치
 - 중국은 보관·분류, 한국은 가공·포장, 일본은 유통·판매 등을 중심으로 추진
 - 이를 통해 한국은 항만 부가가치 창출, 중국은 상품가치 제고, 일본은 기업의 물류비 절감 도모
- 우리 항만 중 배후부지가 확보되어 있는 부산신항, 광양항에 우선 건립하고 이어서 인천항 등으로 확대
 - 시설규모는 5만평의 부지에 2만평 규모(1층)로 건립하고, 향후 수요에 따라 복층화하여 최대 10만평까지 확충(5층)
 - ※ 물류센터 예상물동량('07년 기준) : 166천TEU/창고 59천평(붙임 3)
 - 금년중 실시설계를 완료하고, '06년 착공, '07년 운영 개시
 - 센터 건립 및 시설 운영은 민간 또는 제3섹터 방식으로 추진
 - 배후부지에 대한 개별 투자보다는 물류센터에 대한 공동투자 유도

나. 동북아 역내 물류 축진을 위한 네트워크 구축

□ 한·중 항로 국적선사의 자생력을 확보하여 개방 경쟁 체제에 대비

- 국내 선사가 경쟁력을 갖추도록 소형선사는 전략적 제휴를 통해 체질 강화 및 대형화 유도
- 카페리선에 대해서는 중국 관광객에 대한 비자발급 제도를 개선(이탈방지대책 수립 조건)하여 여객 수요 증대

□ 환적물량 등 신규 화물창출을 위해 일본·중국·동남아 등 피더망 보완대책을 금년말까지 수립·추진

- 물동량이 적은 피더망은 사용료 감면 인센티브를 부여하는 등 초기 일정기간 다양한 지원대책 강구

다. 공·항만 연계수송망 확충을 통한 Sea & Air 활성화

□ 우리나라 경유 중국발 Sea & Air 화물 물동량이 2002년도 부터 큰 폭의 상승세로 전환, 2010년 약 5배로 증가 전망

- 중국의 항공편 공급 부족과 내륙운송 적체 등으로 인한 틈새를 이용, 중국연안지역을 중심으로 한 수출화물량 확보 가능

【Sea & Air 물동량 현황 및 전망】

(단위 : 톤)

연 도	2002	2003	2004	2005	2008	2010
물동량	24,977	35,965	47,338	53,048	90,626	121,523

※ 자료 : 동북아 물류거점조성을 위한 Sea & Air 구축방안 연구, 2004(KOTI/KMI)

□ 인천공항의 지정학적 우위를 살려 기존의 Sea & Air
경로의 확대·보강 등 발전기반 확충

○ 대중국 컨테이너 노선을 확대하고 인천항 또는 공항 부속항만
및 배후물류단지 등 항만시설을 적기에 건설

- 항공기내 화물적재 공간 확보를 위해 국내 항공사에 대한
정책적 지원 필요

※ 부산·광양항과 연계수송을 위한 남부권 공항 기능강화 검토

2. 국제물류 인적 네트워크 및 물류정보망 확충

가. 해운항만 교육기관 및 물류 인턴제도를 활용한 인적
네트워크 형성

□ 일본, 중국 및 동남아 지역의 물류인력에 대한 교육을
통해 상호 협력의 증대와 국내 물류기업의 우호세력 확보

※ 네덜란드 해운항만물류대학(STC-R) 분교 설치와 기존 물류특성화
대학의 기능을 보완하여 아시아 지역의 국제 물류인력 양성 추진

□ 다국적 물류기업의 물류문화를 습득할 수 있는 대학생
인턴제도를 도입('06)

○ 선진물류기법을 확산하고 국내 물류기업의 글로벌화 촉진

나. 물류중심 DB를 구축, 정부정책과 민간투자 지원

□ 물류 관계부처별로 운영·관리하는 개별 정보망은 기관별 목적에 따라 특화되어 국제물류관점의 정보 제공에 한계

○ 산자부(무역중심), 건교부(내륙운송중심), 해양부(해운항만중심), 관세청(통관중심) 등 독립적으로 운영

□ '08년까지 물류 최적화를 위한 기반 조성을 위해 각 기관 정보망을 연계한 동북아 물류정보시스템을 구축, 정부와 기업의 정책 프로세스를 개선

○ 정책지원 시스템 운영을 위한 제도 및 조직 마련을 통해 '08년부터 국가물류 DB센터를 운영하고 3국간 정보공유

※ 물류 관계부처간 긴밀한 협의를 통해 공동 추진

3. 해외투자 및 협력지원을 위한 전담조직 보강

□ 한·중·일 3국간 공동 물류센터 설치와 해외 항만 및 물류시설 투자 등을 실행할 주체 필요

○ 항만배후단지의 개발과 외국기업 투자유치 및 입주기업 관리주체의 일원화 및 전문화

○ 해외의 터미널, 배후부지 개발에 투자하여 국내항만과 네트워크 형성, 물동량을 지속적으로 유인할 수 있는 토대 마련

※ 배후단지, 해외 항만투자 등을 담당할 추진체제를 검토하여 금년 말까지 방안 제시

맺음말

- 동북아 물류의 공동번영을 위한 우리의 노력은 대외적으로는 동북아 물류시장의 통합화를 촉진시킬 것으로 예상되며, 향후 한·중·일 FTA의 체결을 앞당길 수 있는 ‘先(pre)-FTA’의 역할을 할 것임
- 또한, 장래에는 한·중·일 뿐만 아니라 러시아, 북한 및 동남아의 ASEAN 국가를 모두 포함하는 「ASEAN + 5」 물류시장의 통합화를 이루는 계기가 될 것임
- 한편, 대내적으로는 국내 항만간의 과당경쟁을 지양하고 우리나라 항만 전체가 동북아 물류공동체의 중심역할을 할 수 있도록 상호 협조와 지원을 이끌어 낼 수 있는 기폭제가 될 것임
- 아울러 물류효율화를 통해 경제 전반에 걸친 국제 경쟁력 강화와 함께, 물류산업 발전을 통한 부가가치 및 고용창출 효과를 거둘 수 있을 것임
- 오늘 보고드린 바와 같이 해양수산부는 앞으로 동북아 물류의 공동번영에 우리나라의 국제물류 시스템이 크게 기여할 수 있도록 중국과 일본 정부, 국내 관계부처·지자체 및 민간부문과 합동으로 동반자적 관계를 형성하여 최선의 노력을 다하겠음

【붙임 1】

한·일 비즈니스 모델 목표물동량 산출 근거

1. 추세에 따른 단순환적 물량 : 307만TEU

- 2010년도 우리 항만이 처리할 일본으로(부터)의 단순 환적물량
예측치 : 307만TEU = 859만TEU (자료 : Ocean Shipping Consultants 예측치) × 36% (2003년도 국내환적물량중 일본비중 30%가 매년 0.8%씩 증가하여 2010년에는 36%가 되는 것으로 예상)

2. 모델 구축을 통한 부가가치 환적 증가분 : 120만TEU

- 일본 전체 수입물량 800만TEU (2010년 예측치) 중 동경, 고베 등 중심항만 이외 지역으로 가는 물량이 약 30%(그간의 추세)를 차지 (240만TEU)
 - 이들 물량은 동경, 고베 등 중심항만으로부터 각 지역으로 내륙운송
 - 그러나 일본의 높은 내륙운송비(전체 물류비용중 50%를 차지)를 절감하고자 하는 수요증가로 한국 항만을 이용, 일본의 각 지역항만으로 직접 배송하는 새로운 모델 구축
- 위 물량(240만TEU)중 50%인 120만TEU가 우리 항만에 집화되어 분류, 재포장 및 배송 등의 부가가치 환적할 수 있을 것으로 추정

【붙임 2】

한·중 비즈니스 모델 목표물동량 산출 근거

1. 추세에 따른 단순환적 물량

- 2010년도 우리 항만이 처리할 중국전체로부터의 단순 환적물량
예측치 : 567만TEU
- 이중 비즈니스 모델적용 3개권역(발해, 산동 및 상해)으로부터의
환적물량 대상 : 493만TEU(전체 567만 TEU의 87%)

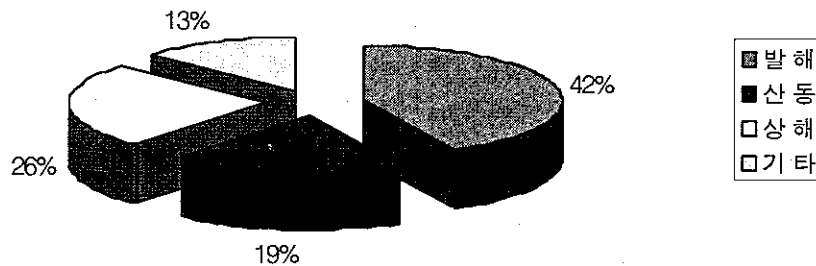
(단위: 만 TEU)

구분	중국전체	3개 권역 합계	발해	산동	상해
물량	567	493	241	107	145
비율	100%	87%	42.5%	18.9%	25.6%

* 전체 환적물량 : Ocean Shipping Consultants 2003

* 권역별 적용비율 : KMI, 『환적화물의 이동경로 조사분석 및 마케팅전략 수립연구』, 2005

중국환적물량의 권역별 비율



2. 모델 구축을 통한 부가가치 환적 증가분

- 3개 권역별 단순환적물량 중 10%를 우리 항만배후단지를 거쳐 부가가치 환적할 수 있을 것으로 추정

- 493만TEU × 10% = 49만TEU

※ 세계 주요 항만인 싱가포르, 홍콩, PTP 등의 경우 전체 환적화물의 약 10%가 항만배후단지를 거침 : 부산신항만 배후단지 기본계획 재검토 용역('05. 2)

3. 양쯔강 유역 환적물량 신규 추가분

- '03년 현재 중국내륙수운 물량(절대다수가 양쯔강내륙물량)이 164만 TEU이며 전년 대비 26% 신장 (자료 : 중국물류연감)
- 중국 서부대개발 프로젝트 및 삼협댐 개발 등이 완료('09년)되면 더 큰 폭의 증가가 예상되나 일단 동일한 성장비율(26%)을 적용, '10년도 양쯔강 유역 물동량을 827만 TEU로 추정
- 동 물량의 12%(상해권역으로부터의 우리 항만유입 환적물량 비율 25.6%의 절반수준)만 우리 항만에서 환적되는 것으로 추정

4. 중국 환적 목표 물동량(1+2+3)

(단위: 만 TEU)

구분	합계	발해	산동	상해	양쯔강지역
단순환적물량	592	241	107	145	99
부가가치 환적물량	59	24	11	14	10
합계	651	265	118	159	109

【붙임 3】

한 · 중 · 일 공동물류센터 예상물동량

(2007년 기준)

회사명	품 목	예상화물량	창고소요면적	투자금액	필요시기
A사	LME화물	80,500톤	부지 2만평 (창고14천평)		즉시
B사	타일	180,000톤 (10,000TEU)	부지 66천평 (창고 1만평)	1,200만불	
C사	잡화	1,500,000톤 (100,000TEU)	부지 4.5만평 (창고1.5만평)		
D사	수출제품	540,000톤 (30,000TEU)	(창고 2천평)		즉시
E사	수출제품	65,000톤 (3,600TEU)	(창고 1천평)		즉시
F사	통신기기 관련제품	180,000톤 (10,000TEU)	부지 10만평 (창고 1만평)		즉시
G사	통신탑	126,000톤 (7,000TEU)	부지 2만평 (창고 7천평)		
계		2,838,000톤 (166,000TEU)	(창고59천평)		