



저작자표시-비영리-변경금지 2.0 대한민국

이용자는 아래의 조건을 따르는 경우에 한하여 자유롭게

- 이 저작물을 복제, 배포, 전송, 전시, 공연 및 방송할 수 있습니다.

다음과 같은 조건을 따라야 합니다:



저작자표시. 귀하는 원저작자를 표시하여야 합니다.



비영리. 귀하는 이 저작물을 영리 목적으로 이용할 수 없습니다.



변경금지. 귀하는 이 저작물을 개작, 변형 또는 가공할 수 없습니다.

- 귀하는, 이 저작물의 재이용이나 배포의 경우, 이 저작물에 적용된 이용허락조건을 명확하게 나타내어야 합니다.
- 저작권자로부터 별도의 허가를 받으면 이러한 조건들은 적용되지 않습니다.

저작권법에 따른 이용자의 권리는 위의 내용에 의하여 영향을 받지 않습니다.

이것은 [이용허락규약\(Legal Code\)](#)을 이해하기 쉽게 요약한 것입니다.

[Disclaimer](#)

物流學碩士 學位論文

부산신항 배후단지 활성화 방안 연구

- 자동차부품산업을 중심으로 -

A study on Activating Strategy
of Busan New Port Hinterland

- Focus on Auto Parts Industry -



2011年 2月

韓國海洋大學校 大學院

物流시스템學科

崔 訓 途

本 論文을 崔訓途의 物流學碩士 學位論文으로 認准함.

委員長 工學博士 南 奇 燦 (인)

委 員 工學博士 申 宰 榮 (인)

委 員 工學博士 郭 圭 錫 (인)



2010年 12 月

韓國海洋大學校 大學院

物流시스템學科

崔 訓 途

제 1 장 서 론

1.1 연구의 배경 및 목적	1
1.2 연구의 방법 및 구성	2

제 2 장 선행연구 고찰

2.1 항만배후단지	3
2.2 신항 배후단지 활성화 방안	8

제 3 장 신항 배후단지, 부산지역 자동차부품산업 현황

3.1 부산신항 배후단지 현황	14
3.2 항만 배후단지 입주현황	16
3.3 부산지역 자동차부품산업 현황	20

제 4 장 국내 자동차부품산업 분석

4.1 자동차부품 산업 개요	22
4.2 세계 자동차부품산업의 환경변화	25
4.3 국내 자동차부품산업 현황	27
4.4 시사점	36

제 5 장 부산신항 배후단지 활성화 방안

5.1 국내 자동차부품 업체 SWOT분석	38
5.2 자동차부품 생산업체 유치	41
5.3 부품물류센터 유치	44

제 6 장 결 론	50
-----------------	----



표 차 례

<표2-1> 선행연구 정리(항만의 개발과 관리·운영상의 관점)	10
<표2-2> 선행연구 정리(항만배후단지의 개발과 관리·운영상의 관점)	12
<표2-3> 선행연구 요약	13
<표3-1> 위치별 조성계획	14
<표3-2> 배후부지 연차별 조성계획	15
<표3-3> 신항 배후교통망 건설 계획	16
<표3-4> 부산신항 배후단지 1단계 입주기업 현황	17
<표3-5> 부산신항 배후단지 2단계 입주기업 현황	18
<표3-6> 부산신항 배후단지 3단계 입주기업 현황	19
<표3-7> 부산지역 자동차산업 개요(2007년)	21
<표3-8> 부산지역 주요 제조업종의 부가가치 생산액 추이	21
<표4-1> 한국표준산업분류상 자동차부품 제조업	22
<표4-2> 글로벌 완성차 업체의 경쟁구도 변화 및 국내 자동차산업의 영향	26
<표4-3> 국내 자동차부품 업체 수	27
<표4-4> 복수거래 업체 수	28
<표4-5> 선진국 자동차부품업체 거래 업체 수	28
<표4-6> 국내 자동차부품 매출추이	29

<표4-7> 자동차부품 수출입 추이	30
<표4-8> 국가별 자동차부품 수출입 추이	31
<표4-9> 직수출업체 현황	32
<표4-10> 국내완성차 업체 해외생산 현황	34
<표4-11> 주요 부품업체의 해외법인 현황	35
<표5-1> 국내 자동차부품업체의 SWOT분석	40
<표5-2> 수출지향적 국내 자동차부품업체	42
<표5-3> 한-EU FTA 자동차부문 주요 합의내용	46



그 립 차 례

<그림1-1> 연구의 흐름	2
<그림2-1> 우리나라 항만배후단지의 개념	5
<그림2-2> 우리나라 항만배후단지의 기능과 역할	6
<그림2-3> 항만배후단지의 기능 프로세스	7
<그림2-4> 항만중심의 SCM 통합	7
<그림3-1> 신항 터미널 및 배후물류단지 입주업체 현황도	14
<그림3-2> 우리나라 자동차산업의 지역별 분포	20
<그림4-1> 자동차 산업의 특성	23
<그림4-2> 자동차부품산업 구조	24
<그림4-3> 부품산업 환경변화가 경쟁구조 변화에 미치는 영향	25
<그림4-4> 국내 완성차업체 해외생산 능력	33
<그림4-5> 자동차 부품업체 성장단계	36
<그림5-1> 자동차 부품업체 유치 모델	43
<그림5-2> 일본 자동차산업의 일본 생산거점 경쟁력 약화의 영향과 대응	44
<그림5-3> 도요타, 닛산의 규슈지역 공장 현황	45
<그림5-4> 자동차 부품 대 EU 수출입현황	47
<그림5-5> 일본규슈지역 완성차업체 자동차부품허브	48
<그림5-6> 유럽 완성차업체 자동차부품 허브	49

A study on Activating Strategy of Busan New Port Hinterland

- Focus on Auto Parts Industry -

Choi, Hoon Do

Department of Logistics

Graduate School of Korea Maritime University

Abstract

The port function has been rapidly changing due to diversity in global physical distribution surroundings.

The ports in the past were such places where just the load/unload or ships' moving in and out was being done, but these days it's developing into integrated logistics. The necessity of logistics complex behind the port is growing higher according to the importance of the space for it.

And it's now important that a strategy of development of port complex at the rear Busan New Port be planned in compliance with reality of current facilities.

As a result of analyzing promising industries in Busan with that, I've come to a conclusion that part industries integrated related with Motor Renaults-Samsung, GM Daewoo Motors, and Hyundai Motors are suitable for it.

It should be taken into account to move to port logistics complex at the rear port where the imports and exports are convenient on account of role changing from agglomeration of the end car product previously being done into primary part companies(module-manufacturing companies) caused by the changing role of auto industry.

Furthermore, It'd better be taken into consideration the relocation of end car product companies' factories depending on the Japanese currency and U.S. dollar and the attraction of part centres in response to Korea-EU FTA.

In brief of above, this research covered the method to invigorate the Busan New Port complex with a customized business model considering how to attract car part manufacturing companies and foreign parts centres to add value.



제 1 장 서 론

1.1 연구의 배경 및 목적

종래의 항만은 선박의 입·출항 및 화물의 하역이 수행되는 단순한 화물처리 공간에 불과하였으나, 최근에는 보관, 환적, 유통, 전시, 판매, 가공, 제조, 업무, 컨벤션, 금융 등의 서비스가 동시에 이루어지는 종합물류서비스 공간으로 발전하고 있다. 이렇게 항만의 기능이 다변화되면서 이를 수행하기 위한 공간의 필요성이 대두되었으며, 예전의 항만과 배후지역의 기능이 항만배후단지로 통합·집중되면서 부가가치를 창출하고 항만의 경쟁력을 강화하기 위한 방안으로 항만배후단지의 필요성이 높아졌다.

이에 우리나라는 국가의 신(新)성장동력산업 중의 하나로 물류산업을 지정하여 항만과 항만배후단지를 중심으로 동북아 물류중심기지를 구축하기 위한 사업을 추진하고 있다. 정부는 이의 일환으로 2020년을 목표로 부산신항, 광양항, 인천항, 평택·당진항에 대규모 항만배후단지를 조성하고, 해당지역을 자유무역지역으로 지정하여 우리나라 항만을 동북아 물류중심지로 만들기 위해 노력하고 있다.

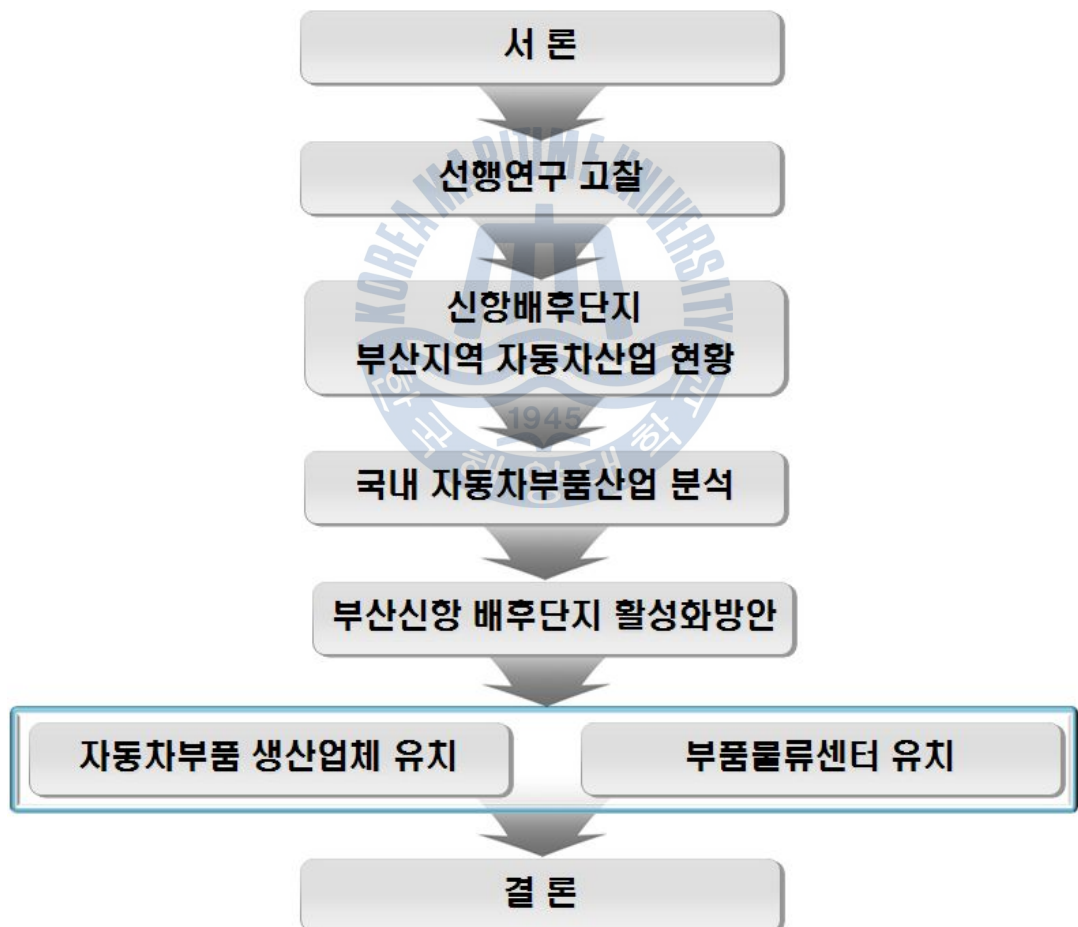
하지만, 부산신항의 경우 배후단지 개발계획은 종합적인 마스터플랜이 마련되지 않는 상태에서 추진되고 있고, 컨테이너 터미널 개발계획에 우선순위가 밀려 배후단지의 투자가 지연되고 있는 실정이다. 이에 따라 부산항 신항의 개발은 현재 시설현황과 국제물류 흐름에 맞춘 새로운 발전전략이 필요한 시점이다.

이에 본 연구에서는 부산지역의 산업 현황 분석을 통해 부산광역시의 10대 전략산업 중의 하나이며, 국제분업화로 인해 항만의 이용이 빈번한 산업인 자동차 부품산업을 선정하고, 국내·외 자동차부품산업을 분석하여 부산신항 배후단지에 맞춘 비즈니스 모델을 제시하여 신항 배후단지의 활성화와 부가가치 창출에 이바지하는 데 그 목적이 있다.

1.2 연구의 방법 및 구성

본 연구의 구성은 서론에 이어 제2장에서는 선행연구를 통해 항만배후단지의 정의와 기능에 대해 살펴보고, 부산신항 배후단지 활성화에 대한 선행연구들을 검토하고 본연구와의 차이점을 도출하였다. 3장에서는 부산신항 배후단지와 부산의 자동차부품 공업의 현황에 대해 살펴보고, 4장에서의 국내 자동차부품 산업 분석을 통해 5장에서는 우리나라 자동차부품산업의 SWOT분석과 주변환경 변화에 따른 비즈니스 모델을 제시하였다.

본 연구의 흐름은 아래 그림과 같다.



<그림 1-1> 연구의 흐름

제 2 장 선행연구 고찰

2.1 항만배후단지

1) 항만배후단지의 정의

항만전문가인 Yehuda¹⁾는 ‘항만배후지(Port-hinterland)’에 대해 “배후지란 운송수단에 의해 항만과 연결되어 있고 항만을 통해 물품을 수취 또는 선적하기 위해 개발된 육상구역(Land Space)이며, 이를 구체적으로 정의하면 배후지는 항만에 종속하는 보조지역(A tributary area) 혹은 항만의 뒤뜰(Backyard)에 해당하는 지역으로 지역 내의 여러 활동장소(point)를 항만과 연계시키는 기능을 하는 지역(Functional region)”이라고 정의하였다. 그러나 그는 항만 및 항만배후지가 주변환경에 따라 급속히 변화하고 있어 하나의 정의로 단순히 규정하기 힘들다고 언급하였다.

Kiadmi Yhosiro²⁾는 ‘항만배후지’를 일반적인 측면에서 3개의 개념으로 분류하였다.

첫째, 항만을 경유하는 수출입, 환적화물의 수요창출과 관련 있는 일정영역으로 내륙 및 해외세력권을 포함하는 개념이다. 둘째, 항만활동을 위한 자본·기술·노동의 제공을 통해 생산 및 소비와 관련된 영역으로 항만도시를 지칭하는 개념이다. 셋째, 항만활동의 집중과 분석이 행해지는 사회·경제적 영역으로 터미널 활동영역이라고 볼 수 있는 임항구역이다.

과거 우리나라에서는 항만배후단지에 대한 명확한 개념설정이 이루어지지 않은 상태였기 때문에 항만배후단지에 대한 많은 개념혼동이 발생하고 있다. 급격한 경제 성장에 따른 항만과 도시기능의 충돌, 항만공간과 도시공간의 기형적인 배치, 남북 분단에 따른 항만을 포함한 연안역의 폐쇄성, 다른 교통 인프라에 비해 상대적인 정부지원 부족 등 국가적인 특수성을 감안하여 적정 범위 내에 효과적이고 신속한 개발을 추진하기 위해서 우리나라는 광의적인 개념보

1) Yehuda Hayuth(1987), “Intermodality : Concept and Practice”, Lloyd's of London Press Ltd., pp .84~86(The Hinterland Concept).

2) Kidami Yhosiro 외(1993), “港灣産業辭典, 成山堂書店”, pp .456~457.

다 협의적인 개념의 항만배후단지의 정의가 필요했다.³⁾ 이에 2001년 정부는 항만배후단지 개발 등을 위한 항만법 개정을 통해 기존에 통칭되던 항만배후부지에 대한 명칭을 항만배후단지로 정했다. 우리나라의 항만법에서는 항만배후단지를 “무역항의 항만구역 및 임해구역 내에 지원시설과 항만친수 시설을 집단적으로 설치·육성함으로써 항만의 부가가치 및 항만관련 산업 활동을 증진하고 항만 이용자의 편의향상에 기여하기 위해 제 36조(항만배후단지지정)의 규정에 의해 지정·개발하는 지역”이라고 정의하고 있다.⁴⁾

우리나라의 항만배후단지의 정의는 항만활동의 집중과 분산이 행해지는 사회적·경제적 영역으로 일반적으로 터미널 활동영역이라고 볼 수 있다는 Kitami의 세 번째 정의와 유사하다고 볼 수 있으나 본 연구에서는 항만배후단지를 항만활동의 집중과 분산이 행해지는 사회적 경제적 영역으로 터미널 활동영역뿐만 아닌 항만의 고유기능 외에 부가가치를 창출할 수 있는 산업과 이를 지원할 수 있는 금융·보험 및 해양관광산업을 집약적으로 수용할 수 있는 종합물류단지라고 정의한다.

2) 항만배후단지의 개념 및 기능

김학소(2002)는 항만배후단지를 입지적으로는 항만의 배후에 위치한 일단의 토지를 의미하며 기능적으로는 항만의 고유기능(하역, 보관) 이외 부가가치를 창출할 수 있는 산업(가공, 조립, 상표부착, 화물집배송 등)과 이를 지원할 수 있는 금융·보험 및 해양관광산업을 집약적으로 수용할 수 있는 종합물류단지로 규정하였다.⁵⁾

항만배후단지는 야적장, 창고, 물류센터는 물론 철도, 연안, 도로수송망 등 내륙수송망과 국제물류망이 연결된 공간임을 알 수 있다. 특히 항만배후단지 내 여러 시설 중 물류센터(logistics center)가 부가가치 물류활동을 수행하는 핵심시설인 점을 고려하면, 항만배후단지는 항만시설과 함께 물류센터를 중심으로 각 수송수단이 연계되는 복합운송시설, 장비, 인력 등을 갖춰 시너지 효과

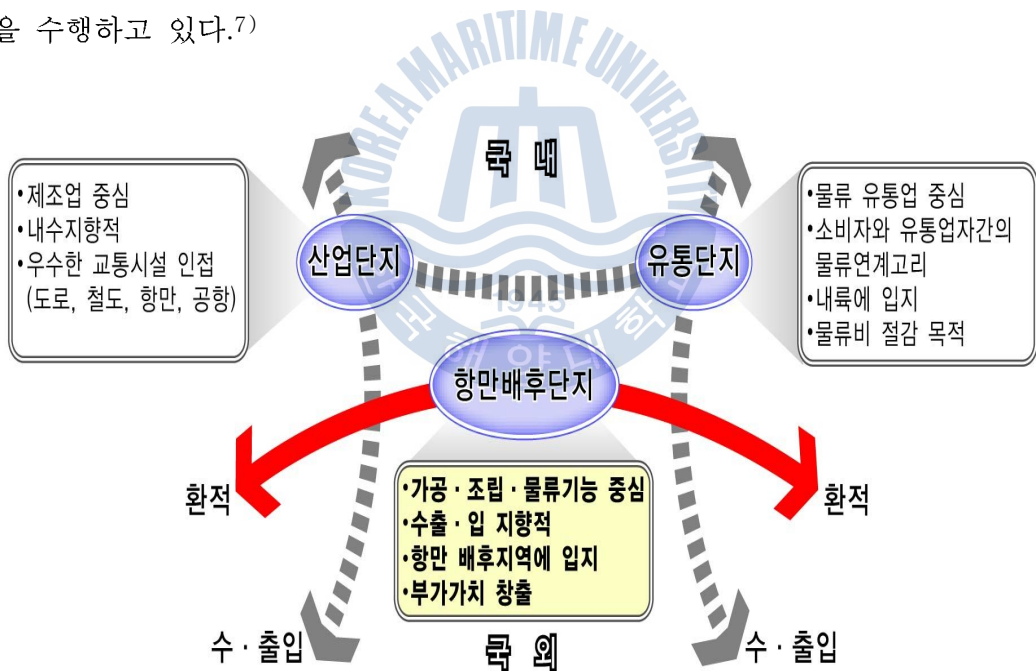
3) 이성우(2001), “일본 항만배후부지 개발사례 연구”, KMI, 월간 해양수산 통권 제206호

4) 항만법 (제2조제7호)

5) 김학소(2002), “광양항 배후물류단지의 개발전략”, 제2회 광양항 국제포럼 발표논문.

와 협력체제를 구축할 수 있는 공간이라고 볼 수 있다. 즉, 항만배후단지는 배후의 물류센터와 배후지역의 수출입 및 환적 화물이 발생하고 도착하는 공간이다. 종합하면 항만배후단지는 항만의 배후지역에 위치하여 항만과는 직·간접적으로 연계되면서 항만을 이용하는 고객에게 산업 또는 경제활동 공간을 제공하고 있다고 볼 수 있다.⁶⁾

항만과 배후지역의 기능이 항만배후단지로 통합·집중되면서 물동량을 창출하고 항만의 경쟁력을 강화시키는 기반으로 자유무역지역화된 항만배후단지의 충분한 확보가 필요하다. 최근 세계 각국의 선진항만들이 충분한 항만시설과 항만배후단지 확보와 함께, 대상지역을 자유무역지대화하여 개발뿐만 아니라 관리운영에도 항만과 배후단지를 통합운영하고 있으며, 자유무역지역으로 지정된 항만배후단지는 물류·상업·산업·유통·생산 활동을 통합하여 지향지와 배후지를 연결해서 물류서비스와 부가가치를 증진하여 국가 경제 발전에도 중추적 역할을 수행하고 있다.⁷⁾



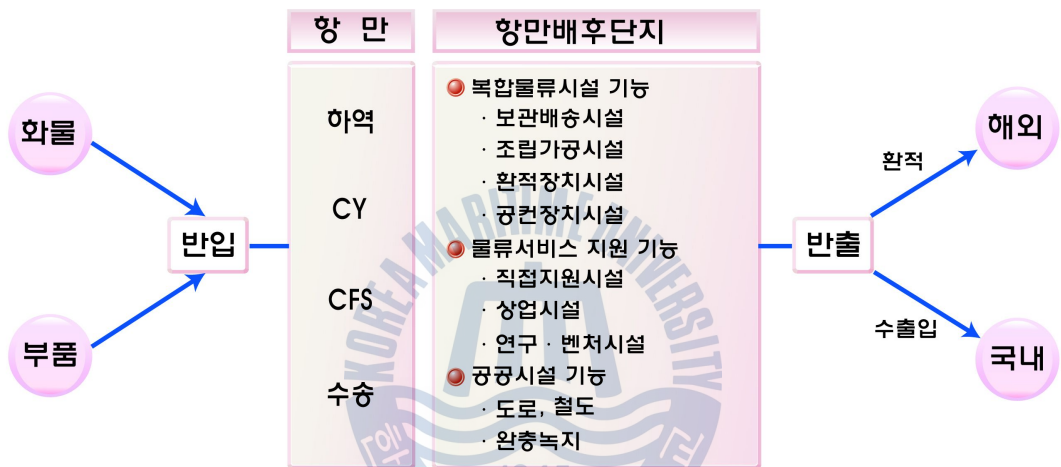
자료 : 국토해양부(2006), “항만배후단지 개발 종합계획”

<그림 2-1> 우리나라 항만배후단지의 개념

6) 마문식(2010), “인천항 배후물류단지 개발이 지역경제에 미치는 영향 연구”, 석사학위 논문

7) 김학소(2007), “글로벌 물류허브를 위한 항만배후단지 추진전략 진단”, KMI

배후단지의 주요 기능은 보관, 환적, 가공, 조립, 혼재, 분류, 상표부착 등 기본적인 기능 외에 상업·업무, 친수·위락 등 지원서비스도 포함한다. 이 같은 논의를 통해서 배후단지를 ‘항만의 기능을 보완하고 부가가치 및 관련 산업활동의 활성화 및 이용자의 편의제공에 기여하는 항만과 배후도시 간의 완충공간’이라 정의할 수 있다. 또한, 배후단지는 집배송·보관·환적 등 기본적 물류기능을 보완하고, 가공·조립·포장과 같은 부가가치물류(value added logistics) 서비스 기능과 상업·연구벤처·친수위락 등의 기능을 수행하는 종합물류기지라고도 할 수 있다.⁸⁾

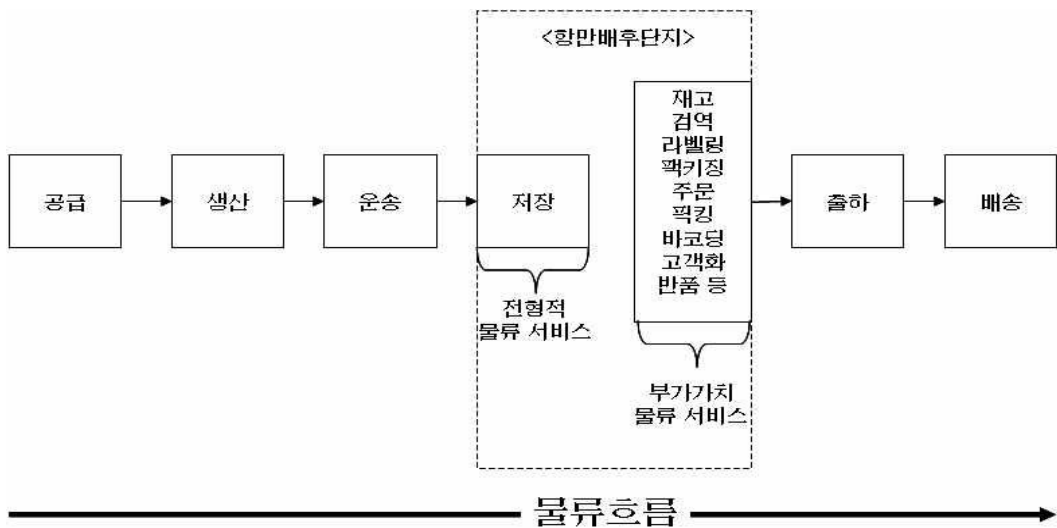


자료 : 국토해양부(2006), “항만배후단지 개발 종합계획”

<그림 2-2> 우리나라 항만배후단지의 기능과 역할

항만배후단지는 항만시설과 함께 글로벌 물류체계에서 각 수송수단이 연계되는 복합운송 공간으로서 항만이용자에게 산업 또는 경제적 활동공간을 제공하는 역할을 하게 되었다. 기업의 글로벌 경영전략과 통합적 물류관리 체계의 도입에 따라 항만배후단지는 전형적인 물류서비스인 수송, 보관, 하역 기능은 물론 라벨링, 어셈블리, 반가공 및 기타 고객 서비스 등 부가가치 서비스를 부가적으로 공급하고 있다.

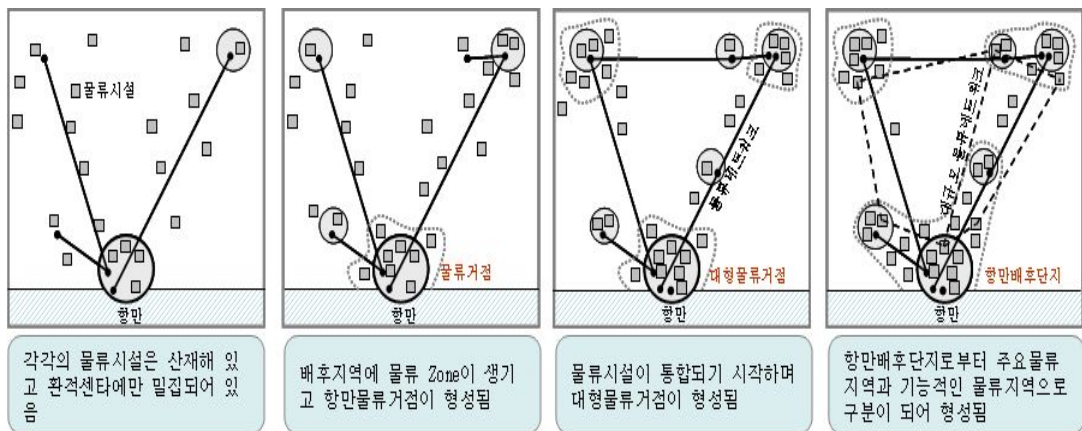
8) 이현우(2010), “항만배후단지 서비스가 고객만족, 전환장벽 및 행동의도에 미치는 영향에 관한 연구”, 박사학위 논문



자료 : UNESCAP(2003), "Commercial Development of Regional Ports as Logistics Centre"

<그림 2-3> 항만배후단지의 기능 프로세스

<그림2-4>는 항만배후의 물류시설 입지 발전단계를 설명하고 있다. 초기에는 항만배후지역 인근에 무질서하게 산재되어 있던 물류단지가 점차 도로, 철도, 내륙수운 등 배후 수송망이 연계되면서 네트워크가 형성된다. 항만배후단지가 주요물류지역과 기능적인 물류지역으로 구분이 되어 형성됨으로써 전문적인 물류 아웃소싱 업체는 물류 효율화를 위하여 내륙에 산재하여 있던 물류 창고 및 시설들을 항만배후단지로 이동시킴으로써 전체 물류의 효율성과 비용절감을 실현하게 된다.



자료 : Notteboom, T.(2005) "Port Regionalization: Towards a New Phase in Port Development"

<그림 2-4> 항만중심의 SCM 통합

2.2 신항 배후단지 활성화 방안

1) 선행연구 고찰

김정수(2007)는 상해 양산항과 부산신항의 비교 분석에 의한 신항의 특화전략으로 유라시아 대륙을 잇는 철도운송의 추진, 신항의 배후단지 조기개발에 의한 자체 물동량 확보, 항만서비스 수준의 획기적 향상, 항만 마케팅활동의 차별화 전략 및 항만 생산성의 제고 등을 제시하였고, 이외에도 환적 네트워크의 확충, 항만 인프라의 조기 구축, 항만 생산성의 증대, 외국기업 유치를 위한 기업환경의 조성 및 신속한 의사결정 및 업무추진과 같은 전략을 제시하였다.

김정수(2008-1)는 싱가포르항과 홍콩항과의 비교에 의해 나타난 발전전략으로 유라시아 대륙을 잇는 철도운송의 추진, 시간과 비용의 절약을 위해 사람, 화물 및 정보가 한 곳에서 즉각적으로 이루어질 수 있는 3port system 체제 정착, 신항의 배후단지 조기개발에 의한 자체 물동량의 확보, 하역 및 이송장비의 보충과 선석의 컨테이너 크레인 배치의 최적화와 인접한 선석과의 크레인 공동 사용을 통한 항만생산성의 획기적인 제고전략, 항만마케팅 활동의 차별화 전략을 들었다.

김정수(2008-2)는 신항 활성화 방안으로 기존 항만과의 연계성으로 부산항에 있는 선사를 모두 신항으로 이전하는 방안과 신항이 선사에게 제공하는 인센티브의 경우 동일한 요율을 적용하는 방안, 트럭화물운송에 대한 보조금 지급, 자유무역지역 기업들의 적극 활용, 중국 항만과 연계된 마케팅전략, 국내에 상주한 외국선사와의 네트워크 운영을 들었고, 싱가포르, 홍콩, 상하이 등의 외국 사례를 통하여 배후물류단지의 조성과 물류시설의 산업별 클러스터화, 글로벌 기업유치에 의한 물동량 확보 및 고객 맞춤형 서비스 제공 등을 제시하였다.

박영태(2006)는 신항의 경쟁력 강화방안으로 혁신적인 환적시스템 구축, 부산항만공사(BPA)로의 업무 일원화, 적극적 항만세일즈와 초대형선 유치 강화, 해외물류시장 개척, 노사안정, 항만정책의 전환, 신항 배후단지개발 등의 7가지 방안을 제시하였다.

신계선(2007)은 부산신항의 발전 전략을 항만개발 및 관리·운영상의 발전전략, 항만배후단지 개발 및 관리·운영상의 발전전략으로 나누었다.

항만 개발 관련한 전략으로는 개발 및 관리·운영 주체의 분리, 피더선 전용 부두의 개발, 항만 개발 시 초대형 선사 유치, 초대형 선사유치를 위한 인센티브 부여, 항만개발 시 행정프로세스의 One-Stop 자동화시스템 구축 등을 제시하였다.

항만배후단지 개발 및 관리·운영상의 발전전략으로는 공공시설의 옹동지역으로 이전 개발, 전시교류단지 및 상업·업무단지의 확대 개발, 위락시설의 개발, 주거단지의 이전 개발 등을 제시하였다.

양항진(2005)은 우리나라 항만이 중심항만으로 발전하기 위해서는 신속하고 철저한 항만 및 배후지 개발, 외국인 투자 관련법의 일원화, 일관성 있는 인센티브 제도, 경제자유구역청을 일정한 재량권을 가진 독립된 기관으로 개편, 효율적 One-Stop 행정서비스를 제공, 운영의 효율화 추진으로 시설부족 문제에 대처, 항만관련 비용 인하, 환적화물을 운송하는 선사에게 적절한 인센티브 및 항만요금의 감면, 국내기업들도 경제자유구역 내에 입주할 때 인센티브를 제공하는 등의 보완적인 조치가 필요하다고 주장하였다.

이선범(2008)은 부산신항만의 경쟁력 향상방안으로 접안능력의 확보와 체항 시간을 줄이기 위한 하역장비의 확보, 배후도로의 확충, 배후부지의 조기개발로 신규 물동량 창출, 북항과의 연계 강화, 적정한 가격 인하로 인한 주변 항만들과의 경쟁력 유지, 인지도 향상을 위한 마케팅 강화, 고부가가치를 창출할 수 있도록 종합서비스 제공 등을 제시하였다.

<표 2-1> 선행연구 정리(항만의 개발과 관리·운영상의 관점)

연구자	제목	내용
김정수	상해 양산항과의 비교분석에 의한 부산신항의 특화전략(2007)	상해 양산항과 부산신항을 비교 분석하여 부산신항이 특화할 수 있는 중점전략으로 유·라시아 대륙을 잇는 철도운송의 추진, 신항의 배후단지 조기개발에 의한 자체 물동량 확보, 항만서비스 수준의 획기적 향상 등을 제시
김정수	싱가포르 및 홍콩항과의 비교 분석에 의한 부산신항의 발전 전략(2008)	싱가포르, 홍콩항의 인센티브를 알아보고 벤치마킹을 통한 부산신항의 발전방향 모색
김정수 외	국내외 물류환경 변화에 따른 부산신항의 항만물류상 문제점과 활성화 방안(2008)	싱가포르항과 홍콩항의 비교를 통해 항만 생산성의 획기적인 제고전략, 항만마케팅 활동의 차별화 전략 제시
조삼현	신항과 북항의 철도물동량 예측에 따른 철도운송 활성화 방안(2009)	인입선과 항만연결선의 건설로 기대되는 철도물동량 증대가 신항의 발전을 가져올 것이라고 주장
박영태 외	동북아 허브 항만을 위한 부산신항의 경쟁력 강화 방안(2006)	신항의 경쟁력 강화방안으로 해외물류시장 개척, 노사안정, 신항 배후단지개발 등 7가지 방안을 제시
신계선	항만경쟁력 결정요인 분석과 부산신항의 발전 전략에 관한 연구(2007)	부산신항의 발전 전략을 항만개발 및 관리·운영상의 발전전략, 항만배후단지 개발 및 관리·운영상의 발전전략으로 나누어 제시
양향진 외	우리나라 주요 항만의 중심항 발전전략(2005)	우리나라 항만을 중심항만으로 발전시키기 위한 인센티브 제공 및 여러 가지 발전 방향을 제시
이선범	북항과의 여건 및 특성 비교 분석에 의한 부산신항의 경쟁력 제고 방안(2008)	신항만의 경쟁력 향상방안으로 하역장비 개선, 배후도로 확충, 배후부지 개발, 북항과 연계 강화, 가격인하 등을 제시

오진석(2007)은 부산신항을 화물처리 중심 항만이 아닌 고부가가치 항만으로 발전시키기 위해서는 항만 관련 산업을 동시에 육성해야 하며, 이를 위해 선용품 공급센터를 연계한 수리조선 산업 활성화가 필요하다고 주장하였다.

신건훈(2008)은 신항의 활성화 방안으로 부산항 북항에 산재해 있는 ODCY의 조속한 폐쇄, 배후 연계교통망의 조기 구축, 조속한 배후물류단지의 조성, 부가가치 창출형 및 화물 창출형 배후단지의 조성을 제시하였다.

박병주(2009-1)는 다국적 기업을 유치하여 신항 배후단지의 활성화에 기인 하자고 주장하였다. 다국적 기업을 유치하기 위해서는 기업유치에 맞는 비즈니스 환경 조성, 항만 배후단지 조기 확충, 다양한 부가가치 활동을 위한 행정 서비스 제고, 배후단지 입주업체를 위한 특화된 지원책 마련, 공동마케팅 전략 개발, 화물량 창출에 따른 차등 인센티브 제공, 중소기업의 물류업체의 상생화 전략 개발, 차별화된 전문인력 양성 그리고 신항에 적합한 비즈니스 모델 개발 등 9 개 정책 방안을 제시하였다.

박병주(2009-2)는 신항의 조기 활성화를 위하여 신항 배후부지에서의 고부가가치 창출방안으로 수리조선 단지 조성, 선용품 공급센터 조성, 선박 유류 공급기지 조성, 화물 창출형 비즈니스 모델 발굴 등을 주장하였다.

최승민(2009)은 해외 경쟁 항만들의 사례를 통한 부산신항 배후부지 활성화 방안으로 옹동지역으로의 일부 공공시설 이전으로 인한 가용지 확보 방법과 배후단지 개발 업무의 일관성 있는 정책추진을 위한 통합적인 조직의 설치 제시, 전문인력의 양성과 담당공무원에 대한 교육을 통한 행정지원 서비스의 강화, 항만배후단지에 적합한 비즈니스모델의 발굴을 제시하였다.

김시현(2009)은 부산신항 항만배후단지 활성화 전략으로 인센티브 수혜 조건 완화와 절차의 간소화를 통한 기업 유치 활성화, 부지·물류서비스·배후 수송망 확보와 같은 인프라 구축, 물동량을 기준으로 한 차별적인 인센티브 전략과 마케팅의 수행, 항만배후단지 유치 업종의 재설정 및 경제특구의 조성 방안과 같은 제도의 개선, 항만 여건에 맞는 적절한 항만 재배치 계획의 수립 등을 제시하였다.

박현정(2010)은 로테르담, 싱가포르 등 외국 선진 항만과의 비교를 통한 부산신항 배후단지 활성화 방안으로 효과적인 마케팅 및 세일즈 전략의 구축, 항만배후단지 조기 조성을 통한 항만, 항만배후단지, 배후산업단지 및 유통단지가 연계된 항만클러스터의 육성, 항만배후단지 활성화를 통한 허브항 육성, 항만배후단지 조직의 단일화를 통한 관리·운영 효율성의 증대, 글로벌 기업유치를 위한 다양한 인센티브 제공 등을 제시하였다.

박찬희(2010)는 부산신항의 발전전략으로 다국적 물류기업의 유치를 통한 경제자유구역을 물류형 경제자유구역으로의 개발, 인센티브제도를 이용한 적극적인 선사유치, 선박의 급유, 창고, 선박수리업, 물품 공급 등 관련산업의 강화로 인한 글로벌 선사 유치를 제시하였다.

<표 2-2> 선행연구 정리(항만배후단지의 개발과 관리·운영상의 관점)

연구자	제목	내용
오진석 외	수리조선 산업을 활용한 부산신항 활성화 방안(2007)	선용품, 유류, 수리조선 등과 같은 직접적인 항만 관련 산업을 통해 신항의 활성화 방안을 제시
신건훈	부산항 신항의 활성화 방안에 관한 연구(2008)	신항의 활성화를 위해 배후 연계교통망과 배후 물류단지의 구성에 중점을 두고 시너지효과를 더욱 많이 창출할 수 있는 조직화된 클러스터의 구성을 강조
박병주	신항 배후지역 활성화를 위한 비즈니스 모델 개발 및 기업 유치 전략(2009)	신항 배후단지에 글로벌 비즈니스 환경을 도입하여 다국적 기업 유치를 통한 신항의 발전 방향을 제시
박병주	신항에서의 고부가가치 창출방안(2009)	신항에서의 고부가가치 창출방안으로 수리조선 단지조성, 선박유류 공급기지 조성, 화물 창출형 비즈니스 모델 발굴 등을 주장
최승민	배후물류단지 활성화를 통한 부산신항 발전방안(2009)	하드웨어측면과 소프트웨어측면으로 나누어 배후단지 개발의 필요성과 당위성을 주장
김시현	부산항 신항 항만배후단지의 활성화 방안에 관한 연구(2009)	신항 배후단지 활성화 전략으로 인센티브 수혜 조건 완화 및 인프라 구축 등 항만 여건에 맞는 적절한 조치가 필요하다고 주장
박현정	부산신항 항만배후단지의 활성화 방안에 관한 연구(2010)	외국 선진 항만과의 비교를 통해 부산신항 배후물류단지 마케팅 및 세일즈 전략의 필요성을 주장
박찬희 외	주요항만과 부산신항의 개발현황과 운영전략에 대한 탐사적 연구(2010)	신항 발전전략으로 경제자유구역 개발, 적극적인 선사유치, 항만관련 산업의 강화 등을 제시

2) 시사점

선행연구 고찰 결과, 부산신항의 발전전략에는 전반적인 신항의 개발 및 관리·운영상의 전략과 항만배후단지의 개발과 관련된 전략으로 구분할 수 있었다.

항만개발과 관련된 발전전략으로는 항만의 생산성 증대(하역 및 이송장비의 보충, 선석의 크레인 배치의 최적화 등), 인지도 향상을 위한 항만마케팅 활동, 배후 연계교통망의 조기 구축, 효율적 One-Stop 행정서비스 제공, 부산항 북항에 산재해 있는 ODCY의 조속한 폐쇄, 북항과의 연계 강화, 일관성 있는 인

센티브 제도를 이용한 적극적인 선사 유치, 환적네트워크 확충, 피더선 전용 부두의 개발 등이 있었다.

항만배후단지의 개발과 관련된 전략으로는 조속한 배후물류단지의 조성, 부가가치창출형 및 화물창출형 배후단지의 조성, 배후단지 조기개발에 의한 자체 물동량 확보, 국내기업들도 경제자유구역 내에 입주 시 인센티브 제공, 선박의 급유, 창고, 선박수리업, 물품 공급 등 관련사업의 강화로 인한 글로벌 선사 유치, 항만배후단지의 특성화, 다국적 기업 유치에 맞는 비즈니스 환경 조성 등이 있었다.

<표 2-3> 선행연구 요약

항만개발과 관련된 발전전략	항만배후단지 개발과 관련된 전략
<ul style="list-style-type: none"> - 항만의 생산성 증대 - 인지도 향상을 위한 항만마케팅 활동 - 배후 연계교통망의 조기 구축 - 효율적 One-Stop 행정서비스 제공 - ODCY의 조속한 폐쇄 - 북항과의 연계 강화 - 일관성 있는 인센티브 제도를 통한 선사 유치 	<ul style="list-style-type: none"> - 조속한 배후단지 조성 - 부가가치 창출형 배후단지 조성 - 선박관련업의 활성화로 글로벌 선사 유치 - 다국적 기업 유치에 맞는 비즈니스 환경 조성 - 항만배후단지의 특성화

선행연구들에서는 무엇보다도 항만시설 확충과 더불어 배후단지의 개발이 시급하며, 배후단지의 조기 정상화가 부산신항 발전에 가장 중요한 요소임을 알 수 있었다. 발전전략으로는 선진항만의 성공적인 전략(수리조선, 선박급유, 선용품 공급 등)을 벤치마킹해야 한다는 의견이 지배적이었으나, 부산신항 배후단지 특성화에 대한 선행연구는 전무한 실정이다.

이에 본 연구에서는 부산지역의 대표 업종이라 할 수 있는 자동차 부품산업의 분석을 통해 부산신항 항만배후단지에 맞는 맞춤형 비즈니스 모델을 제시하여 항만부가가치 창출을 통한 부산신항 활성화 방안을 도출하고자 한다.

제 3 장 신항 배후단지, 부산지역 자동차부품산업 현황

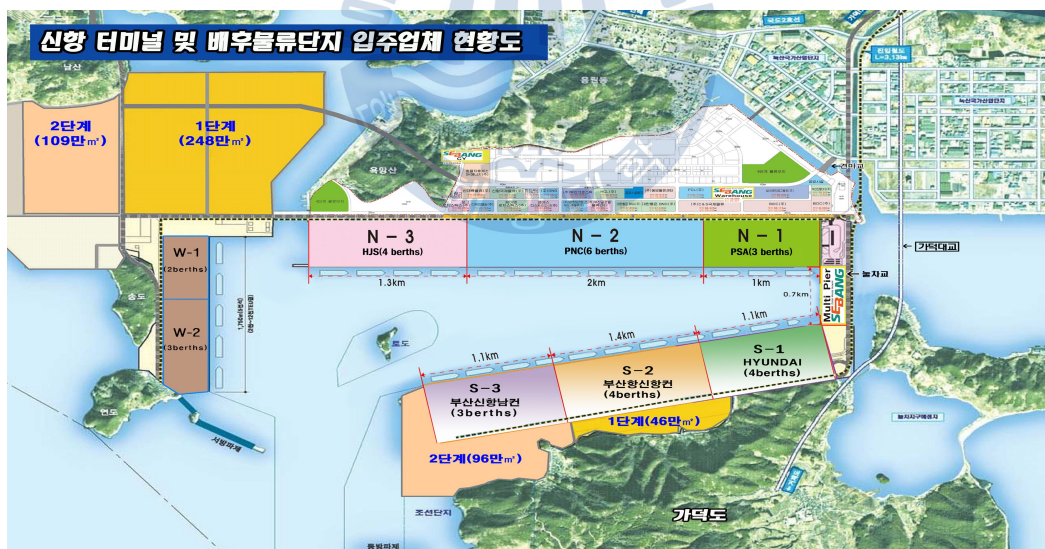
3.1 부산신항 배후단지 현황

부산신항의 배후단지는 북측(52만평), 남측(43만평), 웅동지역(108만평)으로 나누어 개발되고 있으며 총 203만평의 부지에 조성될 예정이다.

<표 3-1> 위치별 조성계획

구분	북측 배후단지	남측 배후단지	웅동 배후단지
사업면적	52만평	43만평	108만평
사업비(억원)	3,504	미정	미정
사업기간	2001~2011	2009~2015	2007~2015
사업시행자	PNC	미정	국토해양부, BPA

자료 : 국토해양부(2009)



<그림 3-1> 신항 터미널 및 배후물류단지 입주업체 현황도

배후단지 연차별 개발계획에 따르면 현재 북측 배후단지만 개발 중에 있으며 남측 배후단지와 웅동 배후단지는 차후에 개발될 예정이다.

개발이 완료되는 2015년에는 총 670만㎡의 배후부지가 확보될 것으로 예상되며, 대규모 배후단지 건설과 이에 따른 글로벌 기업의 입주로 인해 부산신항의 활성화가 기대되고 있다.

<표 3-2> 배후단지 연차별 조성계획

구분(천㎡)		계	2005	2006	2008	2010	2011	2014	2015
북권	물류부지	1,626.2	88.6	549.8	769	220.8	-	-	-
	주거상업	1,456.2	-	-	-	948.2	-	506	-
남권	물류부지 (미정)	1,422	-	-	-	-	463	-	959
서권 (웅동)	물류부지	3,604	-	-	-	-	2,484	-	1,120
	CY부지	485	-	-	-	-	485	-	-
	여가휴양 부지 (미정)	2,282	-	-	-	-	-	-	2,282
누계		10,875.4	88.6	549.8	769	1,169	3,432	506	4,361

자료 : 경상남도, 경상남도 항만물류산업 통계조사·분석, 2008.10, p.281

※ 2008년 준공부지는 건마도 옆 녹지(88,143㎡) 및 물류부지(681천㎡)를 합한 수치임

※ 2010년 물류부지는 물류/상업용지(292천㎡) 및 순수상업용지(877천㎡)를 합한 수치임

신항 배후교통망 건설 계획에 따르면 크게 도로와 철도의 건설계획으로 구분할 수 있다. 현재 배후도로 I 은 개발 후 사용되고 있으며 대구-부산 고속도로의 초정IC에서 분기하여 남해고속도로의 가락IC를 거쳐 신항의 동측으로 접속되고 있다.

배후도로 II는 대구-부산 고속도로의 밀양IC에서 분기하여 남해고속도로로 진례IC를 거쳐 신항 서측의 서컨테이너 부두 배후부지에 연결되고 있는데 배후도로 2개의 분기점을 따로 설정함으로써 내륙교통의 분산과 내륙물동량 처리에 도움이 되도록 하고 있다.

배후철도를 보면 신항 남측 부두에서 출발하여 장유와 진영을 거쳐 경전선 삼량진역에 접속하도록 계획 중에 있다.

<표 3-3> 신항 배후교통망 건설 계획

사업명	사업내용
배후도로 I	구간 : 가덕IC → 세산삼거리 → 가락IC → 초정IC
	연장 : 도로 22.9km
	사업기간 : 1994. 12 - 2008. 12
	사업비 : 5,801억원
배후도로 II	구간 : 신항 → 진례IC
	연장 : 도로 17.1km
	사업기간 : 2007 - 2011
	사업비 : 8,056억원
배후철도	구간 : 삼랑진 → 한림 → 진례 → 장유 → 녹산
	연장 : 철도 38.8km
	사업기간 : 1999-2009
	사업비 : 7,547억원

자료 : 부산지방해양항만청 홈페이지 및 경상남도, 전계서 참조

3.2 항만배후단지 입주현황

부산신항 항만배후단지는 시작부터 마스터플랜을 세우지 않은 상태에서 필요에 의해 개발되었다. 그 단적인 예로 첫 입주업체인 부산신항CFS(주)의 건립배경을 들 수 있다. 우리나라 정부는 중국의 양산항 개장에 대응하기 위해 부산신항 북컨테이너부두 3선석을 조기 개장하였다. 컨테이너 터미널의 정상적인 운영을 위해서는 화물조작장(CFS)의 설치가 필요하기 때문에 부산신항CFS(주)를 우선적으로 선정하여 운영하게 한 것이 배후단지 개발의 시작이었다.

1) 1차 입주현황

1단계 배후단지 선정사업은 컨테이너 터미널 운영에 필수적인 CFS와 외국인 투자기업인 부산국제물류(주) 2개의 업체가 지정되었다. 부산신항CFS(주)는 기본적인 CFS기능 외에 일본의 우찌다양행, 독일의 행켈 및 유럽의 세제전문 2개사, 터키의 ISCO 등의 수출재가공 기지로 활용되고 있으며, 부산국제물류(주)는

일본 산토리와 우찌다양행 등의 가구류를 조립·가공을 통해 재수출, 암웨이의 아시아 물류 허브센터 등의 역할을 하고 있다.

<표 3-4> 부산신항 배후단지 1단계 입주기업 현황

업체명	컨소시엄 구성현황	사업 내용
부산신항 CFS(주)	대한통운(주) (주)대우로지스틱스	- 일본 우찌다양행, 독일의 행켈 및 유럽 세제전문 2개사, 터키의 ISCO 등이 수출재가공 기지로 활용
부산국제 물류(주)	(주)대우로지스틱스 닷재팬 후쿠오카운수	- 일본 산토리와 우찌다양행 등의 가구류를 조립 가공해 재수출 - 암웨이의 물량을 유치하여 암웨이 아시아 물류 허브 센터로 지정

자료 : 부산항만공사, 각 업체 홈페이지

2) 2차 입주현황

2단계 배후단지 선정사업은 치열한 경쟁을 통하여 7개의 입주업체가 선정되었다. 이들 입주업체들의 컨소시엄 구성은 일본기업 7개사, 중국기업 4개사, 기타지역 기업 3개사가 참여하였으며, 대부분의 외국기업이 종합물류기업으로 구성되어 있다.

C&S국제물류센터, 동방물류센터 등 대부분의 입주업체들이 신항 물류센터를 거점으로 수출입, 환적 물품을 포장·조립·보관·라벨링 등의 작업을 통해 부가가치를 창출하고 있다.

<표 3-5> 부산신항 배후단지 2단계 입주기업 현황

업체명	컨소시엄 구성현황	사업 내용
C&S국제물류센터	천일 정기화물자동차 후지트레이딩 sanyo maritime sam skip B.V. 한국후지쓰	- 수출입 및 환적, 보관 등을 기본으로 포장·조립·보관 등의 고부가가치 활동
부산국제물류(주)	(주)대우로지스틱스 DAT-JAPAN 후쿠오카운수 BIDC-JAPAN	- 가구류 부품 조립 가공해 재수출 - 독일 제품을 라벨링해 중국·일본 등에 재수출
SDH국제물류(주)	세방(주) 신화금집단유한공사 동원산업	- 일본, 중국 등지의 중간재를 수입해 포장·조립·보관 등의 고부가가치 활동
(주)동방물류센터	(주)동방 대련선성국제물류 대련은휘국제화운 태영상선	- 수출입 컨테이너 화물을 전문적으로 포장·조립·보관하며 부가가치 창출
씨스테인웨그동부 디스트리파크부산 (주)	C.Steinweg Warehousing (F.E.)Pte Ltd 동부건설(주)	- 하역, 창고 보관, 운송, 포워딩 및 라벨링 포장 등 부가서비스
퍼스트클래스 로지스틱스(주)	한국도심공항터미널 골드프라임홀딩스리미티드 시모노세키해륙운송 한솔CNS GW국제물류	- 라벨작업과 조립, 유통, 가공 등의 과정을 거쳐 고부가가치 완제품을 만든 뒤 재수출
BND(주)	대한통운 나루인터내셔널 하즈무라제일창고	- 첨단시설을 갖추고 조립과 라벨링 등의 작업을 통해 재수출

자료 : 부산항만공사, 각 업체 홈페이지

3) 3차 입주현황

3단계 배후단지는 '06년 11월 입주 업체를 선정하였으며, 외국자본은 일본기업 12개사, 중국기업 7개사, 기타지역 기업 1개사로 구성되어 있으며, 현재 입주가 한창 진행 중이다.

3단계 사업 선정 업체의 특징으로는 냉동창고 보관업을 하는 업체가 냉장시설을 설치하여 배후단지에 처음으로 농산물 보관업을 시작하게 된 것을 들 수 있다.

<표 3-6> 부산신항 배후단지 3단계 입주기업 현황

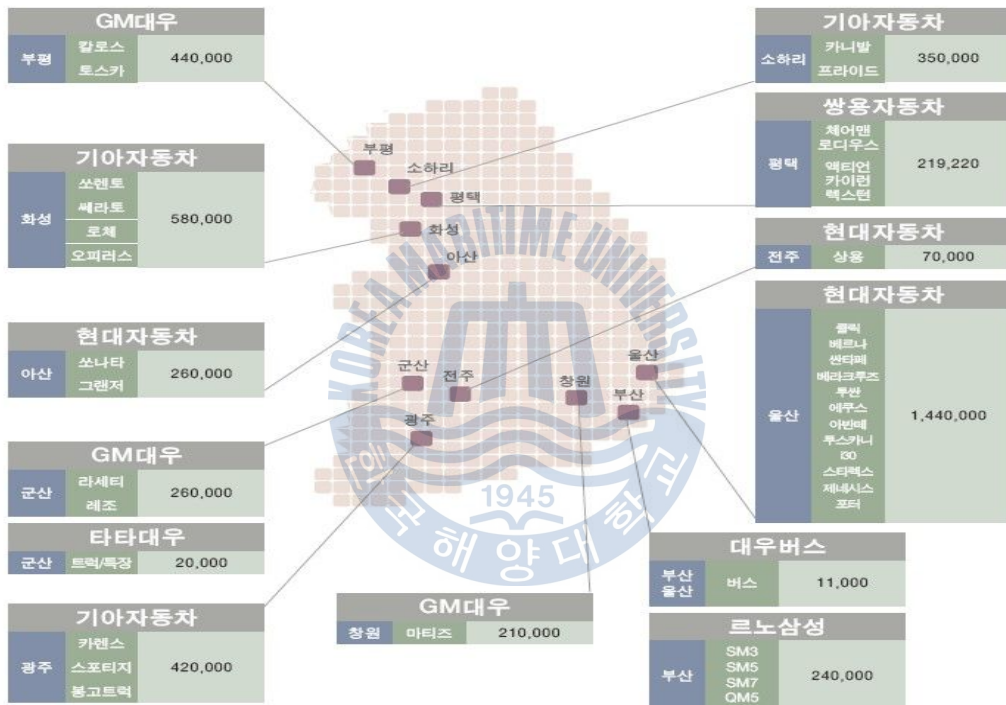
(단위 : 백만 원)

업체명	권소사업 구성현황	지분율	자본금	외자규모
보고 COLD(주)	해용궁산업(주) H.K.C.K. Corp. Ltd.	52% 48%	10,000	4,800
KCTC&NYK 부산물류센터	KCTC NYK LINE	55% 45%	20,000	9,000
BNS 로지스틱스(주)	봉진종합건설(주) 상해승통유한공사	90% 10%	7,000	700
판토스 신항물류센터	(주)범한판토스 Qingtao Ocean Pantos Logistics(HK) Co., Ltd Pantos Logistics Japan Ine	51% 29% 10% 10%	17,300	3,920
텔타 디스트리파크(주)	(주)오리엔트조선 (주)아이바 (주)골드본드엔터프라이즈 (주)도쿄도	51% 19% 15% 15%	23,892	2,450
HCL(주)	현대택배(주) COSCO Logistics Co., Ltd 현대상선(주) 현대엘리베이터(주)	51% 29% 10% 10%	19,708	1,450
부산신항 물류센터(주)	(주)한진 미쓰이물산 시노트렌스 KORCHINA LOGISTICS 남성해운 Daichi Transportation & Terminal	31% 29% 10% 10% 10% 10%	29,658	5,880
국제종합물류	국제통운(주) DAIEI SHIPPING(주) 희길(상해) 국제물류유한공사 태영상선(주)	70% 10% 10% 10%	25,101	2,500
Mblax-Seino Logix Distripark Co., Ltd	(주)모락스 SEINO LOGIX CO.	90% 10%	10,290	1,000
(주)부산크로스독	(주)맥스퍼드 STX펜오션(주) (주)포스인터내셔널 로키에버스인터내셔널 재팬스타코퍼레이션	41% 20% 10% 10% 19%	23,405	6,800
지티씨로지스틱스	(주)지티씨 TIANJIN HUIHANG CONSOLIDATION SERVICES CO, LTD (주)골드웨이	60% 20% 20%	7,000	300
Busan Newport Distripark II(주)	대한통운(주) 돌코리아(유) 키타자와(주)	51% 35% 14%	25,340	7,450

자료 : 부산항만공사 내부자료

3.3 부산지역 자동차부품산업 현황⁹⁾

부산지역 자동차산업은 르노삼성차가 출범한 2000년 이후 꾸준히 성장하여 현재 제조업 내에서 가장 비중이 높은 산업으로 발전하였다. 부산지역은 완성차 업체인 르노삼성차뿐만 아니라 인근(울산, 경남)에 현대차, 대우차 등이 입지하고 있어 자동차산업의 구축여건이 우수하다. 이에 부산시에서는 자동차부품산업을 4대 핵심전략산업의 하나인 기계부품소재산업의 세부업종으로 육성 중에 있다.



자료 : 한국자동차공업협회(2007)

<그림 3-2> 우리나라 자동차산업의 지역별 분포

2007년 기준 부산지역 자동차산업은 엔진 및 자동차 제조업체(3개), 차체 및 트레일러 제조업체(4개), 부품 제조업체(288개) 등 295개 업체(5인 이상 기준)가 있으며 부품업체가 대부분(97.6%)을 차지하고 있다. 종사자 수는 1.2만 명이고 부가가치는 1.2조원을 창출하고 있다. 또한, 부산지역 자동차산업이

9) 한국은행 부산본부(2009), 부산지역 자동차산업의 현황과 과제 요약

전국에서 차지하는 비중은 업체 수 6.4%, 종사자 수·부가가치는 각각 4.3% 수준을 나타내고 있다.

<표 3-7> 부산지역 자동차산업 개요(2007년)

(명, 십억 원, %)

업 종	업체 수	종사자 수	부가가치
자동차용 엔진 및 자동차 제조	3	3,674	1,056.4
자동차차체 및 트레일러 제조	4	57	4.1
자동차부품 제조	288	8,258	627.0
계	295 (3.4) <6.4>	11,989 (7.4) <4.3>	1,687.5 (14.6) <4.3>

자료 : 광업·제조업 조사보고서(2007)

주:1) ()내는 부산지역 제조업 내 비중

2) <>내는 전국 자동차산업 내 비중

부산지역 자동차산업의 제조업 내 생산 비중은 1995년 5.2%에서 2007년 14.6%로 상승하였다. 이에 따라 제조업 중에서 가장 큰 비중을 차지하였고, 이는 르노삼성차 출범(2000년), 인근지역(울산·경남) 자동차 완성업체의 생산 호조, 부산시의 자동차부품산업 육성정책 등에 주로 기인하였다.

<표 3-8> 부산지역 주요 제조업종의 부가가치 생산액 추이

(단위 : 천억 원)

	1995(A)	2000	2005	2006	2007(B)	증감률 (B/A, %)
제조업 전체	78.0(100.0)	82.6	104.7	109.6	116.0(100.0)	48.7
• 자동차	4.1(5.2)	6.4	13.0	15.8	16.9(14.6)	314.3
• 금속가공	7.4(9.5)	7.4	13.0	14.8	16.0(13.8)	115.7
• 1차금속	8.4(10.8)	8.3	13.2	14.4	15.9(13.7)	87.8
• 기타기계	10.3(13.2)	10.8	13.0	13.9	15.2(13.1)	47.8
• 섬유	7.5(9.6)	7.8	5.8	4.8	4.4(3.8)	-40.7
• 신발	6.5(8.4)	5.4	3.1	2.9	3.1(2.7)	-52.9

자료 : 통계청, 광업·제조업조사보고서(2007)

주 : ()내는 제조업 내 비중

제 4 장 국내 자동차부품산업 분석

4.1 자동차부품 산업 개요

1) 자동차부품 산업의 개념

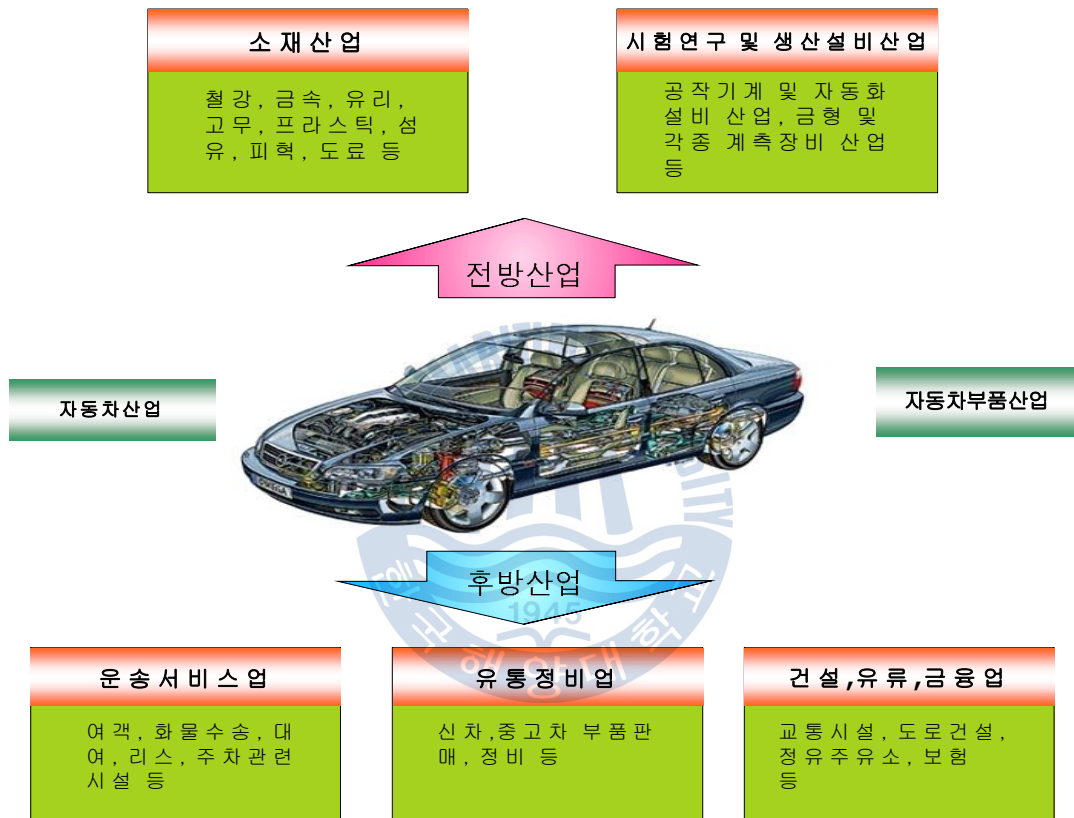
한국표준산업분류상 자동차부품제조업(D343) 기준으로 자동차 산업은 협의로는 완성차를 생산하는 조립산업을 말하며(D341), 광의로는 엔진, 차체를 생산하는 산업(D342)을 포함한다. 자동차 부품산업(D343)은 엔진과 차체의 부분품을 제조하는 산업을 말한다.

용도별로는 OEM, A/S, 수출용 부품으로, 기능별로는 크게 차체 부분품과 샤시로 분류한다. OEM 부품은 신차제조에 사용되기 위해 완성차 업체에 공급되는 부품을 말하며 A/S 부품은 운행차량의 보수 및 관리를 위해 소요되는 부품을 말한다. 수출용 부품은 해외 완성차업체에 대한 직수출 부품 및 해외에서 운행 중인 국산차에 대한 A/S 부품을 말한다. 차체 부품은 엔진실, 트렁크 등으로 구성되어 엔진 등 내부부품을 보호하는 역할을 수행하며 샤시는 차체를 제외한 나머지 부분으로 동력 전달장치, 현가장치 등으로 구성된다.

<표 4-1> 한국표준산업분류상 자동차부품 제조업

소분류	세세분류	품목예시
D343 자동차 부품 제조업	D34301 자동차 엔진용 부품	기화기, 카브레터, 피스톤, 엔진부분품, 실린더 블록 및 헤드, 흡/배기장치 제조
	D34302 자동차 차체용 부품	자동차용 조립패널, 조립된 자동차용 샤시프레임, 자동차용 보닛(덮개), 차량용 문짝(도어), 범퍼, 계기반조립품
	D34309 기타 자동차 부품	기어 및 자동조종장치, 자동차용 방열기, 동력전달장치, 클러치, 조향장치, 제동장치, 안전벨트 등

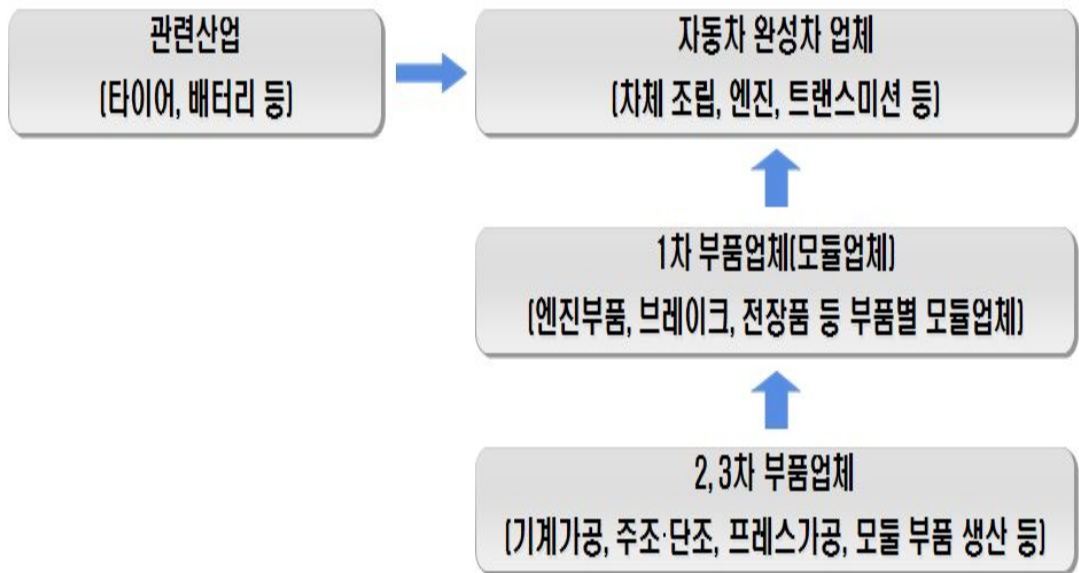
자동차산업과 자동차부품 산업은 전·후방 연관 효과가 큰 산업으로 제조 전에 일어나는 전방산업으로는 소재산업(철강, 금속, 유리, 고무, 플라스틱, 섬유, 피혁, 도료 등)과 시험연구 및 제조설비산업에 영향을 미치며, 제조 후에 발생하는 후방산업으로는 각종 운송서비스산업과 판매·정비, 부품·용품판매 등의 유통서비스산업 등 다양한 산업과 연관성을 가진다.



자료 : 한국산업은행(2004), 한·중·일 주요산업의 기술경쟁력 분석

<그림 4-1> 자동차 산업의 특성

자동차산업의 구조는 크게 3단계로 나뉘어진다. 먼저 2,3차 부품업체에서 기계 가공, 주조·단조, 프레스가공, 모듈부품생산 등을 거쳐 1차 부품업체로 납품하고, 두 번째로 1차 부품업체(모듈업체가) 엔진부품, 브레이크, 전장품 등 부품별 모듈을 생산하고, 마지막으로 완성차 업체에서 차체, 엔진, 트랜스미션 등을 조립하여 자동차를 완성한다.



자료 : 한국산업은행(2003), 자동차부품 경쟁력 보고서

<그림 4-2> 자동차부품산업 구조

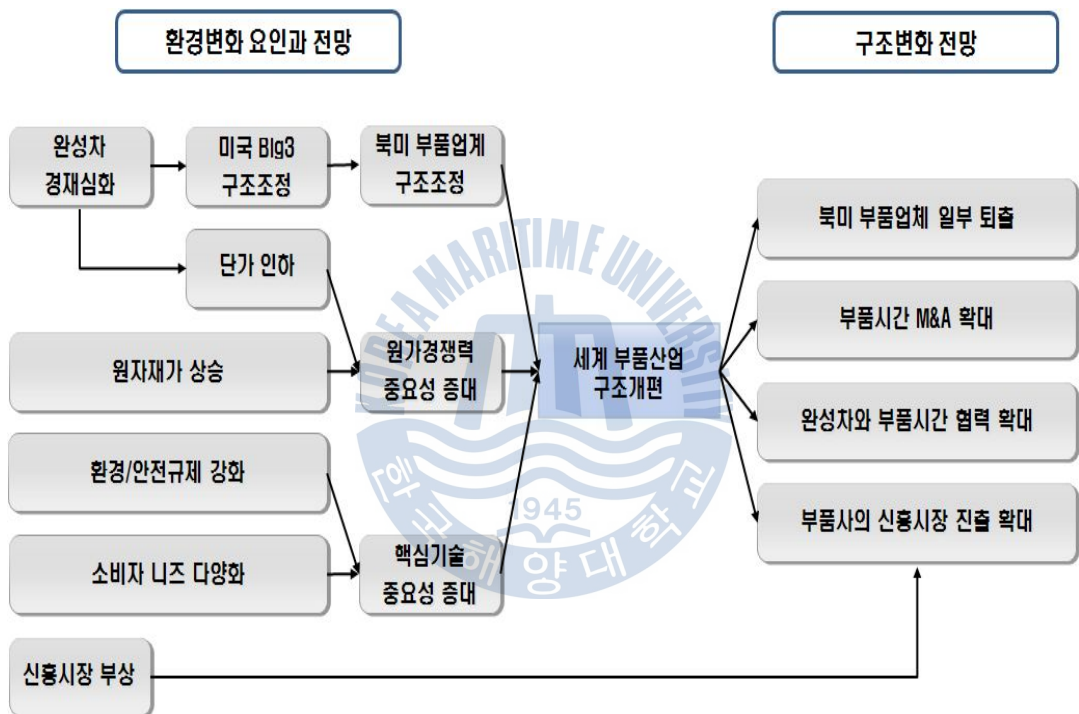
자동차부품 모듈화란 완성차업체에서 행해지던 부품 조립공정이 부품업체로 이양되어 1차 부품업체나 모듈업체가 2,3차 부품업체에서 부품을 납품받아 모듈을 조립하여 완성차 업체에 납품하여 완성차 업체는 공급받은 모듈을 조립하여 완성차로 만드는 것을 말한다.

이러한 자동차 부품 모듈화는 완성차 업체에 인건비 및 자동차 조립에 드는 비용(생산, 조립 비용, 설비비용 등)을 절감할 수 있고, 관련 협력업체 수의 감소로 운영효율을 높일 수 있다. 그리고 모듈업체는 모듈제작으로 인한 부가가치로 인해 대형부품사로의 성장이 가능하고, 독자적인 기술의 확보로 경쟁력을 확보할 수 있다.

자동차부품업체는 모듈제작으로 인한 수익안정화와 표준화된 부품의 개발로 인한 수요자 교섭력을 키워 특정 완성차 업체에만 납품하는 구조에서 글로벌 소싱에 대비하여 판로다각화를 통한 경쟁력 제고를 모색해야 할 필요가 있다.

4.2 세계 자동차부품산업의 환경 변화

가장 경쟁력 있는 자동차부품을 조달하는 것이 완성차업체의 경쟁력 유지에 있어 핵심으로 부각됨에 따라 많은 기업들이 생산 비용이 더 낮은 지역에 생산 기지를 구축하고 있고, 자동차회사가 수평적 개방적 경쟁납품을 유도함에 따라 자동차부품업체 간 경쟁이 심화되고 있다. 또한, 완성차업체의 합병과 전략적 제휴로 부품업체들 역시 합종연횡하는 양상을 보이고 있다.



자료 : 한국자동차산업연구소(2007), 세계 자동차 부품산업 구조변화와 전망

<그림 4-3> 부품산업 환경변화가 경쟁구조 변화에 미치는 영향

미국발 금융위기로 인한 글로벌 자동차 시장의 위축으로 글로벌 완성차 업체들은 구조조정을 통해 경영난을 해소하고 연구개발 비용을 축소하려 노력하고 있다. 미국 빅3의 경우 경영난을 해소하기 위하여 자회사 매각을 진행하고 있으며 규모가 축소되고 있다. 한편, 중국을 비롯한 신흥국가의 완성차 업체들은 M&A를 통하여 업체의 규모를 키우고 선진 기술을 받아들이고 있다. 또한, 플

랫폼 공용화를 통해 개발 비용을 줄이고, 공용부품에 대해 글로벌 소싱을 확대할 가능성이 크다. 국내 부품업체들은 일본의 엔고현상으로 인해 가격경쟁력이 높아졌고, 중국에 비해 우수한 품질을 바탕으로 글로벌 소싱이 늘어날 것으로 전망된다.

<표 4-2> 글로벌 완성차 업체의 경쟁구도 변화 및 국내 자동차산업의 영향

변화 방향	국내 업체의 영향
미국 업체들의 규모 축소	국내 완성차 업체들의 판매 점유율 확대
일본 업체들의 가격경쟁력 약화	
신흥국 업체들의 규모 확대	국내 부품업체들의 신흥국 수출량 증대
선진업체간 전략적 제휴 강화	해외 메이커들의 글로벌 소싱 강화로 국내 부품업체들의 수출 증대 가능성
각국 정부의 친환경 정책 강화	친환경 차량의 상용화가 앞당겨지고 핵심부품 개발 지원이 증대

자료 : 하나금융경영연구소(2009), 세계 주요 자동차부품업체 현황 및 국내 자동차부품업체의 경쟁력 비교 분석

금융위기 이후 글로벌 자동차 시장의 경쟁구도는 신흥 완성차 업체의 성장과 선진 완성차업체의 비용절감을 위한 노력으로 나눌 수 있다. 신흥 완성차 업체들은 부품기술의 향상이 시급하고, 선진업체들은 저렴하고 고품질의 부품을 필요로 하고 있다.

국내 부품업체들은 이러한 현상에 대응하여 공급 교섭력을 키워서 매출처 다변화를 통해서 수출력 향상을 통한 매출액 증가를 기대할 수 있을 것으로 예상된다.

4.3 국내 자동차부품산업 현황

1) 업체현황

자동차부품 산업의 성장세가 지속되면서 창업과 사업전환도 증가해 부품업체 수는 외환위기 전인 1997년 3,083개에서 2007년에는 4,557개로 증가하였다. 이 중 1차 부품업체 수는 2005년 922개로 사상 최고치를 기록한 후 2009년에는 910개로 감소하였으나, 그중 대기업의 수는 2005~2009년 기간 중 86개에서 118개로 증가하였다.

2009년 기준 완성차업체와 직접 거래하고 있는 1차 협력업체 수는 전년대비 2.4% 증가한 910개이며 이 중 대기업이 118개, 중소기업이 792개이며, 업체 수 기준으로 대기업의 비중은 2005년 9.3%에서 2009년 13%로 증가하였다.

<표 4-3> 국내 자동차부품 업체 수

(단위 : 개사)

연도	대기업	중소기업	계	증가율(%)
2005	86	836	922	1.0
2006	91	811	902	△2.2
2007	95	806	901	△0.1
2008	118	771	889	△1.3
2009	118	792	910	2.4

자료 : 한국자동차공업협동조합(2010), 자동차산업편람

2009년 기준 1개 완성차 업체와만 거래하는 업체 수는 445개(50.0%)이며, 3개사 이상과 거래하는 업체비중은 2006년 대비 1.2% 증가하여 26%를 기록하였다. 큰 폭의 상승세는 아니지만, 국내 부품업체들이 조금씩 거래처를 다변화하고 있음을 알 수 있다.

<표 4-4> 복수거래 업체 수

구분		거래 모기업 수						합계
		1개사	2개사	3개사	4개사	5개사	6개 이상	
2006	기업수	460	218	98	68	39	19	902
	비율	51.0%	24.2%	10.9%	7.5%	4.3%	2.1%	100.0%
2008	기업수	445	216	100	63	49	16	889
	비율	50.1%	24.3%	11.2%	7.1%	5.5%	1.85	100.0%
2009	기업수	455	219	109	59	47	21	910
	비율	50.0%	24.1%	12.0%	6.5%	5.2%	2.3%	100.0%

자료 : 한국자동차공업협동조합, 자동차산업편람 각 호

국내업체의 거래처는 과거대비 다양해졌으나, 국내 완성차업체의 비중이 여전히 매우 높은 실정이다. 성숙단계의 일본, 유럽의 대형업체는 10개 이상의 거래처와 30개 이상의 해외법인을 보유하고 있지만, 국내업체는 대기업의 경우에도 거래처가 5개 안팎이며 해외법인 수 또한 현대모비스와 한라공조가 각각 21개, 9개(2008년 기준)에 그치고 있다.

이에 국내 부품업체들의 성장을 위해서는 현지생산을 통한 해외판매경로 확보와 해외 부품사에 대한 OEM 공급 등을 통한 매출처의 다양화를 통한 공급 교섭력 확보, 매출액 증가 등의 전략이 필요하다.

<표 4-5> 선진국 자동차부품업체 거래 업체 수

(단위 : 개사)

	업체	거래처수	해외법인 수		업체	거래처수	해외법인 수
일본	DENSO	18	92	유럽	ROBERT BOSCH	33	38
	AISIN SEIKI	22	51		FAURECIA SA	24	35
	TOYOTA BOSHOKU	7	43		VALEO SA	20	58
	JTEKT	17	47		ZF AG	28	67
	YAZAKI	17	59		AUTOLIV	45	48

자료 : Autonews, 대신경제연구소(2008)

2) 매출현황

국내 자동차부품산업은 그동안 완성차업체의 국내외 생산 증가와 선진국 자동차업체의 글로벌 소싱 확대에 따른 수출 증가로 인해 매출액이 크게 확대되고 기업 수도 증가하는 등 외형성장을 지속하다가 글로벌 경기침체에 따른 세계 자동차 생산감소로 인해 2008년 이후 자동차부품 매출액은 감소하고 있다. 2009년 국내 자동차부품 매출액은 전년대비 10.2% 감소한 44조 5천억 원을 기록하였으며 완성차업체에 대한 OEM매출이 전체 매출의 대부분(76.8%)을 차지하며 A/S와 수출매출은 각각 4.6%, 18.6%를 차지하고 있다.

<표 4-6> 국내 자동차부품 매출추이

연도	매출실적(억 원)				증가율(%)
	OEM	A/S	수출	합계	
2005	326,834	22,878	67,610	417,322	14.1
2006	360,004	23,400	76,704	460,108	10.3
2007	386,409	23,185	92,306	501,900	9.1
2008	368,486	22,109	105,271	495,866	△1.2
2009	342,236	20,533	82,689	445,458	△10.2

자료 : 한국자동차공업협동조합(2010), 자동차산업편람

2009년 자동차부품 수출액은 117억 1천만 달러로 전년에 비해 16.1% 감소했다. 자동차부품 수출은 2008년 정점을 찍고 2009년에는 미국발 금융위기로 인한 전 세계적인 완성차 판매 감소에 따라 수출이 감소되었다. 또한, 자동차부품 수입액도 내수용 완성차 생산이 감소함에 따라 전년에 비해 22.3% 줄어든 33억 8천만 달러를 나타냈다.

한편, 자동차부품 수출액 대비 수입액의 비율은 28.9%로 지속적으로 낮아지고 있으며, 완성차를 포함한 자동차산업 수출에서 자동차부품이 차지하는 비중은 31.5%로 지속적으로 높아지고 있다.

<표 4-7> 자동차부품 수출입 추이

(단위 : 억 달러, %)

		2005	2006	2007	2008	2009
자동차 부품	수출합계(A) (증가율)	84.5(42.7)	102.3(21.0)	124.4(21.6)	139.5(12.2)	117.1 (-16.1)
	수입합계(B) (증가율)	30.1(7.7)	33.9(12.9)	40.4(18.9)	43.5(7.7)	33.8 (-22.3)
완성차수출(C)		295.1	329.2	372.8	350.3	254.1
(B/A)x100		35.6	33.2	32.5	31.2	28.9
(A/(A+C))x100		22.3	23.7	25.0	28.5	31.5

자료 : 한국무역협회

주 : 1) 자동차는 MTI 코드 741, 자동차부품은 MTI 코드 742 기준임

2) ()안은 전년대비 증가율임

<표 4-8>에서 2009년 자동차부품 수출대상국 순위를 보면 대중국 수출이 전년대비 36.9% 늘어난 26억 6천만 달러를 기록하면서 1위를 차지하였다. 이는 중국 내에서 국내 완성차 업체의 판매가 증가한 데 기인한 것으로 특히 2009년에 현대와 기아의 중국 내 완성차 생산이 급증한 것에 따른 것으로 보인다. 이에 반해 미국에 대한 부품 수출은 전년대비 21.2% 감소한 21억 3천만 달러로 감소하였는데, 이는 미국 내 자동차 시장의 위축과 더불어 국내 완성차 업체의 미국 내 생산도 급감한 때문으로 보인다.

자동차부품 수입대상국 1위는 계속 일본이 차지하고 있으나, 일본으로부터의 수입액은 전년대비 18.9% 감소한 10억 6천만 달러 수준에 머물렀으며, 일본에 이어 중국, 독일, 미국, 프랑스 순으로 부품 수입이 많이 이루어졌음을 알 수 있다.

<표 4-8> 국가별 자동차부품 수출입 추이

(단위 : 억 달러, %)

	2006	2007	2008	2009	증가율
수출총액	102.3 (100.0)	124.4 (100.0)	139.5 (100.0)	117.1 (100.0)	-16.1
對미국	25.9 (25.3)	28.4 (22.8)	27.0 (19.4)	21.3 (18.2)	-21.2
對일본	4.2 (4.1)	4.6 (3.7)	5.4 (3.9)	3.7 (3.2)	-31.7
對중국	26.7 (26.0)	22.8 (18.3)	19.5 (14.0)	26.6 (22.7)	36.9
對인도	6.3 (6.1)	8.8 (7.1)	13.1 (9.4)	10.6 (9.1)	-18.9
수입총액	33.9 (100.0)	40.4 (100.0)	43.5 (100.0)	33.8 (100.0)	-22.3
對미국	4.4 (12.8)	4.3 (10.6)	3.5 (8.0)	2.2 (6.5)	-37.0
對일본	11.2 (33.0)	12.2 (30.2)	13.1 (30.1)	10.6 (31.4)	-18.9
對중국	3.5 (10.4)	6.0 (14.9)	7.8 (17.9)	6.9 (20.4)	-10.9
對독일	6.3 (18.6)	7.6 (18.8)	8.4 (19.3)	6.3 (18.6)	-24.3

자료 : 한국무역협회

주 : 1) ()안은 총액대비 비중임

2) 증가율은 전년대비임

현재 해외 직수출을 하고 있는 업체들은 규모가 큰 중견업체들이나 외국기업과의 합작사들이 주류를 이루고 있다.

이 중 여러 개의 해외공장을 보유한 업체로는 현대모비스, 한라공조, 광진상공 등이 있으며, 여러 개의 해외 공급처를 보유한 업체로는 평화발레오, 상신브레이크, 마그나파워트레인코리아 등이 있다.

<표 4-9>의 해외 직수출업체 중 현대·기아 자회사이거나 해외합작사이면서 신흥지역에 해외공장을 운영하는 업체들은 미래의 영업확대 기회가 높다고 할 수 있으며, 이에 해당하는 업체들은 현대모비스, 한라공조, 평화발레오, 지엠비코리아, 패커드코리아, 코리아에프티, 한국후코꾸, 진영전기 등이 있다.

<표 4-9> 직수출업체 현황

(단위 : 억 원)

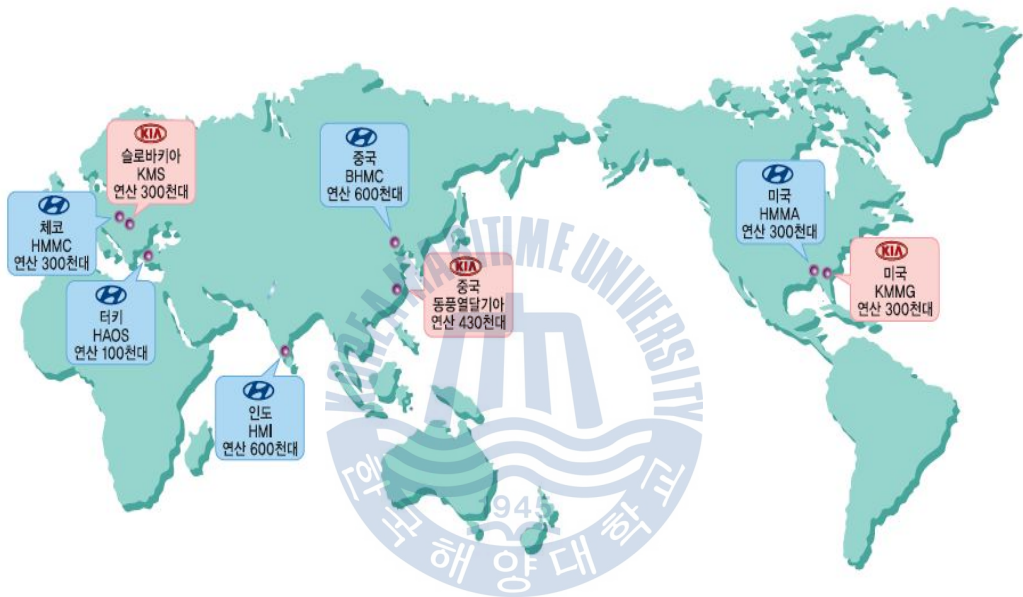
회사명	매출액	해외공장 진출국	주요 해외 공급처
현대모비스(주)	93,734	중국/인도/미국/유럽 등	VW, BMW 등
한라공조(주)	15,337	중국/인도/미국/유럽 등	포드, GM 등
(주)평화발레오	2,926	-	포드, GM, 닛산, 르노 등
(주)신창전기	2,621	중국/폴란드/미국	텔파이, 볼보, 르노 등
지엠비코리아(주)	2,260	중국/태국	일본/미국 부품사 등
(주)페커드코리아	1,620	중국/말레이시아	GM 계열사 등
상신브레이크(주)	1,498	중국	텔파이, 일본/미국 부품사 등
(주)광진상공	1,276	중국/인도/미국/폴란드	GM, 홀덴, 크라이슬러 등
마그나파워트레인 코리아(주)	1,021	-	미국 빅3(특히 포드), PSA 등
(주)지엔에스	915	미국	GM 계열사 등
(주)선일다이파스	903	중국	보쉬, 오토리브, 게이츠 등 글로벌 부품회사 등
코리아에프티(주)	901	중국/인도/폴란드	GM
(주)서진클러치	810	중국	GM, PSA, 르노, 자트코 등
(주)신라정밀	669	중국	자동차 및 풍력발전 관련 업체 (GE 등)
(주)일홍	626	중국/독일	GM, 포드, VW그룹계열, 타타, 마 쯔다 등
한국후코꾸(주)	468	중국	포드, 도요타, 마쯔다, 이스즈 등
진영전기(주)	458	중국	닛산, 혼다, 스즈키, 동평, 상하이 GM 등
한국와이퍼(주)	413	-	유럽, 아시아, 아메리카 부품사 등
에스엔에스금속(주)	398	-	메달다인 등 해외 부품사
(주)금아플로우	373	-	TRW, 보쉬, GM계열 등
벤다선광공업(주)	344	-	GM계열, 크라이슬러, 마그나파워 트레인 등
삼공기어공업(주)	338	-	미국, 동남아 상용차 업체 등
제일전자공업(주)	211	-	일본, 미국, 프랑스 업체 등
(주)대화연료펌프	153	인도/북한	보쉬, 해외 자동차 및 기계업체 등

주 : 2008년 12월, 협회 등록업체 기준

자료 : 한국자동차공업협동조합(KAICA)

3) 글로벌화 현황

국내 부품업체는 완성차 업체인 현대·기아차의 해외진출에 따라 부품공장 진출과 해외법인에 대한 직수출을 하면서 수출량을 늘리고 있다. 국내 완성차는 미국(60만대), 중국(103만대), 유럽(60만대), 터키(10만대), 인도(60만대) 등에 생산기지를 두고 있으며, 현지 생산에 따른 부품조달을 현지와 국내에서 병행하고 있다.



자료 : 한국자동차공업협회(2010), 한국의 자동차산업

<그림 4-4> 국내 완성차업체 해외생산 능력

국내 완성차 업체 중 현대자동차는 인도, 중국, 미국, 터키, 체코에 현지생산 공장을 보유하고 있으며, 2009년에 약 150만대를 해외 공장에서 생산하였다. 기아자동차는 중국과 슬로바키아, 미국에 현지 생산 공장을 보유하고 있으며, 2009년에 41만대를 해외 고장에서 생산하였다.

국내 완성차 업체는 2009년까지 해외생산이 꾸준히 증가하고 있으며, 미국 발 경제위기 속에서도 2009년에 2008년 대비 약 45만대의 생산 증가를 나타내었다.

<표 4-10> 국내완성차 업체 해외생산 현황

(단위 : 대)

구분		2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
합계		98,908	129,439	193,856	415,959	743,116	1,009,754	1,161,988	1,457,268	1,901,721
현 대	계	89,818	109,354	141,936	352,705	633,045	889,321	911,342	1,117,096	1,498,077
	인도	89,818	109,354	114,384	203,324	251,001	301,590	338,755	486,099	559,620
	중국	-	-	27,552	149,381	230,688	290,088	231,888	300,323	571,234
	미국	-	-	-	-	91,336	236,773	250,519	237,042	195,561
	터키	-	-	-	-	60,020	60,870	90,180	81,590	48,640
	체코	-	-	-	-	-	-	-	12,042	118,022
	기 타	9,090	20,085	51,920	63,254	110,071	120,433	250,616	340,172	408,644
기 아	중국	9,090	20,085	51,920	63,254	110,071	115,418	105,538	138,665	243,618
	슬로 바키 아	-	-	-	-	-	5,015	145,078	201,507	150,021
	미국	-	-	-	-	-	-	-	-	15,005
	기 타	-	-	-	-	-	-	-	-	-

자료 : 한국자동차공업협회(2010), 한국의 자동차산업

국내 완성차 업체의 해외진출 시 국내 부품업체도 함께 진출하는 전략으로 인해 1차 부품업체를 중심으로 해외법인을 늘려가고 있다. 아래의 표 <4-11>은 2008년을 기준으로 해외에 5개 이상의 법인을 보유하고 있는 국내 주요 부품업체의 해외법인 현황을 나타내고 있다.

현대모비스는 국내 최대의 부품 생산업체로서 중국, 인도, 미국 등에 21개의 해외법인을 보유하고 있으며, 그다음으로 만도가 11개의 해외법인을 보유하고 있다. 그리고 대부분의 업체들이 중국을 중심으로 미국과 유럽에 많이 진출해 있음을 알 수 있다.

국내 자동차 부품업체들은 완성차 업체와의 동반 해외진출을 통하여 독자진출 대비 위험부담을 최소화하고 있으며, 현지 영업 강화를 통해 글로벌 OEM 납품 기회 증가로 수출 증대 효과도 보고 있다.

<표 4-11> 주요 부품업체의 해외법인 현황

(단위 : 개사)

회사명	중국	인도	미국	유럽	기타	합계
현대모비스	10	1	4	4	2	21
만도	4	3	2	1	1	11
동원금속	3	1	2	3	-	9
에스엘	4	1	3	1	-	9
한라공조	2	1	2	3	1	9
광진상공	3	2	1	1	-	7
동광기연	1	-	1	2	3	7
신창전기	4	-	1	2	-	7
유라코퍼레이션	3	-	-	2	2	7
한일이화	3	1	1	2	-	7
두원공조	2	1	-	2	1	6
성우하이텍	3	1	-	2	-	6
세종공업	2	-	1	3	-	6
SJM	1	-	1	1	3	6
경신공업	2	1	1	-	1	5
대원강업	1	1	1	2	-	5
평화정공	2	1	-	2	-	5
화승R&A	2	1	1	-	1	5

주 : 해외법인 5개 이상업체, 2008년 기준

자료 : KAICA, NH투자증권

4.4 시사점

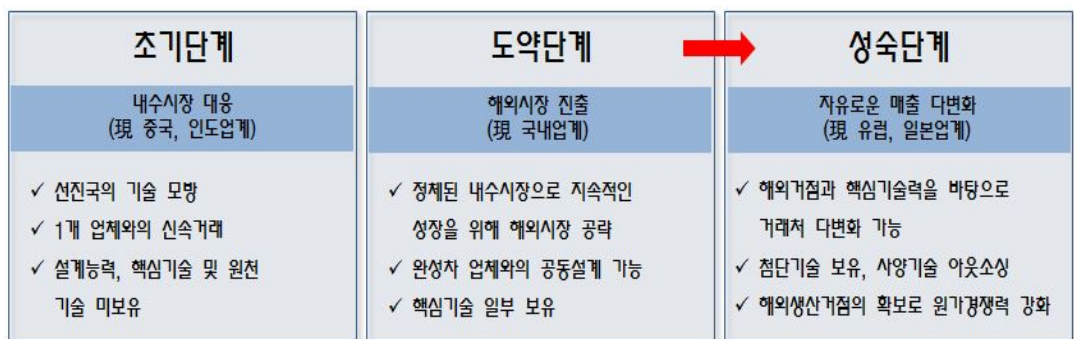
세계 부품 업체들은 미국발 금융위기와 완성차들의 경쟁심화로 인해서 미국 빅3 자동차 완성차 업체가 구조조정을 하였으며, 이에 따라 북미 부품업체들도 일부가 퇴출되거나 신흥시장(중국, 인도) 등에 M&A되었다. 또한, 생산 비용을 절감하기 위하여 가격대비 품질이 우수한 국내 부품업체와의 공급 계약을 늘리고 있는 실정이다.

국내 자동차부품 업체들은 OEM부품과 직수출 부품의 수출을 확대(2008, 2009년은 금융위기로 인해 주춤하였음)하고 있으며, 거래 업체 수도 늘려가고 있는 추세이다.

자동차부품 수출은 중국과 미국에 주력하고 있으며, 수입은 일본, 중국, 독일의 순으로 이루어지고 있다. 수출이 중국과 미국에 집중되는 것은 양 국가에 진출한 국내 자동차 부품업체가 많은 것이 큰 이유이며, 미국의 경우는 빅3 업체의 비용절감의 일환인 글로벌 아웃소싱에 의한 것으로 판단된다.

국내자동차 부품 산업의 성장요소로는 완성차업체의 부품 외주비율 확대, 완성차 업체의 해외생산 확대, 국산 부품의 가격 및 품질 경쟁력 부각 등을 들 수 있다.

이러한 현황을 종합해 보면 현재 국내 자동차부품 산업은 성장단계 중 도약 단계에서 성숙단계로 가기 직전의 과도기적 단계에 있다고 할 수 있다.



자료 : 산은경제연구소(2009), 국내 자동차 부품산업의 성장과 경쟁구조 변화

<그림 4-5> 자동차 부품업체 성장단계

현재 국내 부품업체가 속해 있는 도약단계는 해외시장 공략단계로서 정제된 내수시장으로 인해 지속적인 성장을 위해 해외시장을 공략하며, 완성차업체와의 공동설계가 가능하며, 핵심기술을 일부보유하고 있는 단계를 뜻한다. 그러나 성숙단계의 업체들과 비교할 경우 부가가치가 높은 핵심기술력은 아직 확보하지 못하고, 해외시장을 개척함으로써 규모와 자금력을 키우고 이를 바탕으로 R&D분야에 집중하여 첨단 기술을 보유하여야 하는 단계이다.

해외시장을 개척하기 위해서는 해외진출이나 OEM이나 직수출을 늘려야 하는데, 이 과정에서 생산거점의 변화를 생각해 볼 수 있다. 완성차 근처로 집적되어 있던 기존의 입지 선정 전략에서 수출물량의 증가에 따른 항만 근처로의 입지 선정이 고려될 수 있다.

또한, 미국, EU와의 FTA는 국내 자동차부품업체의 수출 증가에 긍정적인 요인으로 작용할 것이다. 그리고 FTA 국가 간의 자동차부품 교역 증가는 각 나라에 부품 물류 거점을 필요로 할 것이다.

그리고 자동차 업계의 비용 절감 전략, 엔고로 인한 가격 경쟁력을 잃은 일본 완성차 업계의 현황은 국내 자동차부품 업체의 대일 수출 경쟁력을 갖게 해 줄 것이며, 일본 내 물류비 절감을 위해서 부산신항 배후단지 내에 부품센터를 건립하는 방안도 고려할 만하다.

제5장 부산신항 배후단지 활성화 방안

4장에서는 자동차부품산업의 세계적인 환경변화와 국내 부품업체의 성장단계에 대해서 살펴보았다. 5장에서는 4장의 내용을 바탕으로 하여 국내 부품업체의 SWOT분석을 통해 자동차 부품산업이 항만배후단지의 활성화에 어떻게 기여할 것인지에 대한 비즈니스 모델을 제시하고자 한다.

5.1 국내 자동차부품 업체 SWOT분석

1) Strengths(강점)

국내 자동차 부품산업은 자동차산업의 발달에 따른 축적된 생산기술과 고환율의 영향으로, 가격경쟁력은 일본부품보다 앞서고 품질경쟁력은 중국부품보다 앞선 위치에 있다. 그리고 세계 최고수준인 IT 인프라를 바탕으로 향후 급격한 성장이 전망되는 지능형 자동차 관련 기술에서 경쟁력 확보에 유리한 입장이다. 또한 해외시장 다변화로 인한 다양한 시장에서의 수출마케팅 능력 확보와 풍부한 해외영업의 경험은 우리나라 자동차 부품산업의 강점이라 할 수 있다.

2) Weaknesses(약점)

국내 자동차부품 업체의 독자기술 개발 역량 부족과 세계적인 부품업체의 부재는 우리나라 자동차산업의 취약점으로 대두되고 있다. 부품업체의 기술경쟁력이 취약한 것은 대형화·전문화되지 못한 부품업체들의 기술개발 투자가 부족하고, 부품업체의 전문 기술인력 확보가 미흡하며, 완성차 업체와 연계한 공동 기술 개발 및 공조체제가 미흡한 것이 주요 원인이다. 그리고 국내 완성차 업체에 대한 높은 의존도와 낮은 교섭력은 향후 고쳐야 할 약점이다.

또한, 노·사 간 신뢰관계 구축이 잘 이루어지지 않는 국내 특성상 대립적인 노사관계는 한국 자동차산업의 가장 큰 약점 중 하나로 지적되고 있다.

3) Opportunities(기회)

자동차 산업의 글로벌 경쟁구도가 변화하면서 선진 업체들은 비용을 절감하기 위해 통합 구매 시스템을 확대할 것으로 예상된다. 그리고 최근의 엔고로 인하여 일본 완성차 업체들이 원가절감을 위해 국내 부품업체에서의 부품공급을 확대하고 있다. 이런 상황은 국내 부품업체들이 수출을 확대할 수 있는 기회로 활용될 수 있다.

그리고 국내 완성차 업체의 해외 판매점유율 확대로 인한 해외법인 진출은 부품업체와의 공동 진출을 의미하는 것이며, 부품업체들의 수출 증대에 기회로 활용될 수 있다.

또한, 미국, EU와의 FTA체결, 한-인도 CEFT(2010. 1월 발효) 등으로 국내업체의 수혜가 예상된다. 이러한 협정은 단순히 관세인하로 인한 가격경쟁력 강화 이외에 각 나라 업체들과의 기술협력과 경쟁을 통하여 우리나라 자동차부품 산업의 수준을 업그레이드 할 것으로 기대되며, 이를 통하여 글로벌 시장에서의 경쟁력도 강화될 것으로 예상된다.

4) Threats(위협)

기술이전보다는 완성차와 부품의 아웃소싱 확대에 관심을 갖는 선진업체들의 특성상 우리나라 국내 3개의 외국계 완성차 회사는 자체적인 설계 및 기술개발 능력이 결여된 단순조립생산기지화의 우려가 존재한다.

최근 중국, 인도를 중심으로 신흥국 업체가 가격경쟁력을 무기로 국내업체의 점유율을 위협하고 있다. 특히 구조 조정된 미국 부품업체와의 M&A를 통해 기술력을 빠르게 획득하고 있다. 앞으로 급속도로 발전하고 있는 중국을 비롯한 신흥 자동차 생산국의 도전이 거세질 것으로 예상되어 우리나라 자동차산업 발전에 위협 요소로 작용될 것으로 보인다.

<표 5-1> 국내 자동차부품업체의 SWOT분석

Strengths	Weaknesses
<ul style="list-style-type: none"> - 국내 자동차산업의 발달에 따른 생산기술 축적 - 일본 대비 가격이 저렴하며, 중국 대비 품질이 우수함 - 양질의 숙련 노동자와 부품·소재의 원가 경쟁력을 바탕으로 한 가격경쟁력 - 선진국 및 개도국시장에 대한 다변화된 수출마케팅 능력 확보 - 선진국과 대등한 IT산업의 기술 수준 	<ul style="list-style-type: none"> - 원천·기초·기반기술의 취약 - 국내 완성차 업체에 대한 높은 의존도/낮은 교섭력 - 연구개발 비용이 낮음 - 규모의 영세성으로 기술수준 및 생산 효율성이 낮음 - 협력보다는 대립관계를 유지하고 있는 노사문화
<ul style="list-style-type: none"> - 선진업체의 글로벌 아웃소싱 확대 - 국내 완성차 업체들의 해외 판매점유율 확대 - 제조업체들의 수출에 대한 의지가 강함 - 미국, EU와의 FTA 체결 - 일본업체와의 전략적 제휴 	<ul style="list-style-type: none"> - 신흥국(중국, 인도) 부품업체들의 해외 M&A를 통한 경쟁력 증가 - 국내 기업의 중국이전 - 핵심기술이 필요한 부품에 대한 수입증가 - 중국시장 경쟁 심화
Opportunities	Threats

국내 자동차 부품업체의 강점과 기회요인에 따른 자동차 부품업체의 향만배 후단지 활성화 요인을 추출하면 선진 완성차 업체의 글로벌 아웃소싱, 국내 완성차 업체의 해외진출을 위주로 하는 자동차 부품 생산업체 유치, 도요타와 닛산의 경영위기 의식, 엔고로 인한 일본 내 자동차 산업의 변화, FTA체결로 인한 자동차부품 교역의 증가에 따른 자동차부품 물류센터 유치, 이 두 가지 요인을 도출할 수 있다.

5.2 자동차부품 생산업체 유치

1) 국내 자동차 산업의 변화

국내 자동차 부품산업은 그동안 완성차 업계의 국내외 생산 증가와 선진국 자동차업체의 글로벌 소싱 확대에 따른 수출 증가로 인해 매출액이 크게 확대되고 기업 수도 증가하는 등 외형성장을 지속하고 있다.

국내 자동차부품산업은 글로벌 금융위기로 인한 북미부품회사의 경영난과 신흥국 자동차산업의 성장으로 인해 향후 해외시장 진출 기회가 더욱 확대될 것으로 전망된다. 또한 도요타 리콜사태와 지속적인 엔고현상은 일본 내 완성차업체의 생산라인에 변화를 가져왔으며, 국내 자동차부품 업체는 높은 품질력과 가격경쟁력으로 일본 완성차 업체와 거래 성사 직전에 있다. 위와 같은 환경에 대응하기 위해서는 국내 자동차부품산업이 성장기반을 강화하고 지속성장을 이루기 위해서는 그동안의 내수의존형 성장모델을 지양하고 수출지향형 모델로 전환할 필요가 있다.

배후단지의 활성화를 위한 자동차부품 생산업체 유치 대상으로는 수출 지향적이고, 수출액이 1천억 이상이거나 생산액 중 수출비중이 높은 업체가 유망하다고 할 수 있다.

적합한 업체로는 <표 5-2>에 나타난 현대모비스, 한라공조, S&T대우 등이 있다.

<표 5-2> 수출지향적 국내 자동차부품업체

(단위 : 백만 원)

업체	구분	2007	2008	2009	3년 평균	수출비중
현대모비스	수출	4,995,482	5,573,667	5,796,807	5,455,319	55%
	내수	3,495,430	3,799,723	4,836,213		
한라공조	수출	999,333	1,077,455	891,785	989,524	63%
	내수	473,529	456,238	517,895		
S&T대우	수출	393,632	359,316	280,380	344,353	64%
	내수	198,624	191,822	160,042		
한국프랜지공업	수출	381,849	350,602	257,122	329,858	61%
	내수	205,306	147,489	164,780		
세종공업	수출	234,019	286,256	281,879	267,385	77%
	내수	123,371	105,934	83,727		
화승R&A	수출	271,394	252,683	226,478	249,852	61%
	내수	163,242	141,251	146,693		
대원강업	수출	186,204	224,963	176,530	195,899	44%
	내수	267,900	248,940	225,013		
에코플라스틱	수출	206,091	195,447	155,449	185,662	44%
	내수	146,799	168,551	198,091		
에스엘	수출	164,746	153,308	159,678	159,244	49%
	내수	188,720	168,297	167,359		
신창전기	수출	155,948	144,894	143,039	147,960	61%
	내수	121,107	117,198	93,383		
모토닉	수출	109,424	140,007	147,101	132,177	48%
	내수	147,639	152,865	159,128		
화신	수출	72,333	93,245	129,614	98,398	42%
	내수	241,435	202,960	177,952		
동일고무벨트	수출	83,783	98,540	102,837	95,053	45%
	내수	100,076	109,219	127,590		
동양기전	수출	100,579	103,148	76,879	93,535	60%
	내수	79,105	59,706	50,452		
에스제이엠	수출	48,054	52,891	37,254	46,066	66%
	내수	30,703	24,383	19,204		

자료 : 각사 사업보고서

2) 비즈니스 모델

부산신항 배후단지에는 1차 부품업체, 모듈생산업체, 해외에 진출한 업체, 직수출업체, 판로가 다양한 업체 등 규모가 크고 글로벌화된 부품생산업체의 입주를 고려해야 한다.

신항 배후단지에 자동차부품 업체가 입주하면 주변의 부산·경남·경북·울산의 2·3차 업체와 중국·일본으로부터 부품을 조달하고, 중국·일본 등 아시아국가와 북미, 유럽 등의 완성차 업체와 해외법인에 부품을 공급하는 역할을 하게 된다. 이런 경우 항만 내에서 조립·수출이 가능하기 때문에 물류비를 절감할 수 있고, 거래처와의 부품 조달 리드타임 감소를 예상할 수 있다. 또한, 자유무역지역 내에 위치하여 관세가 면제(일본, 중국발 수입 부품)되고, 물동량 창출에 따른 인센티브도 기대할 수 있다. 항만의 경우 원자재 수입과 제품의 수출에 이르는 과정에 따른 꾸준한 물동량을 유치할 수 있고, 항만 부가가치를 향상시킬 수 있다.

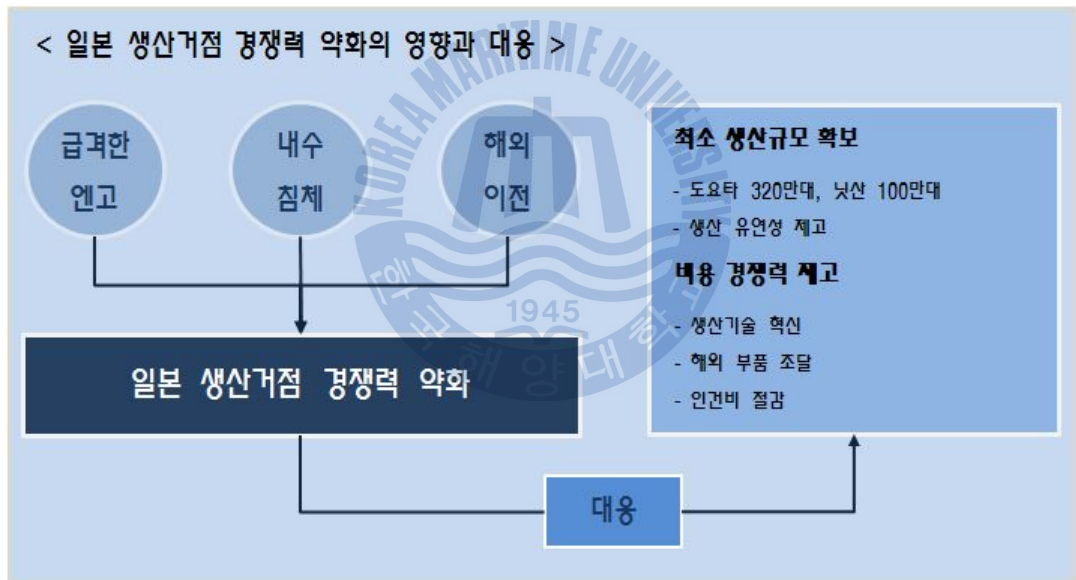


<그림 5-1> 자동차 부품업체 유치 모델

5.3 부품물류센터 유치

1) 일본 내 자동차 완성차 업체의 생산거점 변화

일본 내수 침체, 급격한 엔고로 인한 수출 감소, 주력모델 생산의 해외 이전이 확대되면서 일본 내 완성차 업체들의 생산거점 재편의 필요성이 증대되었다. 도요타와 닛산은 일본 생산거점의 경쟁력 약화가 글로벌 생산시스템의 약화로 연결되지 않도록 대응방안 마련에 주력하고 있다. 글로벌 생산시스템을 유지하기 위해서는 일본에서 도요타는 최소 320만대, 닛산은 100만대 생산규모를 확보하여야 한다. 이 수준에서 채산성을 확보하기 위해 두 회사는 일본 내 생산거점을 재편하였다.



자료 : 국내자동차업체 내부자료

<그림 5-2> 일본 자동차산업의 일본 생산거점 경쟁력 약화의 영향과 대응

또한 이러한 위기에 대응하여 도요타는 생산비용을 절감하고 고부가가치화를 통한 수익성을 강화하기 위하여 일본 내 저임금지역을 활용하고 해외조달 확대 등을 통해 생산비용 절감을 추진하고 있다. 기존의 일본 중심 조달에서 도요타가 제시한 원가절감 목표를 달성하지 못하는 부품업체와의 거래를 단절하고 중

국, 한국 등 해외조달로 대체할 예정이다.

닛산은 위기의 타개책으로 수출거점의 경쟁력 강화에 힘을 쏟고 있다, 급격한 엔고에 대응하여 최대 수출거점인 규슈 공장의 경쟁력 강화를 추진하고 있다. 지리적 특성을 활용해 한국, 중국으로부터의 부품조달 확대, 분사화를 통한 인건비 및 조달비용 절감 등을 도모하고 있다. 특히 부산에 위치한 르노삼성과 플랫폼 공용 모델과 부품공용화를 통해 부품 조달을 확대할 예정이다.



자료 : 국내자동차업체 내부자료

<그림 5-3> 도요타, 닛산의 규슈지역 공장 현황

규슈지역은 일본 최남단에 위치하여 한국과 중국으로부터 부품 공급이 용이하다는 장점이 있다. 또한, 일본 내에서 인건비가 저렴한 지역으로 도요타와 닛산의 생산거점이 집중되고 있다. 그러나 이들 공장의 부품은 중부, 관동지역의 부품업체들로부터 조달하고 있어 부품산업 기반은 상대적으로 취약하다. 닛산은 규슈지역을 소재 및 부품부터 완성차까지 생산할 수 있는 새로운 생산집적지로 구축할 계획이다.

2) 한국-EU 간 FTA

최근 가승인된 한국-EU 간 FTA합의 내용에 따르면, 자동차 부품에 대한

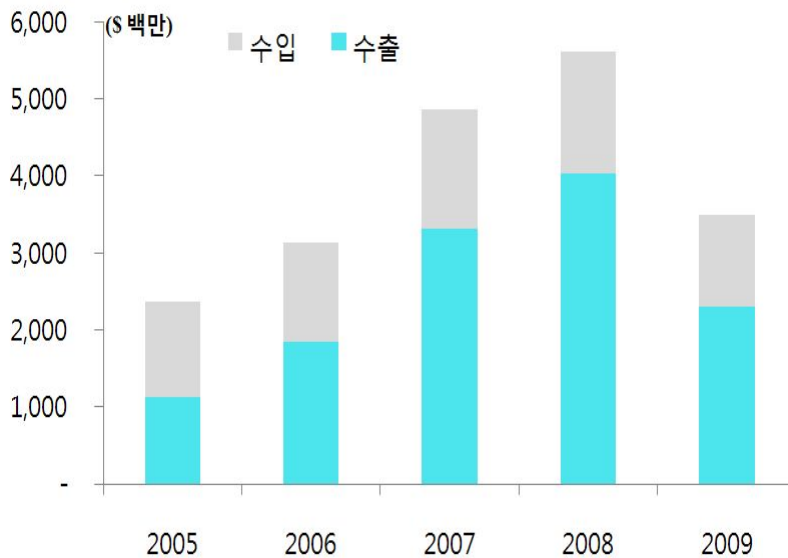
EU 소속 국가의 현재 관세율은 한국 8%, EU는 OEM용 3.0%, 일반용 4.5%로 한국이 상대적으로 높은 수준이며, FTA 발효 시 자동차와 관련된 품목의 94%에 대해서는 FTA 발효 즉시 관세를 철폐하며, 나머지 6%에 대해서는 3년 내에 단계적으로 철폐하기로 합의 되었다.

<표 5-3> 한-EU FTA 자동차부문 주요 합의내용

구분		EU→한국		한국→EU	
		현행세율	철폐시기	현행세율	철폐시기
승용차	소형승용차 (1.5L 이하)	8%	5년 내	10%	5년 내
	중대형승용차 (1.5L 초과)		3년 내		3년 내
상용차	5톤 이하	10%	즉시	10~22%	5년 내
	5-20톤		3년 내	22%	3년 내
	20톤 초과		5년 내		
	버스		즉시	10~16%	즉시
자동차 부품		8%	즉시	3.0~4.5%	즉시
타이어		8%	즉시	4.5%	3년 내

자료 : 한국무역협회(KITA), EU, KOTRA, 한국자동차산업연구소(KARI)

2007년 이후 유럽에 완성차 현지공장이 운영되면서 자동차 부품의 유럽 수출 물량이 급격히 증가하기 시작하여 2008년의 자동차 부품 對 EU 수출액은 40억 달러에 이르렀으며, 국산차의 성능 향상 및 고급화로 유럽 핵심부품에 대한 수요가 꾸준히 증가하여 2008년 EU로부터의 자동차 부품 수입액은 15억 7천만 달러에 이르렀다. 수출입 총계는 58억 달러를 기록하여 2008년까지 EU와의 자동차부품 교역량은 꾸준히 증가하였다.



자료 : 자료 : KOTIS(MTI Code 기준)

<그림 5-4> 자동차 부품 대 EU 수출입현황

국내 시장에 대형·고급차 위주의 판매를 하고 있는 유럽 업체들은 판매가격 인하를 통해 시장 점유율 확대 및 소형차 브랜드와 가솔린 모델 출시 증가로 중저가 수입차 시장이 확대되어 국산 중대형 차종과의 경쟁이 심화될 전망이다.

전반적으로 유럽산 부품, 소재산업의 경쟁력이 일본보다 우세하다고 평가받고 있으므로 일본 기술에 대한 의존도가 높은 자동차 부품산업은 유럽계 업체들로부터 수입량이 늘어날 것으로 예상된다. 또한, 유럽에서 주로 수입되는 핵심부품의 관세 철폐에 따른 수입가격 인하로 인해 국산 중대형 차종은 핵심부품에 대한 원가부담이 줄어들어 가격 경쟁력이 강화되는 효과가 있을 것으로 예상된다.

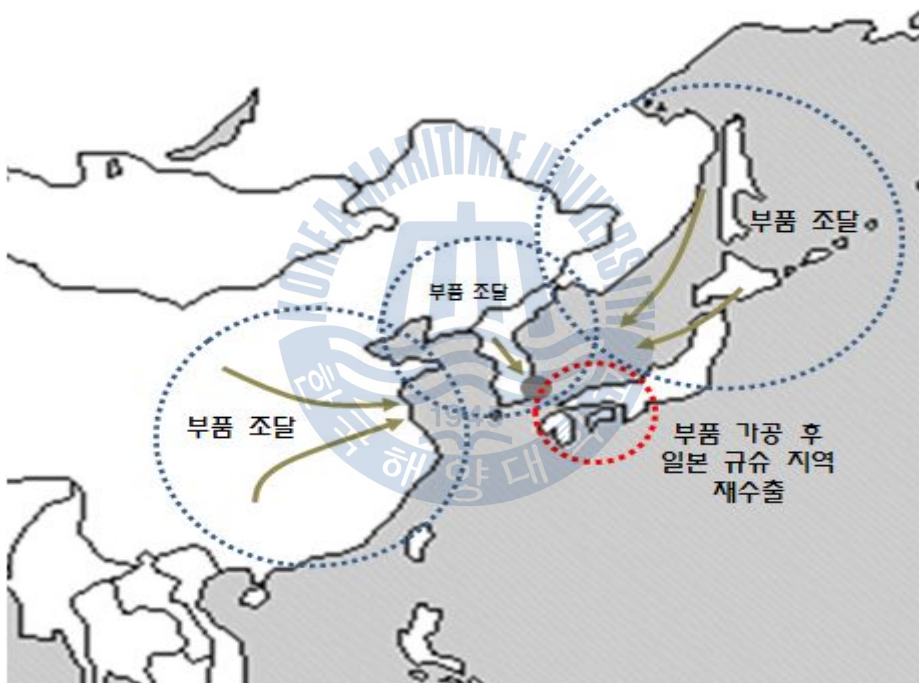
3) 비즈니스 모델

① 규슈지역 완성차업체 자동차부품 허브

규슈지역 완성차 업체에 부품조달을 책임질 자동차부품 센터를 유치하게 되

면, 우리나라와 중국을 비롯한 아세안지역과 일본 내에서 생산된 부품을 집화하여 규슈지역의 완성차 공장에 조달함으로써 부품 조달의 리드타임을 감소시키고, 일본 내 고비용의 물류비용을 절감할 수 있다. 부산항과 규슈의 접근성으로 인해 부품센터가 일본 내에 입지한 효과를 볼 수 있으며, 짧은 리드타임으로 JIT도 가능하고, 연기전략도 가능하다는 장점이 있다.

또한, 중국과 아시아권에서 생산된 부품에 라벨링과 간단한 가공조립을 함으로써 항만 부가가치를 높일 수 있으며, 도요타와 닛산의 물류를 책임지는 물류회사를 통한 외자 유치도 가능하다.



<그림 5-5> 일본규슈지역 완성차업체 자동차부품 허브

② EU 완성차업체 자동차부품 허브

한-EU FTA 체결에 따라 다른 아시아 국가보다 한발 앞선 시장 개방으로 미래의 아시아지역 부품 유통에서 좋은 위치를 선점할 수 있을 것으로 예상된다. 국내 자동차부품 생산업체의 수출뿐만 아니라 유럽 완성차업체의 부품을

책임지고 있는 선진 부품업체들의 국내업체에 대한 투자와 기술이전은 국내 부품업체들의 성장을 도울 것이고 유럽차 브랜드와 혼용할 수 있는 부품제작을 가능하게 할 것이다. 부산신항 배후단지에 유럽 완성차업체 자동차부품 센터가 들어선다면 국내에서 생산된 부품들뿐만 아니라, 유럽에서 생산된 자동차 핵심 부품을 아시아지역에 조달할 수 있는 기회가 될 것이다.

또한, 항만배후단지 내에서 수입된 자동차부품에 대한 라벨링, 가공·조립 등으로 인해 부가가치가 창출될 것이며, 부산 신항 항만배후단지에 EU 자동차부품 업계 부품허브가 조성된다면 앞으로 체결될 단계적인 아시아국가-EU 간의 FTA로 인한 유럽발 자동차부품의 수요증가에 따른 항만물동량 증가도 예상된다.



<그림 5-6> 유럽 완성차업체 자동차부품 허브

제 6 장 결론

종래의 항만은 선박의 입·출항 및 화물의 하역이 수행되는 단순한 화물처리 공간이었지만, 근래의 항만은 기존의 역할에서 여러 가지 부가서비스가 이루어지는 종합물류서비스 공간으로 발전하고 있다.

이러한 변화에 대응하기 위한 공간의 필요성에 의해 항만배후단지의 필요성이 높아지고 있다.

또한, 2009년 12월 10일 부로 시행된 항만법에 따라 항만배후단지에도 제조시설입주가 가능해졌고, 부산지역의 유망산업을 분석한 결과, 르노 삼성(부산)·GM대우(창원)·현대차(울산) 등 완성차 업체를 위주로 집적되어 있는 자동차부품산업을 선정하였다.

국내 자동차 부품산업은 그동안 완성차 업체의 국내외 생산 증가와 선진국 자동차업체의 글로벌 소싱 확대에 따른 수출 증가로 인해 외형성장을 지속하고 있다. 또한, 글로벌 금융위기로 인한 북미부품회사의 경영난과 신흥국 자동차산업의 성장으로 인해 향후 해외시장 진출 기회가 더욱 확대될 것으로 전망된다.

이에 따라 자동차산업은 예전의 완성차업체 위주의 집적화에서 자동차업체의 구조변화에 따른 1차부품 업체(모듈생산업체)의 역할변화와 수출입증가로 인해 수출입에 용이한 항만배후단지로의 이전이나 확장이 고려될 수 있다. 항만배후단지에 자동차부품 업체가 입주한다면, 항만 내에서 조립·수출이 가능하기 때문에 물류비를 절감할 수 있고, 거래처와의 부품 조달 리드타임 감소를 예상할 수 있다. 또한, 항만 배후단지에서의 물동량 창출에 따라 꾸준한 물동량을 유치할 수 있고, 생산에 따른 활동 등으로 항만 부가가치를 향상시킬 수 있다.

이와 더불어 도요타 리콜사태와 글로벌 금융위기와 엔고로 인한 생산량감소에 따른 일본 내 완성차업체의 공장 위치 재편과 한-EU의 FTA체결로 인한 부품수입에 대비하여 항만배후단지에 부품센터를 유치하는 것도 고려될 수 있다. 항만배후단지에 자동차부품 센터를 유치한다면, 아시아권에서 생산된 부품에 라벨링과 간단한 가공·조립을 함으로써 항만 부가가치를 높일 수 있으며, 도요타와 닛산의 물류를 책임지는 물류회사를 통한 외자 유치도 가능하다. 또한, 한-EU간 FTA에 대응하기 위한 유럽완성차업체 자동차부품 센터를 유치한다

면, 라벨링, 가공·조립을 통한 부가가치 창출은 물론, 향후 단계적인 아시아국가-EU간의 FTA로 인한 유럽발 자동차부품 물동량 증가로 인한 항만 물동량의 증가도 예상된다.

부품의 보관·라벨링·가공·조립 등을 통한 부가가치와 동시에 물동량 창출이 가능한 자동차 부품 관련 산업을 부산신항 배후단지에 유치하기 위해서는 첫째, 현행의 제출 받은 사업제안서를 검토하고 부지를 임대하는 수동적인 배후단지 입주업체 모집과정을 항만배후단지의 마스터플랜 설정을 통하여 유망산업을 선정하고 유망기업 유치를 위한 항만배후단지 세일즈 등의 능동적인 입주업체 모집과정으로 변화하여야 한다.

둘째, 현행 선사와 운영사에 한정된 인센티브 제도를 입주업체(부품 생산업체, 외국 완성차 부품 센터)에게도 물동량 창출에 따른 인센티브를 확대 시행하여 입주업체에게 간접적인 비용절감 효과를 증대시켜야 한다.

셋째, 유망한 제조기업이 자유무역지역에 입주할 수 있도록 초기 외국자본 비율 축소나 외국자본과의 협약을 주선하여 항만배후단지 내에서의 물동량 창출을 유도하여야 한다.

이와 같은 전략에 따라 부산신항 배후단지에서의 자동차부품 생산 허브, 외국 완성차 업체의 부품 공급기지로서의 역할로 꾸준한 물동량 증가와 부가가치 창출을 통해 부산신항 배후단지의 활성화와 부산신항의 경쟁력 향상을 기대할 수 있을 것이다.

참고문헌

- [1] 강상곤(2008), “제조산업의 항만클러스터 입지선정 모형에 관한 연구 -수도권을 중심으로-”, 한국항만경제학회지, 제24권, 제4호
- [2] 강성배(2004), “컴포넌트기반의 자동차산업 공급망관리(SCM) 시스템의 설계 및 구현”, 석사학위 논문
- [3] 김경유(2006), “산업환경 변화와 자동차부품산업의 발전전략”, KIET
- [4] 김경유(2009), “국내 자동차 부품산업의 위기 실태와 대응 방안”, 자동차경제, 5월호
- [5] 김대환(2010), “인천신항 항만배후단지 활성화 방안에 관한 연구” 석사학위 논문
- [6] 김시현(2009), “부산항 신항 항만배후단지의 활성화 방안에 관한 연구” 석사학위 논문
- [7] 김정수(2007), “상해 양산항과의 비교분석에 의한 부산 신항의 특화전략”, 한국항만경제학회지, 제23집, 제3호
- [8] 김정수, 신계선, 최학수(2008), “국내외 물류환경 변화에 따른 부산 신항의 항만물류상 문제점과 활성화 방안”, 한국항만경제학회지, 제24권, 제3호
- [9] 김정수(2008), “싱가포르 및 홍콩항과의 비교분석에 의한 부산 신항의 발전 전략”, 한국항만경제학회지, 제24집, 제4호
- [10] 김정수(2009), “부산신항 배후단지 유치산업의 선정에 관한 연구 -한·중·일 국제분업구조와 부산항의 대 중·일 수출입구조 분석에 따른-”, 한국항만경제학회지, 제25집, 제4호
- [11] 김학소(2007), “글로벌 물류허브를 위한 항만배후단지 추진전략 진단”, KMI
- [12] 김형태(2008), “글로벌 항만투자의 실효성 제고 방안”, KMI
- [13] 대한무역투자진흥공사(2009), “한-EU FTA 수출유망품목 및 활용방안”

- [14] 마문식(2009), “인천신항 배후물류단지의 지역경제 파급효과 연구” 한국항만경제학회지, 제25집, 제4호
- [15] 마문식(2010), “인천항 배후물류단지 개발이 지역경제에 미치는 영향 연구” 박사학위 논문
- [16] 모세준(2009), “산업 위기/기회요인별 자동차부품업종 분석”, 하나금융경영연구소
- [17] 모세준, 이은창(2009), “세계 주요 자동차부품업체 현황 및 국내 자동차부품업체의 경쟁력 비교 분석”, 하나금융경영연구소
- [18] 박병주(2009), “남해안 항만물류 활성화 방안”, 경남발전연구원
- [19] 박병주(2009), “신항 배후지역 활성화를 위한 비즈니스 모델 개발 및 기업유치전략”, 경남발전연구원
- [20] 박병주(2009), “신항에서의 고부가가치 창출방안”, 경남발전연구원, 이슈분석
- [21] 박영태, 김이곤(2006), “동북아 허브 항만을 위한 부산 신항의 경쟁력 강화방안”, 한국물류학회, 제16권, 2호
- [22] 박찬희, 김인경(2010), “주요항만과 부산 신항의 개발현황과 운영전략에 대한 탐사적 연구”, 한국항만경제학회지, 제26집, 제1호
- [23] 복득규, 임영모, 박성배, 정호성(2008), “글로벌 네트워크형 산업모델의 부상과 시사점”, 삼성경제연구소
- [24] 손병석(2008), “부가가치 물류의 분석적 체계에 대한 연구”, 한국항만경제학회지, 제24권, 제1호
- [25] 송원근(2008), “한-EU FTA의 자동차 교역 영향 및 EU 자동차시장 분석”, 한국경제연구원
- [26] 신건훈(2008), “부산항 신항의 활성화 방안에 관한 연구”, 해양비즈니스 제 12 호
- [27] 신계선(2007), “항만경쟁력 결정요인 분석과 부산 신항의 발전 전략에 관한 연구”, 한국항만경제학회지, 제23집, 제1호

- [28] 신형원(2010), “한국기업의 신성장 전략”, 삼성경제연구소
- [29] 안주희(2009), “국내 자동차 부품산업의 성장과 경쟁구조 변화”, 산업은행
- [30] 안주희(2010), “국내 자동차 부품산업의 경영환경 변화와 향후전망-1차 협력업체를 중심으로-”, 산업은행
- [31] 양항진, 장봉규, 정두식(2005), “우리나라 주요 항만의 중심항 발전전략”, 한국항만경제학회지, 제21집, 제1호
- [32] 오진석, 신용존, 이상득(2007), “수리조선산업을 활용한 부산신항 활성화 방안”, 한국마린엔지니어링학회지, 제31권, 제6호
- [33] 오희진(2008), “마산 신항 배후단지 개발 방안에 대한 연구” 석사학위 논문
- [34] 이선범(2008), “북항과의 여건 및 특성 비교분석에 의한 부산 신항의 경쟁력 제고 방안에 관한 연구”, 석사학위 논문
- [35] 이성우(2002), “우리나라 항만배후단지의 개발방향과 전략”, 월간해양수산 통권 제215호
- [36] 이성우(2007), “국제분업화에 따른 항만배후단지 기업유치 방안 연구”, KMI
- [37] 이성우(2007), “우리나라 항만배후단지 물류혁신클러스터화 방안”
- [38] 이인혁, 김영삼(2007), “자동차부품업체의 해외 진출 동향과 시사점”, 하나금융경영연구소
- [39] 이정민(2009), “한-중간 부가가치물류 활성화방안에 관한 연구 -산동성을 중심으로-”, 한국항만경제학회지, 제25집, 제3호
- [40] 이항구, 김경유(2009), “우리나라 자동차부품산업의 경영성과 분석과 새로운 성장전략”, 산업연구원
- [41] 이현우(2010), “항만배후단지 서비스가 고객만족, 전환장벽 및 행동의도에 미치는 영향에 관한 연구 : 인천항, 청도항, 천진항을 중심으로” 박사학위 논문
- [42] 정찬민(2010), “기업의 항만배후단지 진입 결정요인과 성과에 관한 실증 연구” 석사학위 논문

- [43] 조삼현(2009), “신항과 북항의 철도물동량 예측에 따른 철도운송 활성화 방안에 관한 연구”, 한국항만경제학회지, 제25집, 제4호
- [44] 조철(2005), “산업환경 변화와 자동차부품산업의 발전전략”
- [45] 충수엽(2010), “중국 항만배후단지의 문제점 및 발전방안에 관한 연구”, 석사학위 논문
- [46] 최광수(2004), “우리나라 항만배후단지의 개발방향과 효과에 대한 실증연구” 석사학위 논문
- [47] 최승민(2009), “배후물류단지를 통한 부산신항 발전방안” 석사학위 논문
- [48] 하나금융경영연구소(2009), “한-EU FTA의 산업별 파급효과 분석”
- [49] 한국자동차공업협회(2010), “2010 한국의 자동차산업”,
- [50] 한국자동차산업연구소(2010), “2010 자동차산업”
- [51] 한승훈(2007), “자동차부품 제조업의 동향과 전망”, 코딩리서치, 겨울호
- [52] Kidami Yhosiro(1993), “港灣産業辭典, 成山堂書店”, pp .456~457.
- [53] Notteboom, T. and Rodrigue, J.(2005), “Port Regionalization : Towards a New Phase in Port Development”, Maritime Policy and Management, Vol. 32, No. 3, pp. 297~313,
- [54] UNESCAP(2003), “Commercial Development of Regional Ports as Logistics Centre”, p.27.
- [55] Valentina, C. and Marcella, M.(2003), "The changing role of ports in supply-chain management: an empirical analysis", Maritime Policy and Management, Vol. 30, No. 4, pp. 305-320,
- [56] Yehuda Hayuth(1987) “Intermodality : Concept and Practice, Lloyd's of London Press Ltd.”, pp .84~86(The Hinterland Concept).