



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.

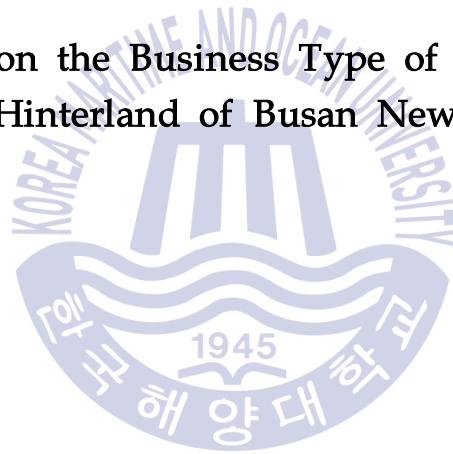
이것은 [이용허락규약\(Legal Code\)](#)을 이해하기 쉽게 요약한 것입니다.

[Disclaimer](#)

物流學碩士 學位論文

부산신항 항만배후단지 내 물류센터의 사업
유형에 관한 사례연구

A Case Study on the Business Type of Logistic Center in
the Hinterland of Busan New Port



지도교수 류 동 근

2019年 2月

한국해양대학교 글로벌물류대학원

해운항만물류학과

박 규 홍

本 論文을 朴奎弘의 物流學碩士 學位論文으로 認准함.

위원장 장명희



위원 신영란



위원 류동근



한국해양대학교
글로벌물류대학원

목 차

제1장 서론	1
제1절 연구의 배경 및 목적	1
제2절 연구의 방법 및 구성	2
제2장 항만배후단지 물류센터에 관한 이론 고찰	4
제1절 항만배후단지와 물류센터	4
1. 항만배후단지의 기능 및 범위	4
2. 물류센터	8
제2절 항만배후단지 사업 유형에 관한 선행연구	12
1. 비즈니스 모델	12
2. 항만배후단지 및 물류센터	14
3. 항만배후단지 물류 사업 유형	17
제3절 부산항신항 항만배후단지 현황	20
1. 개발 연혁	20
2. 부산항신항 배후단지 입주현황	22

제3장 K사의 물류센터 운영 사례연구	27
제1절 사례연구 방법론	27
1. 사례연구방법의 정의	27
2. 사례연구방법의 필요성	27
3. 사례연구방법의 효용성	28
제2절 사례연구의 이론적 가치	28
제3절 K사의 물류센터 운영 사례분석	30
1. 사례조사의 대상	30
2. 사례조사의 배경	31
3. K사의 부산항신항 배후단지 물류센터 운영 현황	32
4. K사의 물류센터별 운영 성과	38
제4장 결 론	47
제1절 연구 결과의 요약 및 시사점	47
제2절 연구의 한계 및 향후 연구 과제	48
참 고 문 헌	50

표 목 차

<표 1> 항만 및 배후단지 물류비즈니스 모델 관련 주요 선행연구	19
<표 2> 부산신항 세부 시설별 면적	21
<표 3> 부산신항 북컨테이너 배후단지 입주업체 현황	24
<표 4> 부산신항 서컨테이너 배후단지 입주업체 현황	25
<표 5> 실증주의와 비판적 실재론의 관점에 입각한 사례연구의 지위	29
<표 6> 유동성 비율 분석 결과	43
<표 7> 안정성 비율 분석 결과	44
<표 8> 효율성 비율 분석 결과	44
<표 9> 수익성 비율 분석 결과	45
<표 10> 성장성 비율 분석 결과	46

그림 목 차

[그림 1] 항만배후단지의 기능	6
[그림 2] 항만-항만배후단지-배후도시의 공간적 기능	7
[그림 3] 물류센터의 기능	9
[그림 4] 비즈니스 모델 캔버스의 9개 구성요인	13
[그림 5] 비즈니스 모델의 중간자 역할	14
[그림 6] 부산항신항 개발 계획도	22
[그림 7] K사 연혁	30
[그림 8] K사 물류센터 현황	31
[그림 9] K 부산 물류센터 현황	33
[그림 10] K 부산의 포워딩 활동	33
[그림 11] K 부산의 수출CFS 활동	34
[그림 12] K LOGIS BUD 물류센터 현황	35
[그림 13] K LOGIS BUD 위험물 취급활동	35
[그림 14] K LOGIS BUD 수입화물 처리활동	36
[그림 15] K LOGIS & SKU 물류센터 현황	37
[그림 16] K LOGIS & SKU의 타이어 3PL 수행 활동	37
[그림 17] K LOGIS & SKU의 부가가치 활동 계획	38

국문초록

부산신항 항만배후단지 내 물류센터의 사업 유형에 관한 사례연구

박 규 흥

한국해양대학교 글로벌물류대학원 해운항만물류학과

최근 급변하는 글로벌 물류환경하에서 컨테이너선의 대형화와 제조원가 및 물류비를 절감하기 위한 기업의 물류전략이 맞물려 거점항만과 배후단지의 중요성이 부각되고 있다. 특히 환적화물이 항만 및 배후단지에서 부가가치 창출 가능성이 높아짐에 따라 배후단지의 물류센터 시설도 고부가가치를 추구하는 사업 유형이 필요하지만, 환적화물과 부가가치 창출을 목적으로 조성된 부산항신항 배후단지가 본연의 취지를 살리지 못하고 있다는 비판이 지속되고 있다. 따라서 본 연구는 부산항신항 배후단지의 사업 유형에 따른 경영성과를 분석해 봄으로써 환적화물이 배후단지 물류센터에서 부가가치 창출에 어느 정도 기여하는지를 살펴보고자 한다.

본 연구의 목적을 달성하기 위해 부산항신항에서 3개의 물류센터를 운영하고 있는 K사를 대상으로 사례연구를 수행하였다. K사를 사례연구의 대상으로 선정한 이유는 경영성과에 영향을 미칠 수 있는 기업의 이미지, 규모, 업력 등의 외생변수를 통제할 수 있는 단일 기업으로서 각기 사업유형에 차이가 있는 3개의 물류센터를 부산항신항 배후단지에서 차별적인 사업유형으로 운영하여 경영성과를 비교하였을 때 상대적으로 그 신뢰성이 높고 시사점이 클 것으로 판단하였기 때문이다.

사례연구의 결과, 수출입화물을 주요 대상으로 하는 물류센터에 비해 환적화물의 가공, 조립, 라벨링 등의 부가가치 활동을 수행하는 물류센터가 성장성, 수익성, 활동성에서 상대적으로 빠른 속도로 성장하고 있음을 알 수 있었다. 특히 비교 시점이 한진해운 파산과 국내 경제의 성장 둔화의 영향으로 부산항의 물동량이 둔화되

고 있는 2016~2017년 이라는 점에서 수출입화물을 주로 취급하는 물류센터에 비해 환적화물과 부가가치 활동을 주로 수행하는 물류센터의 수익성, 성장성, 활동성의 빠른 성장세는 부산항신항 항만배후단지를 부가가치 창출형 물류단지로 개발하고자 한 취지와 다르게 단순한 창고업이 주를 이루면서 과당경쟁으로 인해 어려움을 겪고 있는 물류업체에게 과당경쟁을 줄이고 수익성을 높일 수 있는 단서를 제시하였다.



Abstract

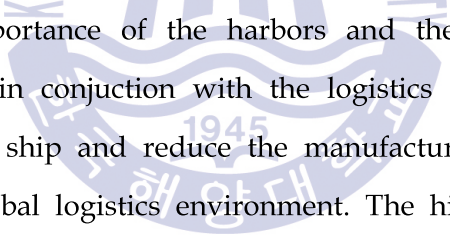
A Case Study on the Business Type of Logistic Center in the Hinterland of Busan New Port

Park, GyuHong

Department of Shipping and Port Logistics

Graduate School of Global Logistics

Korea Maritime and Ocean University



In this study the importance of the harbors and the hinterland of the port complex is emphasized in conjunction with the logistics strategy of the company to enlarge the container ship and reduce the manufacturing and logistics cost in the rapidly changing global logistics environment. The high valued business type is needed for facilities such as logistics center in the hinterland of the port complex as the transshipment cargo especially stands a higher chance of creating a high value in ports and the hinterland of the port complex. It is argued that the logistics center in the hinterland of Busan New Port, which was created for the purpose of creating transshipment cargoes and added value, does not commit itself to its duty. So, this study examined how the transshipment cargo contributes to the creation of added value in the logistics center in the hinterland by analyzing the business performance in relation to the business type of the Busan New Port in the hinterland.

In order to accomplish the purpose of this study, a case study was conducted for K company operating three logistics centers in Busan New Port. The reason

for selecting K as a case study is that it is a single company that can control exogenous variables such as image, scale, and power of company that can affect business performance. It operates three logistics centers in the hinterland of the Busan New Port, and it's relatively reliable and suggestive when comparing the business performance in relation to the business type.

As a result of the case study, it was found that logistics centers performing value added activities such as processing, assembling, and labeling transshipment cargo are growing at a relatively rapid rate in terms of market growth, profitability, and activity compared to logistics centers where import and export cargo is the main target.



제1장 서론

제1절 연구의 배경 및 목적

글로벌 물류환경하의 급격한 변화 속에서 컨테이너 정기선 시장은 선박의 대형화와 거점항만 중심의 운항패턴을 나타내게 되며, 글로벌 기업들은 생산 및 유통거점을 권역별 거점국가에 설치하고 다수의 주변국가로 유통시키는 국제물류체계를 구축하는 경향과 맞물려 거점항만의 중요성이 부각되고 있다. 글로벌 기업들은 상이한 단계의 부품 또는 중간재를 국가별로 생산하고, 물류거점에 집약하여 완제품을 공급하는 체계를 구축함에 따라 기업의 물류거점으로서 항만의 중요성은 점차 증대되고 있다. 또한 기업의 물류전략이 원자재와 부품 등의 조달, 생산, 유통, 판매 및 회수 활동을 지역경제권 내 물류센터에서 수행되는 경향과 맞물려 항만 및 항만배후단지가 국제물류의 기중점으로 부각됨에 따라 항만을 중심으로 물류, 제조, R&D의 거점으로 통합화가 이뤄지고 있다. 이에 따라 산업단지 주변에 산재했던 물류시설들이 점차 항만을 중심으로 공간적 통합화가 이뤄지고 있다. 이로 인해 화물운송의 신속성이 요구되는 항만·공항 운송 네트워크와 이를 지원하는 항만배후단지의 중요성이 지속적으로 높아지고 있고, 항만배후단지의 보세구역 또는 자유무역지역 내 물류센터를 중심으로 글로벌 공급사슬체계 구축을 통해 물류비 절감과 효율적인 물류서비스 향상을 실현하고 있다. 특히 최근 글로벌 기업들은 추구하는 전략에 따라 거점항만 배후지를 시장 및 기업 확장의 중요 요소로 평가하고 있다.

화주기업은 물류비용 절감을 위해 자체 물류네트워크의 효율성을 높이거나 원가 경쟁력을 제고하는 물류서비스 확보 및 구축 등 화주가 자체 물류네트워크의 합리화를 추구하는 과정에서 항만배후단지를 SCM의 중심으로 인식하고 있으며 물류업체의 기능은 화주가 요구하는 물류비용 절감 및 합리적 물류관리에 대한 수요 증대로 점차 다양화 되고 있다. 이로 인해 화주기업 및 물류업체들은 항만배후단지를

선호하고 있다. 이와 같이 글로벌 생산네트워크의 강화는 제3자 물류기업들이 항만 및 배후단지에 물류시설을 확보하지 못하면 서비스 경쟁력을 확보할 수 없는 상황에 대해 경각심을 일깨워 주고 있다. 이에 정부와 항만당국은 물동량 및 부가가치 창출을 위해 항만배후단지에 입주기업을 유치하기 위해 노력하고 있다.

또한 항만배후단지의 물류센터는 단순 보관기능 중심의 물류기능에서 화물의 가공, 조립, 포장, 라벨링 등의 활동을 통한 부가가치 창출기능이 부각됨에 따라 수출입화물뿐만 아니라 환적화물이 부가가치 창출과 항만물동량 증대에 크게 기여하게 된다. 국내에서는 이러한 취지에 부합하기 위해 항만배후단지를 부가가치 창출을 위한 복합물류단지로 조성하였고 환적화물 유치에 큰 노력을 기울였다. 실제로 부산항의 환적화물은 부산항 물동량의 약 50%, 연간 1천만TEU 이상의 성장세를 나타내고 있지만 항만배후단지의 현실은 조성 취지와 달리 단순보관 위주의 수출입 보세창고를 크게 탈피하지 못하고 있다.

국내외에서 항만배후단지와 관련하여 다수의 연구가 다양한 관점에서 시도되었지만 대다수의 연구들이 만족도 또는 중요도 조사결과만을 도출하거나 항만배후단지의 입주결정 또는 경쟁력 요인을 도출하고 개선방안을 위한 우선순위를 제시하고 있을 뿐 항만배후단지에 입주해 실제로 운영 중인 물류센터 입장에서 경쟁력 제고를 위한 사업 유형 확보와 문제점에 대한 구체적 해결방안은 제시되지 못하고 있는 실정이다. 따라서 본 연구에서는 기존의 항만 및 배후단지 경쟁력 관련 연구와의 차별화를 위하여 실제 항만배후단지에 입주한 물류센터 운영현황의 사례연구를 통해 배후단지의 부가가치 창출을 위한 운영방안의 개선방향에 대한 시사점을 제시하는데 목적이 있다.

제2절 연구의 방법 및 구성

본 연구에서는 항만배후단지에 입주한 물류기업들의 물류센터 구축과 운영사례를 탐색적 연구조사의 한 방법인 문헌연구 및 사례연구를 통하여 부산항신항 항만배후단지에 입주한 물류기업들의 물류센터 구축과정과 운영현황 등을 분석하고 시사점을 제시하였다. 특히, 본 연구에서 주목한 기업인 K사의 경우 동종업계의 선행논문 및 해당 기업의 홈페이지, 관련 협회지, 학술지 등을 통해서 자료를 수집하였고, 비

교적 접근이 어려운 내부 자료는 담당자 인터뷰 등을 통한 사례분석을 하였다. 물류센터별 운영에 관해서는 해당 물류센터의 중간관리자와 수차례에 걸친 인터뷰를 하여 자료를 수집하였고, 항만배후단지 운영 분야에서는 담당자 및 총괄운영자를 통해 관련 자료를 수집하였다. 또한, 표, 그림 등의 인용 자료에 대해서는 기본적으로 출처를 명기하였으나, K사의 내부자료(홈페이지 자료포함)를 그대로 인용하거나, 약간의 수정 또는 편집한 인용 자료는 출처를 별도로 명기하지 않고 생략하였음을 미리 밝혀둔다.

본 논문은 총 4장으로 구성되었다.

제1장에서는 본 연구를 수행하게 된 연구의 배경 및 목적, 연구를 수행하려는 방법과 구성에 대하여 서술하였다.

제2장에서는 항만배후단지와 물류센터에 대한 전반적인 이해와 등장 배경과 발전 과정에 대한 내용을 정리하였고, 항만배후 단지 내 물류센터의 비즈니스 사업에 관한 이론적 고찰과 선행연구를 살펴보았으며 추가적으로 부산항신항 배후단지의 현황을 조사하였다.

제3장에서는 K사의 사례를 통해 첫째, 항만배후단지 내 물류센터의 개요, 둘째, 비즈니스 모델 구축현황, 셋째, 배후단지 물류센터 운영 전략으로 나누어서 분석하였다. 특히, 본 연구의 주요 연구 주제인 “항만배후단지 물류센터의 사업 유형에 관한 사례연구”를 위해 K사의 부산항신항 항만배후단지 물류센터별 운영현황과 성과를 재무비율 비교를 통해 그 효과를 분석하였다.

끝으로, 제4장에서는 전체 연구내용의 요약정리와 더불어 본 연구의 의의와 시사점, 그리고 향후 연구를 위한 제언과 본 연구의 한계점 등을 기술하였다.

제2장 항만배후단지 물류센터에 관한 이론 고찰

제1절 항만배후단지와 물류센터

1. 항만배후단지의 기능 및 범위

항만 기능과 서비스가 복잡해지고 부가가치 서비스를 다양하게 제공하기 시작하면서 항만과 연계된 항만배후단지의 중요성이 점차로 증가하였다. 현대적인 개념의 항만배후단지는 1970년대 미국과 유럽에서 항만자유무역지역과 배송센터 등이 출현하면서 시작되었다. 세계교역의 지속적 증가와 항만배후단지에 제공할 수 있는 서비스 확대에 대한 수요가 급증하면서 항만배후단지의 기능도 화물의 집하·분배의 단순기능에서 생산 공정의 일부를 담당하는 등 그 기능이 확대됨에 따라 항만배후단지는 점차 항만경쟁력의 중요한 요소로 부각되기 시작하였다. 이는 항만 수요자가 항만 선택 시 화물처리 능력에 덧붙여 항만에서 제공될 수 있는 조립, 가공, 포장, 라벨링, 전시, 배송 등의 다양한 부가가치 서비스와 향후 확장 가능성까지 종합적으로 고려하기 때문이다. 따라서 항만배후단지는 항만과 연계된 수요자들이 필요로 하는 지원활동을 산업적 혹은 경제적인 측면에서 제공해 주는 기능을 지닌다. 항만배후단지는 일반적으로 항만과 항만구역에 인접한 배후 공간을 말하는데 명확히 정의되지 않은 개념으로 항만배후지, 항만물류기지, 항만배후물류기지 등으로 다양하게 사용되어 왔다.

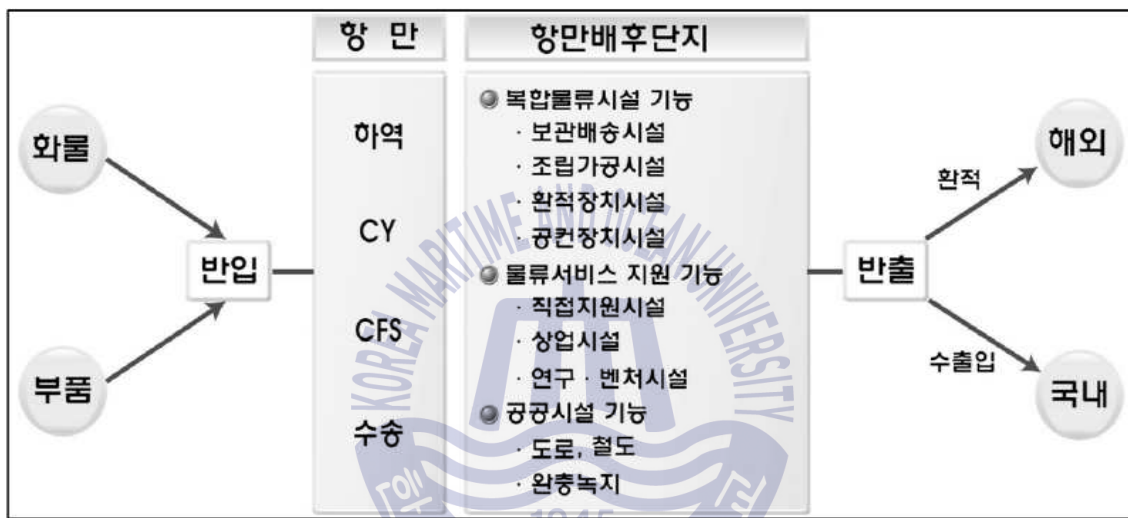
『항만법』상의 항만배후단지란 “항만구역에 지원시설 및 항만친수시설을 집단적으로 설치하고 이들 시설의 기능 제고를 위하여 일반업무시설, 판매시설, 주거시설 등 대통령령으로 정하는 시설을 설치함으로써 항만의 부가가치와 항만 관련 산업의 활성화를 도모하며, 항만을 이용하는 사람의 편익을 꾀하기 위하여 지정·개발하는 일단의 토지” 라고 정의하고 있다.”(항만법 제2조). 즉, 항만배후단지는 항만의 배후

에서 화물의 집화와 배송을 위한 물류시설을 포함한 물류기능, 선박의 수리 및 보수, 선박금융 등을 포함하는 선박 지원기능, 그리고 거주, 교육, 의료 등의 서비스를 포함하는 도시 기능이 포함된 복합단지시설이라고 할 수 있다. 항만배후단지와 유사한 부가가치 서비스가 제공되는 형태로는 자유무역지역, 물류센터, ICD, ODCY 등이 있다.

Yehuda(1987)의 연구에서는 항만배후지란 “운송수단에 의해 항만과 연결되어 있고 항만을 통해 물품을 수취 또는 선적하기 위해 개발된 육상구역, 이를 구체적으로 정의하면 배후지는 항만에 종속하는 보조지역 혹은 항만의 뒤편에 해당하는 지역으로 지역 내의 여러 활동장소를 항만과 연계시키는 기능을 하는 지역”이라고 정의하고 있다. 즉, 다수의 해외 기항지와 배후도시를 연결하는 결절점이면서 항만의 뒤편에 해당하는 지역으로, 항만의 기본적 물류기능인 환적, 집배송, 보관 등을 보완하여 부가가치 물류서비스 기능과 지원기능인 상업, 업무, 연구벤처, 친수 등을 수행하는 종합물류기지의 역할을 한다고 할 수 있다.

항만배후단지는 크게 두 가지 기능이 있는데, 화물의 적·반입과 저장 등 항만배후단지의 전형적인 기능과 가공, 조립, 라벨링, 포장 등의 서비스를 제공하는 부가가치 창출 기능이다. 항만배후단지는 하역 및 보관 등 물류기능을 수행함과 동시에 제조 및 유통 등 부가가치 창출기능을 수행하는 곳으로 성장하고 있어, 물류 기업들은 물류의 효율성을 높이기 위해 내륙에 있던 창고 등 보관시설들을 항만 배후지역으로 이동함으로써 원가경쟁력을 강화를 통한 합리적인 물류를 실현하고 있다. 글로벌 분업화는 글로벌 기업들이 항만배후단지가 물류비 및 제조원가 절감을 위한 거점으로 활용되도록 영향을 미치고 있다. 항만배후단지에 국제무역의 거점을 형성하고 글로벌 물류기업들은 규모의 경제 실현을 통한 서비스 향상, 비용절감, 시장확대 등을 위해 주요 중심항만의 배후단지를 중심으로 기업의 SCM전략과 물류시설을 통합하는 추세로 발전하고 있어 항만배후단지의 경쟁이 심화되고 있다. 이와 같이 항만배후단지가 항만 간의 경쟁에서 핵심 요소로 부각되고 있고, 이는 항만의 성장이 물동량 유치를 통해 외형적으로 이루어지기보다 세계적인 기업유치를 통한 화물 및 부가가치 창출로 이루어지는 것으로 패러다임이 변하고 있기 때문이다.

우리나라는 현재 항만을 중심으로 배후부지 조성에 집중하여 활성화 하는 단계에 있으며 일부 항만과 산업단지 연계를 시도하고 있지만, 아직 비즈니스·금융·주거 등 광범위한 지원 서비스가 원활히 이루어지고 있지 않고 있다. 특히, 인근 도시기능과의 연계 및 조화된 개발에 어려움을 겪고 있어 항만과 도시기능이 상충되는 문제가 발생하고 있다. 최근 부산항신항 배후에 개발한 주거단지가 항만 소음 등의 문제로 불편이 발생되고 항만배후단지에 대단위 주거시설이 개발된 것에 대한 문제가 제기되고 있는 것을 단적인 사례로 볼 수 있다.



자료 : 해양수산부, 항만배후단지 개발 종합계획, 해양수산부 고시 제2006-95호, 2006

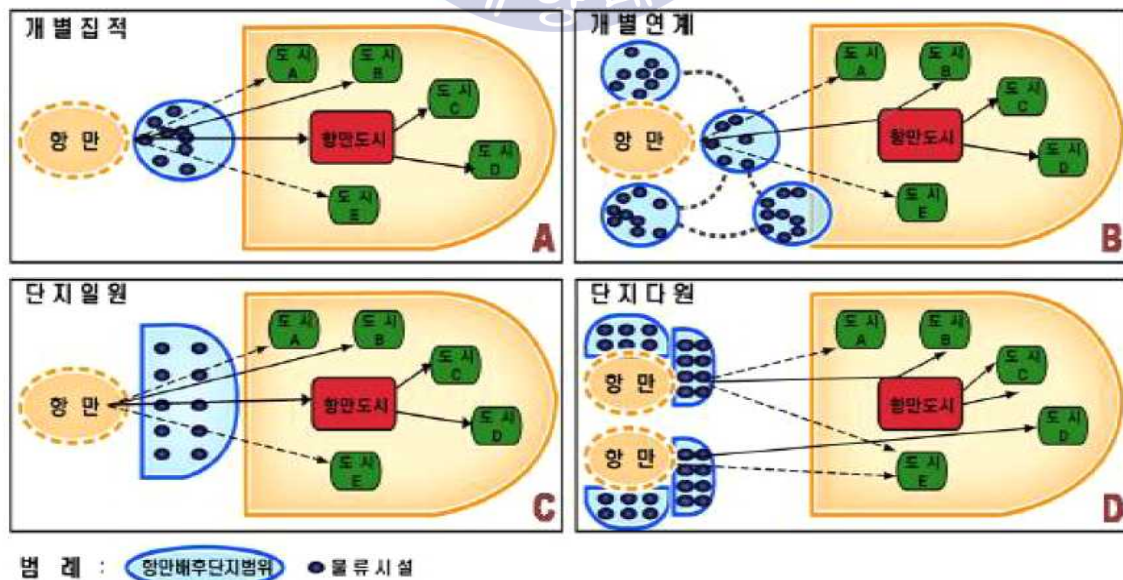
[그림 1] 항만배후단지의 기능

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

항만배후단지의 범위는 개념적으로는 항만구역과 임항구역 내의 항만지원공간이라 할 수 있고 공간적 측면에서는 항만구역 및 임항구역에 위치하여 항만지원시설과 항만친수시설을 집단화한 지원 단지를 의미하며, 도로, 철도 등 원활한 교통수단과 연계된 항만 배후 또는 인근의 일단의 단지로 매립용지, 준설토 투기장, 항만유희부지, 도시용지 등이 입지한다.

기능적 측면으로 볼 때 항만 연관 산업에 영향을 미칠 수 있는 지원 및 친수 기능시설을 집단적으로 배치하여 유통, 보관, 판매, 전시, 조립, 가공, 포장, 라벨링 등의 활동을 수행할 수 있는 기능시설과 항만관련 업무시설, 복지 및 편의제공시설, 연구시설, 상업 및 업무지원시설, 해양레저용시설, 교육시설, 해양공원 등 친수시설, 준설토를 재활용한 인공시설 등을 집적한다. 항만배후단지의 기능은 항만의 효율적인 물류체계 구축과 활성화를 위해 항만과의 기능적 관련성에 따라 구분할 수 있다. 기본적인 수출입 화물의 보관, 유통 및 가공과 국내반입 또는 해외반출용 제품을 처리하기 위한 창고, 물류 및 유통 기능, 유럽의 물류단지에 도입되어 시행되고 있는 반제품을 수요자 요구에 따라 조립 또는 가공하는 부분적 제조기능을 통한 부가가치 창출기능, 물류흐름에 적합한 항만물류 지원기능과 항만 및 항만배후단지의 관리운영의 효율성 제고를 위한 중심업무와 금융, 업무, 상업, 전시, 회의를 포함한 국제교역기능, 그리고 시민 및 이용자들에게 휴식공간을 제공하는 친수 및 녹지시설을 갖춘 도시기능으로 구분할 수 있다.

또한 항만배후단지는 제조, 수출입 무역, 유통을 위한 도로, 철도, 항공, 내륙수운, 연안해운 및 원양해운을 포함한 운송모드 간 연결점이며 부가가치 창출기능 뿐만 아니라 화주와 운송인을 위한 배송, 유통, 배송, 분배, 보관서비스를 종합적으로 제공하여야 한다.



자료 : 해양수산부(2006), 항만배후단지 개발 종합계획, p.4.

[그림 2] 항만-항만배후단지-배후도시의 공간적 기능

2. 물류센터¹⁾

1) 물류센터의 개념 및 기본 기능

물류센터는 고객의 주문에 대응하기 위해 화물의 하역, 보관, 출고, 배송 등의 서비스를 제공하는 물류거점 및 시설을 의미한다. 또한 다수의 공급자와 수요자가 존재하는 물품의 유통과정을 통합하고 계획화하여 효율화 도모를 위해 공급자와 수요자 사이에 설치하여 물류의 효율성을 제고하는 물류시설로 상품의 경유 개념을 가지고 배송센터의 상품 보충을 담당한다. 국내에서는 '90년대 후반부터 "물류센터"라는 용어가 사용되었지만, 물류센터의 공식적이거나 법적인 기준은 현재까지 미비한 실정이다. 국내에서는 '90년대 초반까지 물류센터 보다는 창고라는 의미로 널리 사용되었으며, 화물유통촉진법에서는 "창고는 물품의 멸실 또는 훼손을 방지하기 위한 공작물과 물품의 멸실 훼손을 방지하기 위하여 시설한 토지 또는 수면으로써 물품을 보관하는데 사용되는 것"으로 정의하고 있다.

『물류시설의 개발 및 운영에 관한 법률』에서는 물류창고, 물류센터 및 물류단지 에 대한 개념을 밝히고 있다. "물류창고란 화물의 저장·관리, 집화·배송 및 수급조정 등을 위한 보관시설·보관장소 또는 이와 관련하여 하역, 분류, 포장, 상표부착 등에 필요한 기능을 갖춘 시설을 말한다." 라고 밝히고 있다. 물류센터는 공장에서 완성된 각각의 제품을 집약하고 수요와 공급에 따른 물류흐름 관리를 위한 기능을 갖춘 시설을 말하는 것으로 재고조절, 운송시간 배분, 수요정보 획득 등의 기능을 수행하게 된다. 즉, 과거에는 상품을 공장에서 배송센터로 직송함으로써 고객의 요구를 충족하였으나, 효율적인 수송, 규모의 경제 그리고 글로벌화에 따른 시장의 수요변화를 충족하는 공급을 위해 수요 제품의 창고를 전략적 물류지역에 위치하도록 한 것이다. 물류센터는 생산지와 수요지를 연결하는 역할을 수행하는 것으로 초기 위치선정에 따라 물류 전체의 운송시간과 고객 납기시간에 커다란 영향을 미친다.

물류센터는 각 할당 지역의 고객수요 및 창고를 충족시키기 위한 재고를 보유하게 된다. 만일 이러한 기능이 없다면 공급망 상의 총 재고는 상승하게 된다. 또한, 생산을 위한 수요예측 및 제품 라이프 사이클을 관리하기 위한 데이터를 획득하는

1) 홍상태(2009), 「보관하역론」에서 발췌하여 저자 편집.

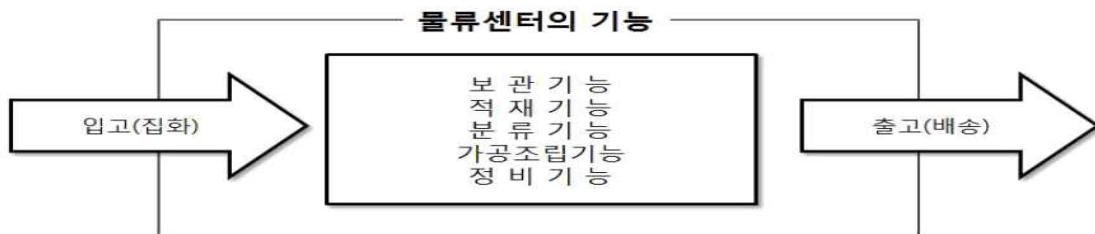
주 원천의 역할을 수행한다. 물류센터는 전통적인 보관기능을 수행하는 생산자 중심의 창고의 역할보다는 다품종 소량 다빈도 주문에 대응하는 보관·하역·수송 및 포장의 기능을 수행하는 다음과 같은 고객중심의 물류센터의 역할이 강조되고 있다.

- ① 수송비와 생산비의 절충 역할 ② 수요와 공급의 조절 역할 ③ 제조공정의 일부로서의 역할 ④ 마케팅지원의 역할

물류센터는 시간과 장소에 따라 다음과 같은 최대효용의 창출을 위하여 그 필요성이 점차 높아지고 있다. ① 재고집약에 의한 적정재고의 유지 ② 판매점의 구입활동을 집약함으로써 거래를 유리하게 함. ③ 판매점의 품목정리 간략화로 판매활동에 전력함. ④ 신속, 정확한 배송에 의한 고객서비스 향상 ⑤ 판매정보의 집약, 조기 파악으로 구입(생산)계획에 반영 ⑥ 수급조정을 재고집약에 의해 수급변동 영향의 흡수완화 ⑦ 상물분리에 의한 물류효율화

물류의 보관기능은 급속한 환경의 변화에 따라 장기보관의 개념이 아니라 일시인 보관 및 출하 개념으로 변화되고 있다. 물류센터의 기본기능으로는 일반적으로 다음과 같은 기능을 갖고 있다.

- ① 저장(보관)기능 : 제품을 안전하게 보관하거나 현상 유지하는 기능
- ② 수급조정기능 : 제품의 생산과 소비의 시간적 간격을 조정하여 수급조절
- ③ 가격조정기능 : 수급조절을 통하여 가격 안정화
- ④ 연결기능 : 물류의 각 요인을 연결시키는 기능
- ⑤ 매매기관적 기능 : 제품의 매매를 통하여 자본의 흐름을 원활히 하는 기능
- ⑥ 신용기관적 기능과 판매의 전진 지지적 기능



자료 : 박재식·임석철(2000), 물류센터 운영평가 모델, 한국경영과학학회 학술연구논문집, No.1
 [그림 3] 물류센터의 기능

2) 물류센터의 업무 흐름

일반적으로 물류센터의 기능을 보여주고 있으며, 물류센터는 소비자의 주문에 의해 고객에게 상품을 전달하고 있다.

가. 발주

고객의 주문에 따라 제조회사를 상위 물류조직에 제품을 발주하는 업무로 발주부서 및 수주부서에서 담당한다. 발주의 형태 ECR(Efficient Consumer Response), EDI, FAX, 전화를 통해 이루어 진다.

나. 입하, 검품

발주된 제품을 물류센터의 입고지역에 하역하는 작업으로 입고담당 부서 및 재고담당부서에 의해 관리된다. 입하시 검품을 통해 물량의 확인과 수정이 이루어지고 하역인력과 장비(지게차)에 의해 수행된다.

다. 분류, 보관

제품의 보관에 따른 분류업무로 정확한 제품을 정확한 장소로 이동시켜야 하며, 보관시 정확한 재고수량의 파악을 해야 함으로 숙련된 작업자와 철저한 재고관리가 이루어져야 하는 업무이다. 주로 하역부서와 재고관리부서에서 담당한다.

라. 오더피킹

고객의 주문에 따라 제품을 발송지대로 재고 보관 장소로부터 구분하여 하역하는 작업으로, 정확한 제품과 수량의 관리가 이루어져야 하는 작업으로 숙련된 작업자가 필요하다. 하역부서, 재고관리부서에서 담당 한다.

마. 출하, 배송

고객의 주문에 따라 지역별 혹은 종류별로 선별된 제품을 차량에 실어 고객에게 배송하는 작업으로 배송담당부서, 차량선적부서, 재고담당 부서에서 담당한다.

3) 항만배후단지 내 물류센터의 특징

물류시설법에서는 "물류단지란 물류단지시설과 지원시설을 집단적으로 설치·육성하기 위하여 지정·개발하는 일단의 토지를 말한다." 라고 항만배후단지에 대한 정의를 명시하고 있다. 특히, 물류시설법 제2조 제7항에서는 물류단지시설에 대해 구체적으로 밝히고 있는데, "물류단지시설은 화물의 운송·집화·하역·분류·포장·가공·조립·통관·보관·판매·정보처리 등을 위하여 물류단지 안에 설치되는 시설"이라고 정의하고 있다. 또한 "물류단지의 지원시설은 물류단지시설의 효율적 운영을 지원하기 위해 물류 단지 내에 설치되는 시설"이라고 정의하고 있다.

따라서 본 연구의 대상인 항만배후 물류센터는 내륙에 위치한 일반적인 물류센터와는 차별성을 가진다. 유럽의 항만배후공간에 입지한 종합항만물류센터들은 항만기능의 지원에 집중하는 시설로 활용되고 있으며, 이와 같이 개발된 중앙집중형인 유럽물류센터는 유럽지역에 진출하는 글로벌 기업의 약 50% 가량을 유치하고 있다. 실제로 글로벌한 IT회사가 유럽시장 진출을 목표로 네덜란드에 설립한 물류유통센터를 보면 물류센터가 원자재를 수입하여 다양한 고객의 요건에 맞는 제품을 생산하여 수송하고 있다. 반제품 또는 부품들의 보관 외에 고객의 요구에 부합하는 조립 및 구성 작업, 제품 수리 및 검사 등과 같은 다양한 작업들도 포함될 수 있다. 국가별 또는 고객별 재고를 대량으로 운송하지 않는 대신 출하 전 고객의 주문이나 요구를 접수하여 기본적인 모듈식 부품과 일반 부품 재고를 다양한 방법으로 조립하여 구성할 수 있다. 일반적인 부품은 여러 나라에서 제조할 수 있지만 최종 조립과 고객별 구성은 유럽물류센터에서 수행한다.

싱가포르항은 항만당국이 소유하여 운영하는 4개의 물류단지가 위치해 있으며, 각각의 물류단지는 창이국제공항과 주룽산업단지에 접근성이 높은 위치에 있어서 제조업, 복합운송업, 무역업, 창고업, 유통센터 등의 요구에 쉽게 부응하고 있다. 또한 부산항신항 배후단지에서 세계적인 네트워크 마케팅 기업의 제품을 취급하는 항만배후단지 물류센터는 제품을 수입하여 수출국 별로 제품을 분류하고 각국의 언어로 된 라벨을 부착하고 포장하여 수송하는 일까지 다양한 범위의 업무를 국가별 시장 수요에 적합하게 제품을 처리함으로써 부가가치를 창출하는 물류기능을 수행한다.

이처럼 일반적으로 생각하고 있는 보관, 하역, 피킹, 출하, 운송 등의 단순한 업무를 수행하는 내륙의 물류센터와는 다르게 항만배후단지 내 물류센터들은 완제품을 비롯하여 반제품, 부품, 수출입 원자재 등을 취급하며, 해상컨테이너운송, 택배업, 트럭운송업, 창고업, 복합운송업 등의 업종을 영위하고, 세계적인 제조 및 유통업체의 글로벌 물류센터로서의 기능과 역할을 수행할 수 있다.

이는 항만배후단지 내 물류센터의 서비스가 창고의 단순한 보관 서비스 이상의 많은 것을 포함하여야 함을 의미한다. 또한 보관, 하역, 재고관리 및 국내외유통, 검사, 실시간 주문처리, 조립, 가공, 상표부착, 포장, 통관, 회수물류 활동, 수리 및 품질관리 등 종합적인 글로벌 물류서비스를 제공 할 수 있다.

제2절 항만배후단지 및 물류사업에 관한 선행연구

1. 비즈니스 모델

비즈니스 모델은 이익창출의 측면에서 기업이 수익 창출을 위해 고객에게 제시하는 가치기반의 기업 작동원리를 설명한 기업경영의 논리적 표현이다.²⁾ 또한 기업이 이익을 창출하여 지속성을 가질 수 있는 사업을 운영하는 방법 등으로 정의된다. 반면 관계적 측면에서는 제품, 서비스, 정보흐름을 위한 구조물로 정의 하고 이 구조물을 형성하고 있는 구성원의 역할과 부가가치활동의 상호작용으로 설명하고 있다.³⁾

특히 Osterwalder and Pigneur(2010)는 비즈니스 모델을 “기업이 어떻게 사업을 수행하고 있는지를 이해하고, 분석, 비교, 성과측정, 관리, 커뮤니케이션, 혁신을 위해 사용될 수 있는 개념적인 도구”라고 정의하였다. 비즈니스 모델은 고객에게 전달하고자 하는 가치를 기업이 설정하고 어떤 방식으로 전달하는가에 대한 의사결정이다. 따라서 기업 경쟁력은 시장에서 기업이 제공하는 제품 또는 서비스에 의해서가 아니고 잘 설계된 실현 가능한 지속적인 비즈니스 모델에 의해 결정된다고 할 수 있다. 바르게 정의된 비즈니스 모델은 차별화와 비용절감 같은 기업의 전략수행

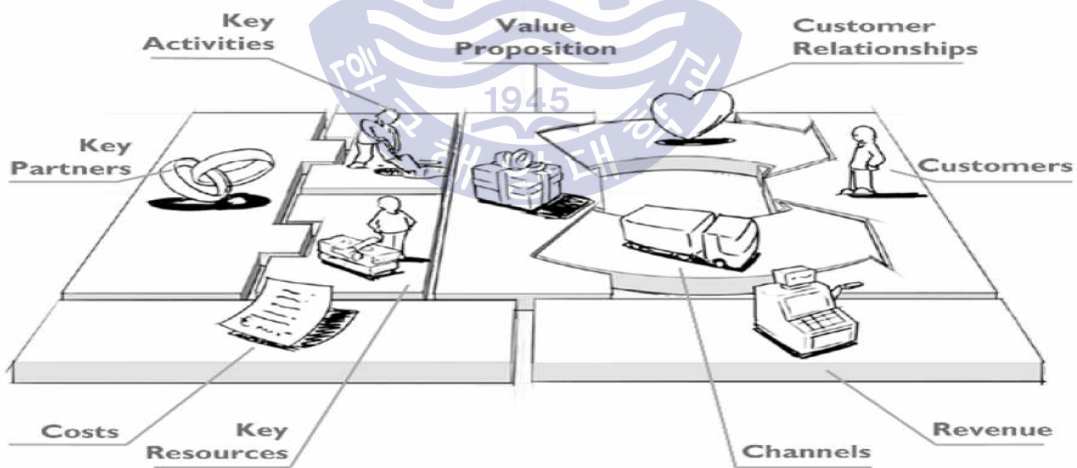
2) J.Magretta(2002), “Why Business Models Matter,” Harvard Business Review, Vol.80, No.5., pp.3-8.

3) P.Timmers(1998), “Business Models for Electronic Markets,” Journal on Electronic Markets, Vol.8(2)

에 큰 영향을 미친다.

Osterwalder and Pigneur(2010)는 비즈니스 모델 9개 구성요소를 도표화한 비즈니스 모델 캔버스를 활용하여 비즈니스 모델 구축방안을 제시하였다. 이는 기업이 어떤 방식으로 수익을 창출하는지에 관한 원리를 설명해 주는 9개의 구성요소를 구획으로 나누어 그림으로 표현해 다양한 산업에 적용 가능한 비즈니스 모델 구축방법론 중 하나이다.

[그림 4]의 비즈니스 모델 캔버스의 9개 구성요인은 첫째, 비즈니스 모델의 목표가 되는 고객, 둘째, 고객에게 가치를 만들어 내는 서비스와 제품을 뜻하는 가치제안, 셋째, 가치제안이 고객에게 전달되는 유통경로, 넷째, 기업이 목표로 하는 고객과의 관계형성, 다섯째, 수익을 창출하는 매출구조, 여섯째, 수익을 창출하기 위한 핵심자원, 일곱째, 비즈니스 모델 운영에서 반드시 수행되어야 하는 핵심활동, 여덟째, 기업의 협력 대상인 핵심 파트너, 아홉째, 발생하는 모든 비용에 대한 비용구조로 구성된다.

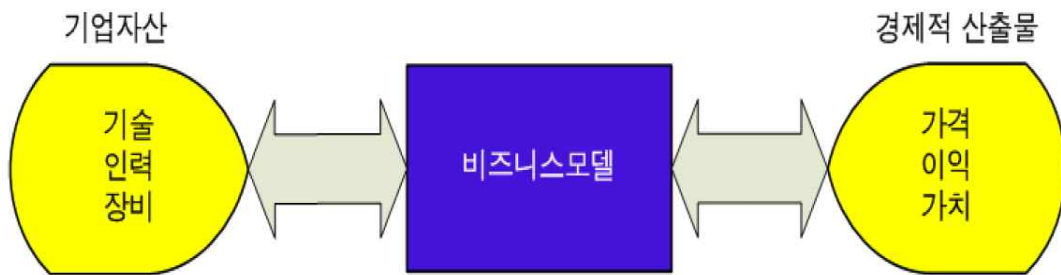


자료 : 김선민(2016), “서비스 중심기업의 비즈니스 모델 연구”, *Asia-pacific Journal of Multimedia Services Convergent with Art, Humanities, and Sociology*, Vol.6, No.10, p.416.

[그림 4] 비즈니스 모델 캔버스의 9개 구성요인

고현정(2007)은 비즈니스 모델은 고객을 위해 가치를 창출하는 시점에서 출발하여 그 가치를 전달하는 체계를 구축하는 것을 의미하는 반면에 전략은 창출된 가치를 현재 혹은 미래의 경쟁자로부터 경쟁우위를 지속적으로 확보하는 것에 주안점을 두

고 있으며, 비즈니스 모델 구축에 필요한 정보는 제한된 반면 전략을 수립하는데 신뢰성 있는 정보를 활용한다는 점에서 구분할 수 있다. 따라서 비즈니스 모델은 전략의 하위개념으로서 기업자산을 활용하여 불확실한 시장 환경을 고려하여 경제적 산출물을 생성하는 매개체의 역할을 담당한다고 할 수 있으며 비즈니스 모델 구축은 매우 복잡하고 불명확한 환경하에서 이루지는 특성을 갖고 있다고 주장하였다.



자료 : 고현정(2007), "SCM에서 비즈니스 모델 개발에 관한 연구", 월간해양수산, 제270호, p.9

[그림 5] 비즈니스 모델의 중간자 역할

2. 항만배후단지 및 물류센터

Ballou, R.(1995)는 글로벌 SCM과 물류네트워크 구축에서 비용과 시간 등을 중요하게 고려해야 하며, 물류센터의 입지선정과 관련된 구매와 생산비용, 수송비, 보관비, 화물처리비, 세금 및 보험 등 총비용이 최소화되는 곳을 선택해야 한다고 제시하였다.

Oum and Park(2004)은 유럽과 동북아시아의 다국적기업 유통센터 입지 선호도에 대한 연구를 통해 시장규모, 성장잠재력, 항만과 공항 및 복합운송시설 분포와 숙련된 노동력, 첨단물류서비스 등에 대한 정부의 지원, 정치안정 등이 중요함을 강조하였다. 특히 이들은 설문조사 및 인터뷰를 통해 추출된 주요 요인을 기준으로 우리나라의 서울·인천, 부산·광양 지역과 동북아 경쟁지역이랄 수 있는 도쿄, 요코하마, 오사카, 고베, 북경, 천진, 상해, 대만과의 입지매력도 등을 분석하였다.

김근섭 외(2005)는 국내 지정 항만배후단지 중 광양항 항만배후 단지를 중심으로 항만물류업체의 입주결정요인을 파악하고, 이에 따라 고객세분화를 적정히 수행하여 항만배후단지의 활성화 방안을 제시하였다. 주요 입주결정요인은 배후시장규모, 시장

잠재력, 인프라시설, 분양가, 물류수송체계, 교통접근성, 인센티브 등을 도출하였다.

신계선(2007)은 동북아 중심국가인 한국, 중국, 일본의 주요 항만을 대상으로 항만 경쟁력에 관한 이론적 고찰을 바탕으로 항만경쟁력 결정요인을 규명하여 자료선정과 모형설정을 한 후 실증분석 결과를 토대로 부산 신항의 발전 전략을 제시하였다.

강상곤 외(2008)는 어떤 산업이 항만클러스터와의 연계성을 가지는지와 수도권외 특화산업과 항만배후단지의 클러스터 효과를 파악하기 위해 산업별 우위를 분석하였다. 이를 위해 5개 제조산업과 항만의 연계 필요성을 검토하기 위해 수도권 항만과 산업클러스터 연계에 대한 AHP분석을 실행하였다.

최성희(2010)는 항만배후단지 입주 결정요인인 입지, 시장, 환경, 정책, 비용, 집적화 등의 요인을 선행연구를 통해 도출하여 연구모형을 설정하였다. 분석결과, 정책, 비용, 집적, 입지요인이 좋을수록 입주 의지가 높은 것으로 나타났다.

정찬민(2010)은 기존 선행연구를 참고로 하여 24개의 측정변수를 도출하여 기업우위요인, 시설요인, 정책·제도요인, 세 가지의 항만배후단지 진입 결정요인을 도출하였다. 그리고 이러한 결정요인이 성과에 미치는 영향을 분석하기 위해 재무성과와 비재무성과로 설정하였다. 분석결과, 기업은 항만배후단지 진입에 대한 유형으로 화주와의 동반진출을 선호하는 것으로 나타났다.

류병은(2010)은 물류환경추세를 반영하고 기존 연구들의 한계적 측면을 고려하여 다목적 항만의 서비스품질 측정지표로 유용하게 사용할 수 있는 척도를 추출, 고객만족과 신뢰 및 경영성과 같은 마케팅 결과 변수와의 인과관계를 살펴보았다. 특히 우리나라 주요 항만 중 환황해권에 위치한 3개 다목적 항만을 대상으로 물류서비스품질 차원을 확인 하고 이들 품질차원이 고객만족과 신뢰, 그리고 경영성과 같은 결과변수에 어떻게 영향을 미치는지를 검증하여 배후단지 활성화를 위한 전략과 전술을 제시하였다.

진명철(2011)은 항만배후단지 입주 결정요인 도출을 통해 부산 신항만 배후단지 운영 개선 방안을 제시하였다. 이를 위해 계층적 의사결정방법론인 AHP방법과 중

요도-만족도 분석 방법을 적용하였다. 항만배후단지 주요 입주 결정요인으로 시장규모, 수출입 경쟁력, 성장 잠재력, 세제혜택, 임대료, 노동공급, 기반시설, 항만/공항 인접성, 교통, 통관행정 편의성, 마케팅, 부가가치 창출력, 산·학·연 네트워크, 전문인력, 재활용 설비, 물류인프라 등을 제시하였다.

김율성·김상열(2011)은 항만배후부지의 경쟁력 평가모형을 구축하고, 7개 국내외 항만배후부지를 평가하였다. 분석결과, 물류요인, 배후 경제요인, 도시 및 정책요인 등의 순으로 중요도가 크게 나타났다.

송계희(2012)의 연구에서는 부산항신항과 경제자유구역 연계를 위한 활성화 요인을 "주관적인 요인", "산업환경적인 요인", "정부정책적인 요인" 세 가지로 분류하여 제시하였다. 부산항신항 및 경제자유구역의 연계발전을 위한 가장 근본적인 요인은 연계발전 모델 정립을 통한 경쟁력 확보, 집중화 된 시장전략 및 친시장적인 능력, 신속한 고객욕구 충족 및 신뢰성 확보 등 주관적인 연계발전 요인으로, 산업환경적인 요인이나 정부정책적인 요인 보다 매우 높은 우선순위를 나타냈다. 또한 항만 및 경제자유 구역의 개발과 발전은 공공성과 인프라 성격이 큰 분야로서 국가정부의 정책적인 배려가 반드시 수반되어야 한다고 제시하고 있다.

김선구 외(2012)는 광양항 컨테이너터미널 배후단지 활성화 요인들을 도출하고, 실증평가를 통해 활성화 요인의 우선순위와 전략을 제안하였다. 배후단지 활성화 요인은 전문가를 대상으로 한 델파이기법 조사를 통해 선정하고, 선정된 배후단지 활성화 요인에 대한 측정과 평가에 있어 언어척도의 애매모호하고 불확실한 상황을 고려하여 가치판단에 정교함이 더해진 방법론인 퍼지이론을 결합한 Fuzzy-AHP를 적용하였다.

이성우 외(2013)는 국내 항만배후단지의 경쟁력 중요 요인을 AHP방법으로 비교하여 각 항만배후단지별 특화된 경쟁력을 강화할 수 있는 방안을 도출하였다. 분석결과, 항만배후단지의 경쟁력 중요 요인은 항만 물동량, 선사기항빈도, 배후물류 네트워크, 물류비, 임대료와 같이 물동량 및 비용과 관련된 항만자체의 경쟁력에 기인한 요인이 상대적으로 높게 나타났다. 반면 정부 정책 요소인 홍보 및 마케팅, 금융 조달 용이성, 조세혜택, FTZ 및 FEZ지정, 지원편의시설은 상대적으로 중요도가 낮

게 나타났다.

김선구 외(2013)는 SCM 관점에서 항만배후단지와 입주기업의 성과 측정을 위한 탐색적 연구로서 통합적 관점에서 성과에 영향을 미치는 SCM 관점의 요인들을 도출하고 그 영향력을 분석 하였다. SCM 관점에서 항만배후단지 성과에 영향을 미치는 요인으로 SCM 상 파트너기업 간의 신뢰성과 정보공유성, 기업내부 요인인 운영시스템 효율성과 조직혁신성, 기업외부 요인으로 물류네트워크 등을 도출하였다. 설정된 연구모형과 가설을 설문을 통해 수집한 자료를 이용하여 구조방정식모형으로 검증하였다. 분석결과, 기업의 운영시스템 효율성, 조직혁신성, 물류네트워크 요인은 항만배후단지 성과에 중요한 영향을 미친다고 제시하였고, 신뢰성과 정보공유성은 통계적인 유의성을 확보하지 못한 것으로 밝혔다.

경성림 외(2013)는 광양항의 항만물류배후단지의 입주기업을 대상으로 상대적 효율성과 경쟁력요인에 대해 실증분석을 하였다. DEA분석을 이용하여 광양항 항만배후물류단지의 상대적 효율성을 분석하였고, AHP방법론을 통해 광양항 항만배후단지의 기업 경쟁력 요인간 상대적 중요도를 도출하였다. 분석결과, 물류비용이 가장 높은 중요도를 나타냈으며, 그 다음으로 물류인프라, 배후지 여건, 정책, 물류서비스 등의 순으로 중요도가 높은 것으로 나타났다.

김주인(2014)은 대표적 노동집약적 기초산업인 봉제 및 의류제조업에 초점을 맞춰 산업의 특성을 살펴보고 이에 기초한 해외 입지선정 요인에 관한 모형을 AHP방법을 사용하여 분석, 제시하였다. 우선 선정요인으로 지리적 요인, 경제적 요인, 법규·제도적 요인, 사회·문화적 요인으로 나누고 기업을 대상으로 분석한 결과, 노임수준과 노동력의 질, 그리고 노동력의 풍성 등 3대 노동력 요소가 가장 큰 중요한 요인으로 나타났다.

3. 항만배후단지 물류 사업 유형

국내 항만배후단지 물류사업 관련하여 2000년대에 꾸준한 연구가 이뤄졌다. 주요 선행연구를 정리하면 다음과 같다.

심기섭외(2005)는 중국 동북권 기업과 화물유치를 위한 비즈니스 모델 수립 연구

에서 중국 동북권 물류현황 조사와 다국적 기업 물류 비즈니스 조사, 기업별 유치 전략 조사 등을 통해 중국내 한·중·일 다국적기업의 우리나라 항만배후단지 투자 및 화물유치 활성화를 위한 항만배후물류단지 비즈니스모델을 연구하였다.

이성우(2009)는 한중일 산업내 무역구조 분석을 통한 항만물류 유치대상 및 비즈니스 모델 발굴 연구에서 국제분업화와 우리나라 산업경쟁력 분석, 항만배후단지 중심 산업별 공급사슬 실증분석 등을 통해 국제분업화가 가속되는 환경하에서 기업 SCM 요구를 반영한 우리나라 항만배후물류단지 비즈니스모델을 제시하였다.

그리고 임영태외 3인(2008)은 항만배후단지의 물류 비즈니스 모델에 기초한 물류 정책방향 연구에서 항만배후단지 비즈니스 모델 이론 검토, 물류 비즈니스 사례 및 실증분석을 통한 항만별 특징적 체계와 물류정책 방향을 제시하였다.

구경모(2008)는 부산신항만 배후물류단지의 일본계 투자기업 유치에 대한 연구에서 부산경제권과 큐슈경제권의 무역관계를 기반으로 수출입 물류특성 조사와 물류 수요에 근거한 비즈니스모델을 제시하였다.

김율성외 2인(2009)은 국제산업물류도시의 물류 비즈니스 모델 개발 및 활성화 방안 연구에서 동남권 경쟁우위산업 및 품목을 바탕으로 부산항신항 배후 국제산업물류도시 개발과 활성화 방안을 연구하였다.

박병주(2009)는 신항배후지역 활성화를 위한 기업유치 전략 및 비즈니스 모델 개발 연구에서 신항 수출입화물 기종점 분석, 항만배후단지 물류 비즈니스 형태 등을 분석하여 부산항신항에 경남지역 산업과 연계한 부가가치창출 물류 비즈니스 모델을 제시하였다.

허운수(2008)는 부산항신항 배후 국제산업물류도시개발과 물류비즈니스 연계방안으로 국제물류네트워크를 강화하여 올바른 국제산업물류도시와 부산신항 배후단지의 비즈니스모델을 정립하여야 한다고 하고, 서비스 증진형, 신속 배송형, 부가가치형, 시장 확대형 비즈니스 연계방안을 제시하였다

박진희외(2011)는 한중일 협력적 물류 비즈니스 모델 개발 연구에서 항만 수출입 화물 특성 분석, 항만비즈니스 적합모델 분석 및 설계를 통해 한중일 3국간 협력적

물류 비즈니스 모델을 제안하였다.

구경모외 1인(2012)은 부산항신항 배후물류단지의 물류 비즈니스 구축방안 연구에서 부산항신항 배후단지를 대상으로 농산물 및 농식품 분야의 물류 비즈니스 모델을 제시하였다.

오용식외 2인(2014)은 가구산업을 중심으로 한중일의 협력적 물류비즈니스 모델로 부산항 가구물류센터에서 중-일간 크로스독 기능과 일본의 수입가구 조립배송기능을 담당할 것을 제안하였다.

최훈도(2018)은 부산항, 광양항, 인천항, 평택·당진항의 물동량 품목별 특성과 운영 특성을 반영하여 항만배후단지의 특성화에 초점을 맞춘 항만별 비즈니스 모델 구축 방향을 도출하는 연구를 수행하였다.

<표 1> 항만 및 배후단지 물류비즈니스 모델 관련 주요 선행연구

연구자	연구내용
심기섭외 (2005)	중국내 한중일 다국적기업의 한국항만배후단지 투자 및 화물유치를 위해 중국 동북권 물류현황 및 다국적 기업 물류 니즈와 기업별 유치전략 등 연구
구경모(2008)	부산경제권과 큐슈경제권의 수출입 물류특성과 물류수요에 근거한 물류 비즈니스 모델 연구
임영태외(2008)	국내외 항만배후단지 입주기업의 물류니즈 유형분석과 항만배후물류단지 발전 정책 제언을 위해 국제분업화와 우리나라 상업 경쟁력 분석, 항만배후단지 중심 산업별 공급사슬 실증 분석
허윤수(2008)	부산항신항 배후 국제산업물류도시개발과 물류비즈니스 연계방안으로 국제물류네트워크를 강화하여 올바른 국제산업물류도시와 부산신항 배후단지의 비즈니스모델을 정립하여야 한다고 하고, 서비스 증진형, 신속 배송형, 부가가치형, 시장 확대형 비즈니스 연계방안을 제시
김울성외(2009)	동남권 경쟁우위 품목 분석과 국제물류산업도시 개념 및 경쟁우위를 도출하여 부산의 물류비즈니스 모델을 구축
박병주(2009)	부산신항 수출입화물 기종점 분석 및 항만배후단지 물류비즈니스 행태분석 등을 통해 경남지역의 산업과 연계한 신항의 부가가치 창출 및 기업유치 전략 제시

이성우(2009)	국제분업화와 우리나라 산업경쟁력 분석, 항만배후단지 중심 산업별 공급사슬 실증분석을 통해 항만배후단지 경쟁력을 제고할 수 있는 비즈니스 모델 발굴
박진희외(2011)	항만 수출입화물 특성분석 및 항만비즈니스 적합모델 분석과 설계를 통해 한중일 협력적 물류 비즈니스 모델 개발
구경모외(2012)	일본화물 유치가능성 분석 및 물류비즈니스 모델을 제안하여 농산물 및 농식품분야에서 국제물류 비즈니스 기회의 증대 방안을 연구
오용식외(2014)	가구산업을 중심으로 한중일의 협력적 물류비즈니스 모델로서 부산항 가구물류센터에서 중-일간 크로스독 기능과 일본의 수입가구 조립배송기능을 담당할 것을 제안
최훈도(2018)	부산항, 광양항, 인천항, 평택·당진항의 물동량 품목별 특성과 운영 특성을 반영하여 항만배후단지의 특성화에 초점을 맞춘 항만별 비즈니스 모델 구축 방향을 도출

제3절 부산항신항 항만배후단지 현황

1. 개발 연혁

한국의 항만배후단지 발전 계획은 1992년 시작으로 항만법에 따라 항만기본계획을 수립하고 전국 30개의 무역항과 29개의 연안항을 육성하는 방향과 개발 운영 기준을 선정하였다. 해양수산부에서 '제1차 항만기본계획(1992~2001)', '제2차 항만기본계획(2002~2011)', '제3차 전국항만기본계획(2011~2020)'을 수립 하였다. 부산 신항 북 컨테이너 터미널 배후부지 조성사업은 면적 3,085㎡로 강서구 송정동, 경남 창원시 진해구 용원동에 위치하며 사업기간은 2000년~2017년이다.

2017년 12월, 해양수산부는 “제3차 항만배후단지개발 종합계획(2017~2030)”을 발표하였다. 계획의 목표는 항만배후단지를 복합 물류 도시공간으로 육성 발전시켜 4차 산업혁명시대에 대비하고자 2030년까지 2,970만㎡ 부지를 공급하는 것이다. 최근 발표된 해양수산부의 공시(2017.12.29.) 자료에 따르면 2020년에 4,686천㎡를 조성하고, 2025년에 7,250천㎡, 2030년까지 총8,457천㎡가 단계별로 공급될 계획이다. 부산항신항인 경우, 계획에서 2030년 총면적을 14,350㎡ 개발한다고 명시하였다.

<표 2> 부산신항 세부 시설별 면적

(단위 : 천㎡)

구분		2020년	2025년	2030년
부산신항	복합물류시설	5,937	6,794	9,856
	제조시설	225	198	148
	지원시설	1,047	1,189	1,701
	공공시설	1,629	1,849	2,645
	소계	8,838	10,030	14,350

자료 : 제3차 항만배후단지개발 종합계획(2017~2030)

현재 북컨테이너 2단계 배후단지는 토취장 개발 계획에 의해 토취장으로 선 개발 후에 조성되는 부지를 항만배후단지로 활용하는 것을 계획하고 있다. 옹동 2단계는 배후단지 투기가 완료 된 상황이며 서컨테이너 배후단지는 1단계, 남컨테이너 배후단지는 부지를 조성하는 중에 있다. 서컨 1단계는 향후 11천㎡를 2030년에 조성할 것을 계획하고 있다. 서컨 2단계 배후단지는 신규 조성계획인 투기장 부지 중 항만 시설용 부지를 제외한 나머지 부지를 항만배후단지로 공급할 예정이다. 목표연도인 2030년의 수요를 감안하여 ‘제3차 전국항만기본계획 수정계획’(2016.9)에 항만시설용 부지로 지정되어 있는 서컨 1단계, 2단계, 3단계를 1종 항만배후단지로 지정하였다.

2001년 해양수산부는 강화된 물류서비스, 산업을 제공하는 것을 목표로 배후단지를 개발하기 위해 항만법을 개정하였다. 항만배후단지 계획수립 및 항만배후단지종합계획(5년)을 수립하는 등의 내용이 명시 되어있다. 2002년 배후단지개발종합계획 1차의 광양항을 시작으로 2006년 부산항신항 북컨테이너 배후단지를 임대하였다. 입주업체의 선정기준은 자유무역지역의 지정 및 운영에 관한 법률 제10조에 의거하여 규정대로 시행된다. 수출입하는 제조업, 수출입 거래하는 도매, 물류, 공공기관, 국가기관 등의 기관이 입주할 수 있으며 그외 지역개발 또는 국제물류를 원활히 도와줄 수 있는 경우에 한해 입주를 허용한다.

부산항신항 항만배후단지 조성 현황은 다음 [그림 6]과 같다. 항만배후단지에 충분한 물류 부지를 확보 및 국제 물류기업을 유치할 통해 부산항을 활성화시켜, 동북아 물류 중심 기지를 육성하는 것이 부산항신항 배후단지의 목적이다. 입지적으

로 북컨테이너 터미널은 부산광역시 강서구 성북동 및 경상남도 창원시 진해구 용원동 일원에 위치하고 있으며, 남측 컨테이너 터미널항만배후단지는 부산광역시 강서구 천가도에 위치하고 있다. 응동지구 항만배후단지는 경상남도 창원시 진해구 응천동 일원에 있다. 부산항신항은 지리적으로 조석간만의 차이가 많이 나지 않으며 국제항로와의 접근성이 뛰어나다. 또한 종합적인 기능시설과 최첨단물류정보시스템을 구비한 미래형 항만으로 개발하여 동북아 경제권의 관문 역할 및 동북아 환적화물을 처리하는 부가가치창출항만으로서 역할을 하고 있으며, 그 외 다양한 휴양, 레저, 관광 등 여가시설 기능들을 갖추고 있다.



자료 : 부산항만공사

[그림 6] 부산항신항 개발 계획도

2. 부산항신항 배후단지 입주현황

부산항신항 북컨테이너 1단계~4단계는 2,682억 원의 투자액과 1,204천㎡ 면적으로 매입비 50%는 정부지원으로 진행되었으며, 응동 배후단지1, 2단계는 4,612억원의 투자액과 3,579천㎡ 면적으로 추진되어 왔다. 부산항신항 배후단지는 고용창출, 인구

유입, 수송 인프라 구축 등 경쟁력 있는 항만으로 만들어 나가기 위한 노력을 하고 있다.

신항 북컨테이너 배후단지는 복합물류단지로서 지원시설을 포함하여 31업체가 운영 중이며, 지리상 항만과 직접적인 활동이 가능한 장점이 있다. 또한 주거단지 조성을 통한 상업적, 업무적 성과가 향후 기대된다.

신항 서 컨테이너 배후단지인 용동 지구의 경우 유통, 물류, 상업의 개발을 순차적으로 실행하고 있다. 현재 용동 1-1, 1-2, 1-3단계가 개발되어 총 37개 기업이 입주하여 운영 중에 있다. 배후단지의 규모가 크고 북컨테이너 터미널과 거리상 멀지 않는 이점을 바탕으로 종합물류단지를 추진할 수 있다. 또한 배후단지와 도심 간의 교통이 편리하며, 향후 접근성 측면에서 효율을 더욱 높일 수 있는 도로계획을 마련하고 있다.



<표 3> 부산신항 북컨테이너 배후단지 입주업체 현황

단계별 업체수	구분	부지면적(m ²)
1단계 (2)	부산신항CFS(주)	20,915.6
	BIDC(주)	30,833.4
2단계 (7)	(주)C&S국제물류센터	66,372.8
	BIDC(주)	72,718.8
	세방부산신항물류(주)	49,680.3
	(주)동방물류센터	36,887.8
	씨스테인웨그디스트리파크부산(주)	66,095.4
	칼트로지스부산(주)	37,774.6
	CJ대한통운BND(주)	37,017.4
3단계 (13)	보고로지스틱스(주)	30,230.0
	케이엔로지스틱스(주)	33,057.9
	신대륙물류(주)	33,057.9
	(주)범한판토스부산신항물류센터	26,962.0
	신항국제물류(주)	34,714.0
	현대코스코로지스틱스(주)	30,978.5
	부산글로벌물류센터(주)	26,962.0
	인터지스신항센터(주)	24,793.4
	엠에스디스트리파크(주)	33,057.9
	(주)부산크로스독	30,978.5
	(주)지앤지	18,181.8
	CJ대한통운BND(주)	27,658.6
한진케리로지스틱스(주)	16,528.9	
4단계 (8)	(주)에스아이물류	40,553.0
	지더블유코퍼레이션(주)	20,543.0
	(주)와이제이국제물류	22,058.0
	(주)부산신항로지텍	33,881.0
	우성국제물류(주)	33,179.0
	보고씨엔에스(주)	33,740.0
	(주)후지글로벌로지스틱	20,060.0
	한진해운신항물류센터(주)	20,838.0
지원시설	세방부산신항컨테이너 데포(주)	32,087.0

자료 : (사)부산항신항배후단지물류협회

<표 4> 부산신항 서컨테이너 배후단지 입주업체 현황

단계별 업체수	구분	부지면적(m ²)
응동배후단지 1-1 입주업체현황 (17)	동영로지스틱스(주)	39,959
	(주)지디씨	39,907
	(주)팬스타신항국제물류센터	39,959
	(주)에스엘피지엘씨	37,844
	스타코(주)	36,782
	인터지스웅동센터(주)	38,384
	(주)디엔아이로지스틱스	16,857
	(주)비엔피로지스틱스	38,199
	(주)이엔케이	37,917
	비아이디씨(주) 응동지점	37,663
	용성유로지스(주)	32,433
	대한통운에스비(주)	48,373
	(주)디에스제이	33,042
	엔에이치센코물류(주)	32,072
	(주)동신유압	33,042
(주)광산에스에이치아이	37,955	
(주)한일중공업테크	37,923	
응동배후단지 1-2 입주업체현황 (12)	코센코물류(주)	36,827
	칼트로지스비유디(주)	26,866
	(주)디더블유국제물류센터	39,525
	지엔피로지텍(주)	28,157
	(주)경일글로벌로지스틱스	28,921
	엠에스디스트리파크(주)웅동	31,847
	씨엠케이로지스틱스(주)	37,071
	(주)에이치앤디로지스틱스	29,254
	(주)글로벌로지텍	27,742

	더나이스코리아(주)	33,440
	미쓰이소꼬코리아(주)	36,780
	비엘인터내셔널(주)	31,974
<p>웅동배후단지 1-3 입주업체현황 (8)</p>	한국일본통운(주)	33,738
	칼트로지스앤에스케이유(주)	32,729
	누리네트웍스(주)	32,082
	(주)동원로엑스	32,760
	(주)일양글로벌물류	32,723
	페어허브물류(주)	33,738
	(주)지엠엘	32,566
	나이가이은산로지스틱스(주)	33,694

자료 : (사)부산항신항배후단지물류협회



제3장 K사의 물류센터 운영 사례연구

제1절 사례연구 방법론

1. 사례연구의 정의

경영사례연구(이하 '사례연구')는 경영자가 현실에서 직면하는 문제들을 어떻게 의사결정 하였는가를 진술해 놓은 것으로, 기업의 역사, 철학, 당시의 외부적 상황, 기업의 내부적 능력, 기업의 한계점 등 해당 기업의 모든 성격을 찾아내어 분석한다.

Schramm(1971)은 연구의 주제가 무엇인가를 강조함으로써 사례연구에 대해 정의하고 있다. 사례연구는 하나의 중심적인 경향을 가지고 있으며 그것은 일련의 의사결정을 조명하고자 시도하는 데에 있다. 왜 그러한 의사결정이 행해졌으며, 어떻게 실행되었는지, 그리고 결과가 어떠했는지에 대한 것을 밝히고자 하는 것이다.⁴⁾

사례연구는 실생활에서 벌어지는 현재의 상황에 대해 조사하는 실증적인 연구이며, 특히 현상과 정황 사이의 경계를 명확하게 구분하기 어려울 때 사용될 수 있는 연구방법이다.

사례연구는 현상에 대한 다수의 변수들을 다룰 수 있고, 다양한 자료원으로 부터 근거를 수집하고 이러한 근거들을 수렴시켜 새로운 결과를 도출하며, 자료 수집과 분석의 기반이 될 수 있는 이론적 명제를 먼저 개발하는 것이 바람직하다는 등의 기술적 속성을 가지고 있다.

2. 사례연구방법의 필요성

사례연구는 이론적 연구의 한계를 극복하고 이론적 지식의 경영실무 적용을 통해

4) Robert K. Yin(2011), 사례연구방법, 신경식·서아영 옮김, 한경사, p.43

문제해결능력을 배양하기 위하여 절실하게 요구되는 연구방법으로, 실제 경영 일선에서 많은 사람들이 당면하고 있는 문제에 대해 깊이 관여하고 문제해결을 위한 기회를 제공한다.

사례분석은 경영전략의 핵심이슈를 효과적으로 분석하고 이해하는 데 도움을 주는데 사례를 통하여 분석력, 의사결정기술, 이론의 적용 기술, 구두 의사소통기술, 시간관리 기술, 대인간 혹은 사회적 기술, 성문화된 의사소통 기술과 같은 능력을 길러준다.

3. 사례연구방법의 효용성

사례연구는 과거 특정시점에서 발생했던 자료들을 기술한 방법으로 과거의 내용이므로 유익성에 의문이 있으나 사례를 통해 향후 부딪치게 될 미래의 상황을 미리 경험해 보는 효과가 있다.

사례연구방법은 문제해결을 위한 관련 자료를 수집하는 투입과정, 수집된 자료를 집단 내의 토론을 통해 대안을 평가하는 변환과정과 대안들 가운데 최적의 선택을 하는 산출과정으로 이루어진다.

제2절 사례연구의 이론적 가치

사례연구의 이론적 가치는 실증주의적 과학관에 따르면 사례연구를 통해 경험적 일반화가 불가능하며, 미래에 대한 예측도 불가능하여 과학적 연구의 영역에서 제한된 역할만을 수행하게 된다. 반면 비판적 실재론적 관점에서는 사례연구는 연구 활동의 대상에 대해 경험하는 사건을 발생케 하는 원인과 조건을 밝혀내는 방법이다.

따라서 사례연구방법은 자연과학분야에서는 지식의 창출에서 실험활동이 수행하는 핵심적 역할을 수행하는 이론적인 가능성과 가치를 갖는 지적활동이며, 사회과학에서도 다양한 사건발생 원인이 복합적 조건하에서 발생하는 사회과학적 사건을 연구하는 것은 계량적 분석방법과 경험적 일반화에 버금가는 가치를 가진다.

5) 이영철(2006), “사회과학에서 사례연구의 이론적 지위 : 비판적 실재론을 바탕으로”, 한국행정학보, 제40권, 제1호, pp71-90.을 바탕으로 정리함.

<표 5> 실증주의와 비판적 실재론의 관점에 입각한 사례연구의 지위

연구의 주요 측면	실증주의	비판적 실재론
경험적 일반화/법칙	<ul style="list-style-type: none"> · 일반화에 대한 기여도 매우 낮다 · 규칙성의 확인/반증 등 역할이 미미하다 	<ul style="list-style-type: none"> · 연구의 핵심적 목표는 경험적 일반화가 아니라, 인과관계의 해명이다. · 사례연구는 인과관계의 해명에 기여한다.
실험과 인과관계	<ul style="list-style-type: none"> · 실험적 통제를 할 수 없다 · 연구결과를 반복적으로 확인할 수 없다 	<ul style="list-style-type: none"> · 결과의 반복발생은 중요치 않다 · 문제는 인과관계의 탐색이며 과학적 실험처럼 반복 없이도 사례연구를 통해 인과관계를 밝힐 수 있다
설명	<ul style="list-style-type: none"> · 법칙의 한 사례로는 설명에 기여하기 어렵다 · 가설창출적 사례, 일탈사례의 경우에만 제한된 기여를 인정한다. 	<ul style="list-style-type: none"> · 사례연구는 발생 원인을 찾아내고, 인과관계를 규명함으로써, 사건의 설명에 중심적인 역할을 한다.
예측	<ul style="list-style-type: none"> · 일반법칙의 사례에 불과한 연구를 바탕으로 예측을 할 수 없다 	<ul style="list-style-type: none"> · 사례연구의 주목표는 예측이 아니다 · 사례연구는 함과 성향이 드러나는 특정조건을 밝힘으로써 예측에 어느 정도 기여할 수 있다
객관성	<ul style="list-style-type: none"> · 연구의 객관성은 많은 관찰과 경험의 분석을 통해 획득되므로, 제한된 수의 사례연구로는 객관성을 담보할 수 없다 	<ul style="list-style-type: none"> · 경험 관찰의 객관성이란 과학의 이상이 아니다 · 객관성이란 이론을 바탕으로 한 관찰을 통해서 획득된다. · 사례연구는 이론을 통해 경향성이 어떻게 경험적인 사건이 되는지를 보여준다.
사회연구	<ul style="list-style-type: none"> · 사회연구는 사물의 연구와 다를 바 없다 · 사례연구를 통해 사회현상의 연구가 진전을 기대하기 어렵다 · 계량적 접근방법이 유용하다 	<ul style="list-style-type: none"> · 사회의 연구에 있어서는 사회현상의 개념의존성을 전제하고, 사회적 실재의 복합적 인과관계를 밝히는 것이 핵심이다 · 사례연구는 이에 적합한 방법이다

자료 : 이영철(2006), "사회과학에서 사례연구의 이론적 지위 : 비판적 실재론을 바탕으로", 한국행정학보, 제40권, 제1호, p87.

제3절 K사의 물류센터 운영 사례분석

1. 사례조사의 대상

부산항신항 배후단지에 3개의 물류센터를 운영하고 있는 K사는 무역협회의 손자 회사로서 중소 무역업체들에 대한 실질적 물류비 절감 및 원활한 물류를 지원하기 위해 설립 되었으며, 설립 초기에는 수출입물류서비스에 초점을 맞추어 국제물류주선업과 창고 및 트럭킹 서비스를 중심으로 출발하여 현재 물류아웃소싱 전문기업으로 발돋움하여 토털 물류 서비스를 제공하고 있다.

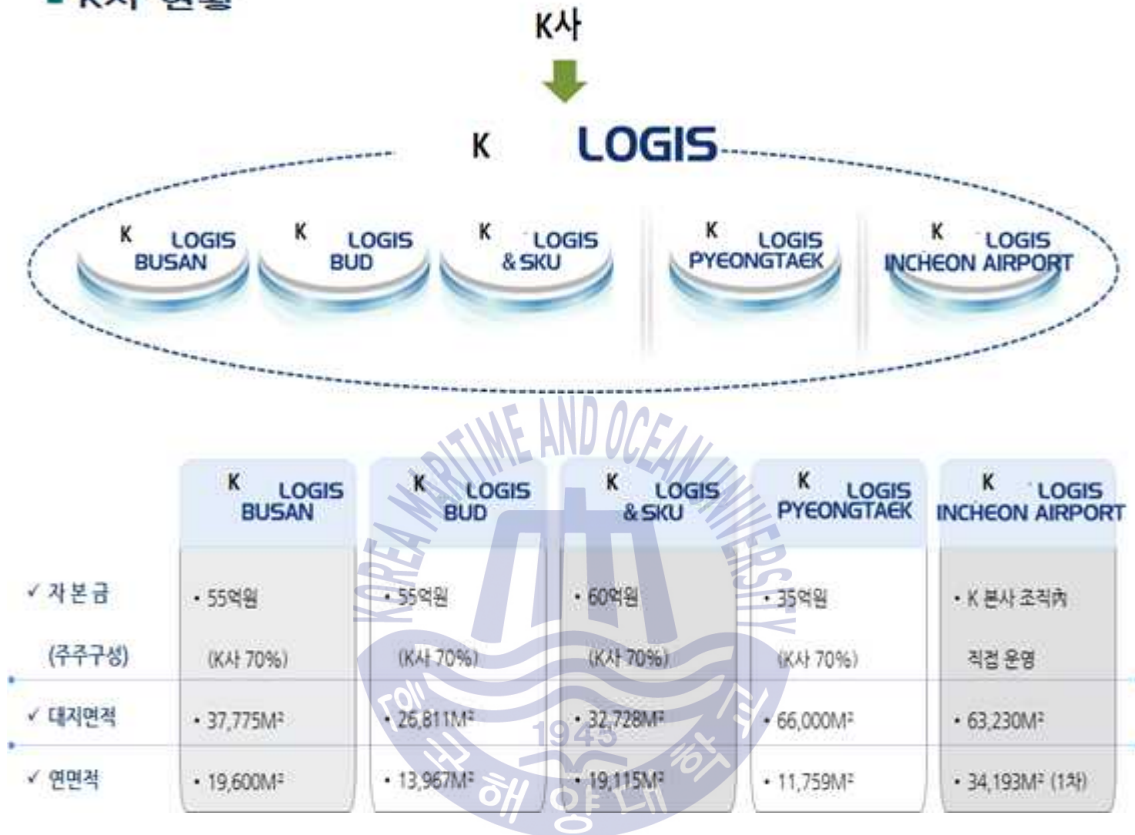


자료 : K사 내부자료

[그림 7] K사 연혁

K사는 부산항신항 배후단지 3개를 비롯하여 평택항과 인천공항 등 5개의 물류센터를 운영하고 있다. 본 사례연구에서는 부산항신항 배후단지의 3개 물류센터에 초점을 맞춰 연구를 수행한다.

■ K사 현황



자료 : K사 내부자료

[그림 8] K사 물류센터 현황

K사는 부산항신항 배후단지에 북컨테이너부두 배후단지에 1개사, 서컨테이너부두 배후단지에 2개사의 물류센터를 운영하고 있으며, 자본금은 3개사를 합쳐 총 170억원이며, 총 대지면적은 97,314m²이다. 3개 물류센터의 대주주는 K사의 모기업인 K사 각각 70%의 지분을 소유하고 있다.

2. 사례조사의 배경

항만배후단지에 입주한 기업은 화물 창출에 있어 어느 정도 성과를 보이고 있으나, 선행연구에서 나타나듯이 부가가치 활동을 통한 고용 및 부가가치 창출이 미흡

한 것으로 보인다. 국내 항만배후단지에 입주한 업체는 여전히 창고 기능 위주의 영업 형태를 보이고 있으며, 이는 환적화물의 배후단지 경유 비율이 낮아 항만배후단지 내 입주업체는 수출입 화물만을 대상으로 운영을 하는 구조로서, 이용요율 덤핑 등의 과당 경쟁 구조가 발생할 수 있는 것으로 판단된다.

부산항의 경우 2017년 화물처리 실적과 항만배후단지의 화물 창출능력은 국내 타항만에 비해 높으나 한정된 국내 수출입 물동량에 대하여 항만배후단지에 입주하여 있는 업체 간 과당 경쟁이 발생하여 항만배후단지 입주업체의 수익성을 악화시키고 있는 것으로 보고되고 있다.

부산항신항 배후단지에서 만연하고 있는 국내 수출입 물동량의 과당 경쟁구조를 극복하고 물류센터의 취급화물의 차별화와 환적화물을 배후단지로 유인할 수 있는 비즈니스 모델을 수립하여 운영하여 경영성과를 나타내고 있는 K사의 전략을 사례 분석하여 물류센터의 비즈니스 모델 수립을 항만배후단지 물류센터의 운영성과에 미치는 시사점을 도출할 필요성이 제기된다.

3. K사의 부산항신항 배후단지 물류센터 운영 현황

1) K 부산

K 부산은 부산항신항 북컨테이너부두 배후단지에 소재하고 있는 부지 37,775㎡에 일반창고 17,164㎡, 위험물창고 750㎡의 K사의 첫 물류센터이다.

일반창고는 층고 15m의 5단랙으로 구성되어 있으며 리치스테이커1기와 6기의 지게차가 주요 장비이며 2016년 기준 CFS 실적은 18,129TEU이다.

K사는 2007년에 설립되어 초기 설립 목적인 중소 무역업체들의 물류비 절감을 위해 국제물류주선업, 통관 및 보세업무, 수출입 화주를 위한 복합물류센터 창고업과 CFS를 주요 사업으로 영위하고 있다.



- 소재지** • 창원시 진해구 신항4로 16-15
- 물류센터** • 부지 37,775㎡
• 일반창고 17,164㎡
• 위험물창고 750㎡ 위험물육외저장소 694㎡
- 주요사업** • 수출입화물 CFS
- CFS실적** • 18,129TEU (2016년)



- 시설현황** • 층고 15m(5단락), 無기둥
• Door 24개, Leveler 8개
• Canopy 10m, Dock 5m
- 보유장비** • 리치스태커 1
• 16톤 지게차 1, 4.5톤 지게차 4, 전동지게차 1
• CCTV 16개소

자료 : K사 내부자료

[그림 9] K 부산 물류센터 현황



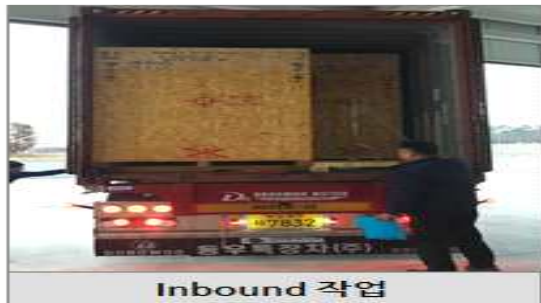
공장 출하



내륙 운송



해상 운송



Inbound 작업

자료 : K사 내부자료

[그림 10] K 부산의 포워딩 활동



중량화물 입고



와이어 작업



FR 적입



FR Shoring

자료 : K사 내부자료

[그림 11] K 부산의 수출CFS 활동

2) K LOGIS BUD

K LOGIS BUD는 부산항신항 서컨테이너부두 배후단지에 소재하고 있는 부지 26,811㎡에 일반창고 10,611㎡, 위험물 취급시설 2,059㎡의 K사의 부산항신항 두번째 물류센터이다. 2012년에 설립되었으며 일반창고는 층고 13m의 4단랙으로 구성되어 있으며 리치스테이커 1기와 6기의 지게차가 주요 장비이며 2016년 기준 CFS 실적은 7,826TEU이다.

K 부산이 국내 수출입 화주들의 화물을 주로 취급하는데 반해, K LOGIS BUD는 다국적 화학회사가 주요 고객이며 위험물과 냉동위험물 등 특수화물 취급에 특화되어 있다. 냉동화물 창고외에 유독물 취급 창고가 별도로 갖춰져 있으며 일본의 협력사와 인력교류 등을 통해 전문성을 제고 하고 있다.



- 소재지**
 - 창원시 진해구 신항10로 133
- 물류센터**
 - 부지 26,811㎡
 - 일반창고 10,611㎡
 - 위험물 (일반) 756㎡
 - (정온) 973㎡ *합승 10℃~열화20℃
 - (욕외) 330㎡
- 주요사업**
 - 특수화물 취급에 특화
 - 다국적 화학회사 입주
 - 냉동위험물 창고운영
- CFS실적**
 - 7,826TEU (2016년)
- 시설현황**
 - 총고 13m(4단락), 無기둥
 - Door 7개, Leveler 2개
 - Canopy 10m, Dock 6m
- 보유장비**
 - 리치스태커 1
 - 디젤지게차 4, 전동지게차 2
 - CCTV 30개소

자료 : K사 내부자료

[그림 12] K LOGIS BUD 물류센터 현황



위험물 입고



검수



반입/재고 관리



출하 작업

자료 : K사 내부자료

[그림 13] K LOGIS BUD 위험물 취급활동



Devanning 작업



Location별 보관



반입/재고 관리



출하 작업

자료 : K사 내부자료

[그림 14] K LOGIS BUD 수입화물 처리활동

3) K LOGIS & SKU

K LOGIS & SKU는 2015년에 설립되어 부산항신항 서컨테이너부두 배후단지에 소재하고 있는 부지 32,729㎡에 일반창고 19,910㎡, 위험물 취급시설 496㎡의 K사의 부산항신항 세 번째 물류센터이다. 일반창고는 층고 12~17m이며 하이리치스테이커 1기, 오더피커 1기, 지게차 4기가 주요 장비이다.

K LOGIS & SKU는 환적화물 유치 및 부가가치 창출에 특화된 물류센터로서 현재 타이어 환적화물을 주로 취급하고 있으며, 세척, 수량/품질검사, QR 라벨링 등의 부가가치 활동을 하고 있다.

화물유치 계획으로 타이어 화물외에 와이어 로프와 해양플랜트 기자재화물을 추진 중이며, 부가가치 창출활동으로 절단/가공, 포장, 분해, 분류, 포장, 바코드 라벨링 등의 활동을 추진하고 있다.



- 소재지**
 - 창원시 진해구 신항9로 137
- 물류센터**
 - 부지 32,729 ㎡
 - 일반창고 19,910㎡
 - 옥외위험물저장소 496㎡
- 주요사업**
 - 타이어 환적화물 취급
 - 수입 타이어 3PL 수행
 - ✓ 분류, 피킹, 보관, 운송 등
- 시설현황**
 - 층고 12~17m, 無기둥
 - Door 7개, Leveler 3개
 - Canopy 10m, Dock 6m
- 보유장비**
 - 디젤지게차 2
 - 여태치지게차 2
 - 하이리치 2
 - 오더피커 1

자료 : K사 내부자료

[그림 15] K LOGIS & SKU 물류센터 현황



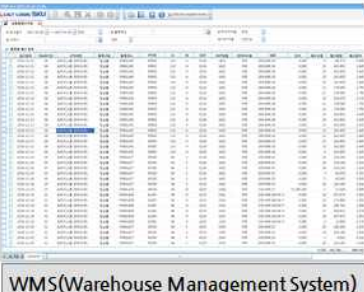
입고 작업



스캔



Location 별 보관



WMS(Warehouse Management System)



오더별 피킹 작업



작업 검수 후 출하

자료 : K사 내부자료

[그림 16] K LOGIS & SKU의 타이어 3PL 수행 활동

비즈니스 모델	화물비율(%)	부가가치활동	활동수
브리지스톤 타이어 환적	• 69.8%		4개
와이어 로프 수출 및 환적	• 12.6%		3개
해양플랜트 시추선 VW 수출	• 1.2%		4개

자료 : K사 내부자료

[그림 17] K LOGIS & SKU의 부가가치 활동 계획

4. K사의 물류센터별 운영 성과

1) 재무비율 분석

K사의 부산항신항 배후단지 3개의 물류센터를 살펴보면 K 부산 → K LOGIS BUD → K LOGIS & SKU 순으로 설립되면서 비즈니스 모델이 수출입 화물에서 특수화물과 환적화물 순으로 보다 부가가치가 높은 화물을 취급하는 형태로 고도화 되고 있음을 알 수 있다.

부산항신항 배후단지라는 동일한 지역내에서 동일한 기업이 상이한 비즈니스 모

델로 운영되고 있는 3개 물류센터의 운영성과를 재무비율 분석을 통해서 살펴봄으로써 항만배후 단지내 물류센터의 비즈니스 모델에 따라 경영성과에 차이가 있는지를 확인한다.

재무비율 분석은 3개 물류센터의 재무제표를 기준으로 하였으며, K LOGIS & SKU의 설립이 2015년이며 센터의 개장이 2016년인 점을 고려하여 2016년~2017년 2개년 간의 재무제표를 활용하여 3개 물류센터의 운영성과를 비교하였다.

운영성과 분석에 사용된 재무비율은 한국은행 기업경영분석에 수록되어 있는 시중에서 보편적으로 이용되는 재무비율을 선택하였다. 비교 분석할 재무비율은 5개 대분류로 구분되며 총 19개를 선정하였고 이를 위한 계산식과 의미는 아래와 같다.

가. 유동성 비율

유동성이란 만기가 도래한 부채를 상환할 수 있는 능력을 의미하며, 유동자산이 유동부채보다 많을수록 유동성(또는 단기지급능력)이 양호하다.

$$\textcircled{1} \text{ 유동비율} = \text{유동자산} / \text{유동부채} \times 100$$

단기 채무를 감당할 수 있는 유동성 자산의 수준이 어떠한가를 나타내는 비율이다. 여신취급 시 채무자의 단기지급능력을 판단하는 대표적인 지표로 이용되어 은행 활용 능력을 판단하는 대표적인 지표로 이용되어 은행가비율(Banker's ratio)이라고도 하며 비율이 높을수록 기업의 단기지급능력은 양호하다고 할 수 있고 일반적으로 200% 이상이면 건전한 상태라고 보기 때문에 2 to 1 Rule이라고도 한다.

나. 안정성 비율

부채성비율이라고도 하며 기업이 타인자본에 의존하고 있는 정도를 나타낸다. 특히 장기부채의 상환능력을 측정하는데 이용된다.

$$\textcircled{1} \text{ 부채비율} = \text{타인자본} / \text{자기자본} \times 100$$

자기자본에 대한 타인자본의 비율을 나타내는 대표적인 재무구조 지표로서 일반적으로 100% 이하를 표준비율로 본다. 이와 같은 입장은 채권자 측에서 채권회수의 안정성만을 고려한 것이며 기업경영의 측면에서는 단기적 채무변제의 압박을 받지

않는 한 투자수익률이 이자율을 상회하면 타인자본을 계속 이용하는 것이 유리할 수 있다.

$$\textcircled{2} \text{ 자기자본비율} = \text{자기자본} / \text{총자본} \times 100$$

기업 재무구조의 건전성을 가늠하는 지표로서 기업이 장기적으로 운용할 수 있는 안정된 자본인 자기자본의 비율로서 경기변동에 대한 기업의 적응력을 나타내며 부채비율과 상반관계에 있다.

$$\textcircled{3} \text{ 고정비율} = \text{고정자산} / \text{자기자본} \times 100$$

전통적으로 고정비율은 낮을수록 좋으며 100%이하일 때에 양호한 것으로 판단되고 있다.

$$\textcircled{4} \text{ 이자보상비율} = \text{영업이익} / \text{이자비용} \times 100$$

이자지급에 필요한 수익을 창출할 수 있는 능력을 측정하기 위한 지표로 이자부담능력을 판단하는데 유용한 지표이다.

이자보상비율은 영업이익으로 이자비용의 몇 배까지 지급할 수 있는가를 측정하는 비율이기 때문에 적정 수준의 이자보상비율을 유지해야만 이자비용의 지급능력이 양호한 것으로 평가한다.

$$\textcircled{5} \text{ 금융비용부담률} = \text{이자비용} / \text{매출액} \times 100$$

다. 효율성 비율

활동성비율 또는 자산관리비율이라고도 하며 기업이 보유하고 있는 자산이 어느 정도 능률적으로 이용되었는가를 측정하는 비율이다. 즉, 자산을 몇 번 회전시켜 매출액을 달성했느냐를 나타내는 비율으로써 기업의 매출액을 각 자산항목으로 나누어 계산한 회전율로 나타낸다.

$$\textcircled{1} \text{ 매출채권회전율} = \text{매출액} / \text{매출채권} \times 100$$

매출채권이 현금화되는 속도 또는 매출채권에 대한 자산투자의 효율성을 측정하는 비율이다.

② 고정자산회전율 = 매출액/고정자산×100

기업이 보유하고 있는 고정자산의 효율성을 측정하는 지표로서 이 비율이 높으면 상대적으로 고정자산의 매출액 기여도가 크다는 것을 의미한다.

③ 총자산회전율 = 매출액/총자산×100

기업이 보유하고 있는 전체 자산의 효율적 이용도를 측정하는 지표이다. 이 비율이 높으면 총자산에 비하여 상대적으로 높은 매출을 실현하고 있음을 뜻하므로 총자산이 효율적으로 이용됨을 의미한다. 반면에 이 비율이 낮은 것은 자산규모에 비하여 매출액이 낮다는 것을 의미하기 때문에 자산이 비효율적으로 이용되고 있음을 의미한다. 이 경우에는 매출액을 증대시키는 방안을 모색하거나 또는 불필요한 자산을 매각하여 총자산규모를 줄일 필요가 있다.

라. 수익성 비율

수익성비율은 투자자본에 대한 경영성과의 정도, 비용을 보전하고 이익을 낼 수 있는 능력에 관한 정보를 제공한다.

① 총자산순이익률 = 당기순이익/총자산×100

총자산 순이익률은 순이익과 총자산(총자본)의 관계를 나타내는 것으로서 기업의 수익성을 대표하는 비율이다. 이 비율은 투자수익(return on investmnt)이라고도 하며 간단히 ROI로도 쓰인다.

② 총자산영업이익률(ROA) = 영업이익/총자산×100

총자산영업이익률은 기업이 운용하고 있는 총자산에 대해 기업의 핵심영업활동으로부터 이익을 낼 수 있는 능력이 얼마나 양호한지를 나타낸다.

③ 자기자본순이익률(ROE) = 당기순이익/자기자본×100

주주지분인 자기자본에 대한 수익성을 나타내는 비율로 ROA가 경영자입장에서 이익발생능력을 평가하는 비율이라면 ROE는 주주입장에서 수익성을 평가하는 비율이다.

④ 매출액순이익률 = 당기순이익/매출액×100

매출액순이익률(net profit on sales)은 순이익과 매출액의 관계를 측정한 것으로서 매출액 1원에 대한 순이익이 얼마인가를 나타낸다. 이 비율은 기업의 영업활동의 성과를 총괄적으로 파악하는 비율로서 높을수록 양호하다.

⑤ 매출액영업이익률 = 영업이익/매출액×100

매출액영업이익률은 기업의 핵심영업활동에서 발생하는 비용을 매출액에서 차감한 영업이익을 매출액으로 나눈 비율로서 핵심영업활동에서의 이익발생능력을 나타내며 영업효율성을 측정하는 비율로 이용되고 있다.

마. 성장성 비율

증가율 또는 성장률로 부르며 일정기간 중에 기업의 경영규모 및 경영성과가 얼마나 향상되었는가를 나타내는 비율이다. 전년 대비 증감된 비율을 산출한다.

① 매출액증가율 = (당기매출액-전기매출액)/전기매출액×100

전년도 매출액 대비 당해 연도 매출액의 증가율로서 기업의 외형적 성장세를 판단하는 대표적인 지표이다. 경쟁기업보다 높은 매출액증가율은 결국 시장점유율의 증가를 의미하므로 시장경쟁력 변화를 나타내는 척도의 하나가 된다.

② 영업이익증가율 = (당기영업이익-전기영업이익)/전기영업이익×100

전년도 영업이익에 대한 당해 연도 영업이익의 증가율로서 기업의 수익발생능력을 판단하는 대표적인 지표이다.

③ 순이익증가율 = (당기순이익-전기순이익)/전기순이익×100

순이익증가율은 일정기간 동안에 순이익이 어느 정도 증가하였나를 측정한 비율이다.

④ 총자산증가율 = (당기말총자산-전기말총자산)/전기말총자산×100

기업에 투입 운용된 총자산이 당해 연도에 얼마나 증가하였는가를 표현하는 비율로서 기업의 전체적인 성장척도를 측정하는 지표이다.

$$\text{⑤ 자기자본증가율} = (\text{당기말자기자본} - \text{전기말자기자본}) / \text{전기말자기자본} \times 100$$

기업에 투자 운용된 자기자본이 당해 연도에 얼마나 증가하였는가를 나타내는 비율로서 기업의 전체적인 성장성을 측정하는 지표이다.

2) 재무비율 분석 결과

가. 유동성 비율

3개 물류센터의 유동비율을 분석해 본 결과 K LOGIS & SKU의 유동비율이 K LOGIS 부산과 BUD에 비해 3배 이상 높아 단기 지급능력이 높은 것으로 판단된다.

3개 물류센터 모두 2016년에 비해 2017년의 유동비율이 감소하였으며 이는 업황의 부진으로 인해 현금흐름이 상대적으로 나빠지고 운영자금 등의 단기부채가 증가한 결과로 판단된다.

<표 6> 유동성 비율 분석 결과

구분		K 부산	K LOGIS BUD	K LOGIS & SKU
유동비율	2016	61%	50%	197%
	2017	38%	43%	121%

나. 안정성 비율

장기부채상환 능력을 나타내는 안정성 비율은 5개 비율 모두 K LOGIS & SKU가 다른 2개 물류센터에 비해서 상대적으로 열위에 있는 것으로 나타났다. 이는 상대적으로 업력이 짧은 K LOGIS & SKU가 초기 고정자산에 대한 투자비가 상대적으로 크기 때문인 것으로 보이며, 비율의 수준이 일반적으로 양호한 수준으로 판단되는 범위 내에 있다.

<표 7> 안정성 비율 분석 결과

구분		K 부산	K LOGIS BUD	K LOGIS & SKU
부채비율	2016	97%	90%	180%
	2017	81%	72%	189%
자기자본비율	2016	51%	58%	36%
	2017	55%	53%	35%
고정비율	2016	162%	150%	230%
	2017	151%	145%	240%
이자보상비율	2016	602%	563%	-1193%
	2017	535%	385%	228%
금융비용부담율	2016	3%	3%	44%
	2017	2%	4%	7%

다. 효율성 비율

기업이 보유하고 있는 자산의 능률적 이용을 측정하는 효율성 비율은 업력이 큰 순으로 양호하게 나타났다. 이는 매출채권의 현금화 회수능력은 업력에 비례하고, 물류센터의 특성상 초기 고정자산의 투자규모가 크고 이후 감가상각으로 감소하는 특성으로 업력에 반비례하는 이유로 차이가 발생한 것으로 판단된다.

<표 8> 효율성 비율 분석 결과

구분		K 부산	K LOGIS BUD	K LOGIS & SKU
매출채권회전율	2016	645%	881%	91%
	2017	1009%	591%	546%
고정자산회전율	2016	47%	37%	0%
	2017	49%	27%	23%
총자산회전율	2016	39%	32%	0%
	2017	40%	21%	19%

라. 수익성 비율

기업의 수익성을 나타내는 수익성 비율은 모든 비유에서 2017년 기준으로 3개 물류센터가 유사한 수준으로 나타났다. 다만 K LOGIS & SKU의 경우 2017년 수익성 비율은 2016년 대비 증가율 측면에서는 크게 증가하여 수익성이 빠르게 개선되고 있음을 알 수 있다. K LOGIS & SKU를 제외한 2개 물류센터는 2016년 대비 2017년 수익성 비율이 모두 감소한 반면 K LOGIS & SKU는 크게 상승하였다. 이는 상대적으로 부가가치 창출 활동이 많은 환적화물을 주로 취급하는 비즈니스 모델을 가지고 있는 것에 영향을 받는 것으로 판단된다.

<표 9> 수익성 비율 분석 결과

구분		K 부산	K LOGIS BUD	K LOGIS & SKU
총자산 순이익률	2016	5%	4%	-2%
	2017	4%	2%	2%
총자산 영업이익률	2016	7%	5%	-2%
	2017	5%	3%	3%
자기자본순이익률	2016	9%	8%	-5%
	2017	6%	4%	5%
매출액순이익률	2016	12%	14%	-487%
	2017	9%	10%	9%
매출액 영업이익률	2016	17%	17%	-529%
	2017	13%	14%	16%

마. 성장성 비율

기업의 경영규모와 경영성과의 향상을 측정하는 성장성 비율은 K LOGIS & SKU를 제외한 2개 물류센터는 불황의 영향으로 부진한 모습을 보였다. 자산과 관련된 성장성에 비해 수익과 관련된 성장에서는 업황에 의한 부진이 크게 반영되었다. 반면 K LOGIS & SKU는 부진한 업황에도 불구하고 성장성 비율에서 큰 폭의 증가세를 나타냈다. 동일기업의 동일한 배후단지를 기반으로 한 물류센터임을 감안할 때

부가가치 창출 활동이 많은 환적화물 중심의 비즈니스 모델을 수립한 것이 영향을 미친 것으로 판단된다.

<표 10> 성장성 비율 분석 결과

구분		K 부산	K LOGIS BUD	K LOGIS & SKU
매출액 증가율	2017	-1%	-28%	5,313%
영업이익증가율	2017	-26%	-39%	269%
순이익 증가율	2017	-27%	-49%	203%
총자산 증가율	2017	-5%	10%	9%
자기자본 증가율	2017	4%	0.1%	5%



제4장 결 론

제1절 연구 결과의 요약 및 시사점

본 연구는 급변하는 글로벌 물류환경하에서 컨테이너선의 대형화와 제조원가 및 물류비를 절감하기 위한 기업의 물류전략이 맞물려 거점항만과 배후단지의 중요성이 부각되고, 특히 환적화물이 항만 및 배후단지에서 부가가치 창출 가능성이 높아짐에 따라 배후단지의 물류센터 등의 시설도 고부가치를 추구하는 사업 유형이 필요하다는 점에 착안되었다.

환적화물과 부가가치 창출을 목적으로 조성된 부산항신항 배후단지가 본연의 취지를 살리지 못하고 있다는 비판이 지속되고 있는 상황에서 부산항신항 배후단지의 사업 유형에 따른 경영성과를 분석해 봄으로써 환적화물이 배후단지 물류센터에서 부가가치 창출에 기여하는지를 살펴보았다.

본 연구의 목적을 달성하기 위해 부산항신항에서 3개의 물류센터를 운영하고 있는 K사를 대상으로 사례연구를 수행하였다. K사를 사례연구의 대상으로 선정하는 이유는 경영성과에 영향을 미칠 수 있는 기업의 이미지, 규모, 업력 등의 외생변수를 통제할 수 있는 단일기업으로서 각기 사업유형에 차이가 있는 3개의 물류센터를 부산항신항 배후단지에서 운영하는 기업으로써 사업유형에 따른 경영성과를 비교하였을 때 상대적으로 그 신뢰성이 높고 시사점이 클 것으로 판단하였기 때문이다.

사례연구의 결과, 수출입화물을 주요 대상으로 하는 K 부산, 위험화물을 취급하는 K LOGIS BUD에 비해 환적화물의 가공, 조립, 라벨링 등의 부가가치 활동을 수행하는 K LOGIS & SKU가 성장성, 수익성, 활동성에서 상대적으로 빠른 속도로 성장하고 있음을 알 수 있었다. 특히 비교 시점이 한진해운 파산과 국내 경제의 성장 둔화의 영향으로 부산항의 물동량이 둔화되고 있는 2016~2017년 이라는 점에서 수

출입화물을 주로 취급하는 K 부산과 K LOGIS BUD에 비해 환적화물과 부가가치 활동을 주로 수행하는 K LOGIS & SKU의 수익성, 성장성, 활동성의 빠른 성장세는 의미하는 바가 크다고 할 수 있다. 반면 안정성과 유동성 부분에서는 K LOGIS & SKU가 상대적으로 열악한 모습을 보였는데 이는 2015년 말에 개장한 점을 감안한다면 설립 초기의 투입 자본에 대한 부담으로 판단된다.

단일 기업이 동일지역에서 상이한 사업유형으로 3개의 물류센터를 운영하는 특이점으로 인해 통계적 실증분석이 아닌 사례연구임에도 사업유형에 차이에 따른 성과의 비교가 가능하였으며 환적화물유치를 통한 부가가치 활동이 상대적으로 물류센터 운영 기업의 경영성과에 기여할 수 있음을 엿볼 수 있었다.

본 연구의 결과가 나타내는 이론적 의의와 실무적 시사점을 다음과 같이 제시한다.

첫째, 부산항신항 항만배후단지를 부가가치 창출형 물류단지로 개발하고자 한 취지와 다르게 단순한 창고업이 주를 이루면서 과당경쟁으로 인해 어려움을 겪고 있는 물류업체에게 과당경쟁을 줄이고 수익성을 높일 수 있는 단서를 제시하였다.

둘째, 물류기업의 규모와 업력 등의 차이로 인해 부가가치 창출형 사업유형의 실현성에 대한 의문을 동일기업이 동일 항만배후단지에서 차별적인 사업유형으로 복수 운영하는 물류센터를 사례연구의 대상으로 함으로써 사업유형의 차이로 인한 영향을 실질적으로 체감할 수 있는 자료를 제공 하였다.

많은 선행연구에서 항만배후단지와 관련한 물류 사업유형을 해외사례 등을 통해 제시하였으나 실질적으로 물류센터의 측면에서 실질적으로 제시한 연구가 적었다는 점에서 본 연구는 물류기업의 측면에서 사업유형을 개발 또는 전환함으로써 수익성을 제공할 수 있다는 가능성을 제시하였다는 측면에서 가장 큰 의의가 있다고 할 수 있다.

제2절 연구의 한계 및 향후 연구 과제

많은 선행연구에서 배후단지 물류기업의 사업유형을 제시하였으나 실질적으로 배

후단지 물류센터의 효율적인 사업유형을 정확히 정의하기가 쉽지 않았으며 특히 부산항신항의 배후단지의 경우 단순 창고업 위주의 사업유형이 일반적이어서 성공적인 사례연구의 대상을 선정하는데 어려움이 있었다. 또한 사례연구의 특성상 내부 자료 및 정보가 필수적으로 필요하나 선정된 기업의 자료를 충분히 수집하는데 한계가 있어 이를 가능하게 하는 대상기업을 선정하는 데 제약이 있었다.

사례연구에 있어 기업의 규모, 업력, 인력구성, 경험 등의 요인으로 성공적인 비즈니스 모델에 의한 성과라고 한정하여 도출하는데 어려움이 있었다. 다행히 K사 부산항신항 항만배후단지에 3개의 물류센터를 차이가 있는 사업유형으로 운영하고 있어 기업의 특성에 따른 분석 결과의 편차를 줄일 수 있었다.

사례기업의 성과를 분석하기 위해 재무비율 분석을 시도하였으나 대상 물류센터의 업력의 제한으로 인해 2016년~2017년 2개년도의 재무제표만을 이용한 재무비율 분석이 수행되어 신뢰성 확보에 한계를 지니게 되었다.

따라서 향후의 연구에서는 표본기업의 수를 충분히 확보할 수 있는 환경에서 통계적 기법을 이용한 실증분석을 통해 연구결과에 대한 신뢰성을 확보할 수 있는 다양한 연구가 수행되어야 할 것이다.

참 고 문 헌

국내 문헌

- 강상곤(2008), “항만 및 산업클러스터 조성에 관한 연구”, 인천대학교 박사학위논문.
- 경성립·나주몽(2013), “광양항의 항만물류배후단지 효율성과 경쟁력요인에 관한 연구 : 입주기업단지를 중심으로”, 「한국지역개발학회지」, 제25권 제1호, pp.57-78.
- 고현정(2007), “SCM에서 비즈니스 모델 개발에 관한 연구”, 월간해양수산, 제270호,
- 곽재식·임석철(2000), “물류센터 운영평가 모델”, 「한국경영과학학회 학술연구논문집」, No.1.
- 구경모(2008), 『부산 신항만 배후물류단지의 일본계 투자기업 유치에 대한 연구-일본 규슈경제권 기업과의 연계발전 가능성을 전제로-』. 2008년 산학연관공동연구. 동의대학교 NURI 항만물류사업단.
- 구경모·오용식(2012), “부산 신항 배후물류단지의 물류 비즈니스 구축방안에 대한 고찰 : 농산물 및 농식품 취급품목을 중심으로”, 「해양정책연구」, 한국해양수산개발원, 제28권 1호, pp.27-57.
- 김근섭·정태원·김운수(2005), “광양항 항만배후단지 활성화 방안에 관한 연구”, 「유통정보학회지」, 8(2), pp.5-23.
- 김선구·최용석(2012), “Fuzzy-AHP를 이용한 광양항 배후단지 활성화 방안의 우선 순위 분석”, 「산업경제연구」, 제25권, 제3호, pp.2309-2324.
- 김선구·최용석(2013), “SCM 관점의 항만배후단지 성과측정에 관한 연구”, 「항해항만학회」, 29(3), pp.553-574.

- 김선민(2016), “서비스 중심기업의 비즈니스 모델 연구”, *Asia-pacific Journal of Multimedia Services Convergent with Art, Humanities, and Sociology*, Vol.6, No.10, pp. 413-423
- 김율성·김상열(2011), “항만배후부지 경쟁력 평가에 관한 연구”, 「항만경제학회지」, 27(4), pp.73-90.
- 김율성·허윤수·이지훈(2009), “국제산업물류도시의 물류비즈니스 모델 개발 및 활성화 방안 연구”, 「부산발전연구원 정책연구」, pp.25-33.
- 김주인(2014), “한국 봉제·의류제조업의 해외입지 선정에 관한 연구”, 한국산업기술대학교 박사학위논문.
- 류병은(2010), “항만물류서비스품질이 배후단지입주기업의 성과에 미치는 영향에 관한 연구”, 군산대학교 박사학위논문.
- 박병주(2009), 「신항 배후지역 활성화를 위한 비즈니스 모델 개발 및 기업 유치전략」, 경남발전연구원.
- 박원근(2016), “인천항 항만배후단지 물류센터의 경쟁력 향상에 관한 연구”, 서경대학교 박사학위논문.
- 박진희외(2011), 『한·중·일 협력적 물류비즈니스 모델 개발(1)』. KMI-KMU 국제물류학연공동연구센터.
- 박홍근(2018), “우리나라 물류기업 경영성과 비교분석에 관한 연구”, 한국해양대학교 석사학위논문.
- 송계의(2012), “부산항 신항과 부산진해경제자유구역의 연계발전 방안”, 「항만경제학회지」, 제28권, 제1호, pp.123-142.
- 신계선(2007), “항만경쟁력 결정요인 분석과 부산 신항의 발전전략에 관한 연구”, 「한국항만경제학회지」, 제23권 제1호, pp.115-148.

심기섭외 (2005), 『중국 동북권기업 및 화물유치를 위한 비즈니스 모델수립』, 한국 해양수산개발원.

오용식·권문규·구경모(2014), “동북아 가구류 무역구조 분석을 통한 항만물류 비즈니스 모델의 탐색”, *Journal of Korea Port Economic Association*, Vol.30, No.03, pp.231-257.

이성우·이홍원·송주미(2013), “우리나라 항만배후단지 경쟁력 강화방안 연구”, 「해운물류연구」, 통권 79호, pp.803-825.

이성우(2009), “한·중·일의 산업내 무역분석을 통한 우리나라 항만자유무역지역 유치대상과 적용 Biz 모델 분석”, 『해운물류연구』, 제60권. 한국해운물류학회. pp. 101-122.

이영철(2006), “사회과학에서 사례연구의 이론적 지위 : 비판적 실재론을 바탕으로”, 「한국행정학보」, 제40권, 제1호, pp.71-90.

이정운·예충열·권혁구·이윤일(2007), 「공항물류단지의 물류 비즈니스 모델과 산업 연계효과 분석」, 한국교통연구원.

임영태·류재영(2008), 「항만배후단지의 물류비즈니스 모델에 기초한 물류정책방향」, 국토연구원.

정찬민(2010), “기업의 항만배후단지 진입 결정요인과 성과에 관한 실증 연구”, 중앙대학교 석사학위 논문.

조인성(2016), “글로벌 금융위기 전후 한국 건화물 선사의 재무비율 분석”, 한국해양대학교 석사학위논문.

진명철(2011), “항만 배후단지 입주 결정요인 분석을 통한 부산신항만 배후단지 개선 방안”, 부산대학교 대학원 석사학위논문.

최성희(2010), “항만배후단지 입주 결정요인에 관한 연구 : 광양항 항만배후단지를 중심으로”, 「한국물류학회지」, 제20권, 제3호, pp.65-84.

최훈도(2018), “국내 항만배후단지 유형 분석에 관한 연구 : 배후지의 품목 특성을 중심으로”, 한국해양대학교 박사학위논문.

한국무역협회(2004), “중소무역업체를 위한 종합물류자회사 설립 운영방안”, 내부자료.

한국은행 부산본부(2012), “부산신항 배후단지 개발현황과 정책과제”, 지역경제 조사연구자료.

한국해양수산개발원(2008), 「우리나라 항만물류기업의 경쟁력 제고방안 연구」, 연구보고서.

해양수산부(2017), 「제3차 항만배후단지개발 종합계획(2017-2030)」.

허윤수(2008), “부산신항 배후 국제산업물류도시 개발과 물류비즈니스 연계방안”, 제2회 부산물류포럼, 부산광역시.

홍상태(2009), 「보관하역론」, 도서출판 범한.

부산항만공사 홈페이지 (<http://www.busanpa.com>)

(사)부산항신항배후단지물류협회 홈페이지 (<http://www.bnbla.com/>)

한국도심공항(주) (<http://www.calt.co.kr/>)

외국 문헌

Ballou, R.(1995), “Logistics Network Design : Modeling and Informational Considerations”, International Journal of Logistics Management, Vol. 6, No. 2, pp. 39-54.

Magretta, J.(2002), “Why Business Models Mater,” Harvard Business Review, Vol.80, No.5., pp.3-8.

Osterwalder, A. and Y. Pigneur(2010), Business Model Generation: A handbook for Visionaries, Game Changers, and Challengers, John Wiley & Sons, Hoboken, New Jersey.

Oum, T.H and J.H, Park(2004), “Multinational firms’ Location preference for regional distribution centers : focus on the Northeast Asian region”, Transportation Research E : Logistics and Trasportation Review, vol. 40, pp.101-121.

Timmers, P.(1998), “Business Models for Electronic Markets,” Journal on Electronic Markets, Vol.8(2)

Yehuda(1987), Intermodality: Concept and Practice, Lolyd’s of London Press Ltd.

Yin, Robert K(2011), Case study research : Design and Methods, 4th Ed. 신경식 · 서아영(역). 사례연구방법 . 서울:한경사. (원서출판 2009).

감사의 글

1990년 4월 1일 입사 이후 서울에서 근무하다가 26년 만에 부산으로 발령을 받았다. 물류부문은 처음이라 물류용어와 지식이 없어 서울사이버대학 물류학과에 편입하여 공부를 하고 있던 중, 권문규 교수님의 추천으로 한국해양대학교 해운항만물류미래창조인력양성사업단이 개설한 제 12기 해양산업 CEO과정에 입학하면서 한국해양대학교와 인연을 맺기 시작하였다.

17명 동기 중 가장 맏형으로써 처음에는 서먹하여 존댓말을 쓰다가 몇 차례 수업을 받고 저녁 자리에서 어울리다 보니 회사에서의 직책 여부를 떠나 자연스럽게 형·동생이 되었고, 배움이라는 공동된 환경 속에서 일반 사회에서는 쉽게 하지 못하는 조건 없고 순수한 인연이 되었다. 부산 발령받고 처음에는 사람들은 낯설었고, 말할 때 억양이 세서 싸우자고 하는 것 같아 말을 걸기가 쉽지 않았으며, 음식에는 방아쇠이 들어가 느끼하였는데, 학교 생활하면서 6개월도 되지 않아 이 모든 것들이 정겨워져서 이제는 부산을 생각하면 꼭 고향인 것처럼 포근해 진다.

해양산업 CEO과정부터 뵈었던 김환성 단장님, 김율성 부단장님, 신영란 학과장님과 안기명 교수님, 지금은 BPA 사장님이신 남기찬 교수님, 저의 지도교수님이신 류동근 교수님, 신재영 교수님, 논문 심사위원장이신 장명희 교수님의 열정적인 지도와 사랑에 저절로 존경을 하게 되었다. 많이 부족한 저를 지난 2년 동안 사랑과 지도를 해 주신 해운항만물류학과 교수님들께 머리 숙여 감사를 드리고 대학원과 인연을 맺게 해주신 권문규 교수님께 깊은 감사를 드린다.

물론 학교에서 정규 수업도 좋았지만 스타트업과 부산 여러 곳을 다니면서 해운항만에 대한 지식과 고민을 나누었던 교수님들과 선·후배님들 그리고 제일 사랑하는 우리 24기 동기들과 함께 하였던 시간들이 평생 좋은 추억으로 남을 것 같다.

끝까지 졸업을 할 수 있도록 배려 해 주신 윤신 사장님과 재무비율 분석에 도움을 주신 백남수 본부장님과 논문 방향을 세우지 못하고 방황하고 있을 때 길을 열어주신 류동근 지도교수님과 CEO 동기인 김강혁 박사님께 깊은 감사를 드린다.

가장 가까이에서 도와준 나의 동반자인 남이와 세은, 세준이에게도 고맙다고 전하고 싶다.

2018년 1월

박규홍 배상