

해양수산동향

Vol. 1229

2006. 10. 24

책임연구위원 이성우

TEL 2105-2830

E-mail waterfront@kmi.re.kr

한중 포트얼라이언스(Port Alliance) 전략 시급

01 세계화로 인해 글로벌 생산네트워크가 크게 변화하였고 이는 결국 중국을 중심으로 한 동북아 지역의 산업구조와 물류시장에 큰 변화를 주게 된 것임. 이러한 변화 속에서 우리나라가 살아갈 길을 찾기 위해서는 기존에 근시안적으로 추진된 일시적이고 소극적인 정책들보다 변화하는 글로벌 현상에 대한 충분한 숙고와 다양한 사례들에 대한 분석을 통한 폭넓고 장기적인 안목을 가진 실질적인 정책이 필요함

02 기업간, 조직간 상호 공존전략은 동북아의 급변하는 환경과 치열한 경쟁 속에 위축되고 있는 우리나라 항만경쟁력을 제고할 수 있는 방향을 제시해 주고 있음. 기업 간 제휴전략에 착안하여 한국 항만을 중심으로 생존과 경쟁력 제고를 위한 항만 간 제휴를 지역특성에 맞추어 리모델링한 것이 한중 포트얼라이언스임

03 한중 포트얼라이언스의 성공을 위해서는 상호 호혜원칙에 입각하여 추진되어야 함. 초기 단계는 추진이 수월한 항로연결 등의 사업을 우선적으로 하고, 중간단계는 기업간 상호투자과 진출 등, 마지막 단계는 항만배후단지의 시설적, 제도적 측면에서 공동으로 활용하는 단계로까지 발전이 필요함

04 소극적인 항만지원 정책에서 벗어나 적극적인 항만지원 정책을 글로벌 관점에서 추진하여 우리 중심의 글로벌 물류네트워크 구축을 조기에 시행해야 할 것임. 우리 중심의 글로벌 물류네트워크 구축은 우리나라 해운항만산업뿐만 아니라 국가적 성장 원동력으로 지속적인 국부 창출에 크게 기여할 것임



한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

국내기업의 해외이전으로 인한 수출입 물동량의 창출 기반 약화

우리나라는 '비용과 시장의 중국'과 '자본과 효율의 일본' 사이에 끼여 힘겹게 국내기업의 생존과 국가 경쟁력을 유지해오고 있다. 여러 산업 분야에서 치열한 국제경쟁을 경험하고 있는 우리나라 수출기업들은 저원가를 기반으로 한 중국의 가격경쟁력과 기술력 증진¹⁾, 일본의 기술우위 경쟁력과 엔화 절하에 의한 가격 경쟁력 강화²⁾ 등으로 열악한 해외시장 환경에 직면하고 있다. 또한 높은 인건비, 불안한 노사관계, 일관성 없는 정책 등으로 인한 국내기업의 경영여건 악화로 기업 활동에 큰 걸림돌로 작용하고 있다. 이에 따라 많은 국내 제조기업들이 원가절감, 시장확대, 안정적 기업활동, 기술력 증진 등을 위해 '탈' 한국을 추진하고 있다. 이러한 여파는 국가경제 전반에 부정적인 영향을 미치게 되었으며, 특히 최근 국내기업의 해외이전으로 인한 수출입 물동량의 창출 기반이 약화되어 우리나라 항만물동량 증가세가 현저히 정체되고 있다.

반면, 중국을 중심으로 한 저비용 클러스터(low-cost cluster)의 성장은 제조업체의 집중을 낳았고 해당 클러스터에서 생산된 대량의 물량들은 인접한 지역항만으로 집중되고 있다. 이는 상하이, 쉐젠, 칭다오, 톈진, 닝보 등 중국항만들의 수출입 물량 창출기반을 강화하여 해당 항만들의 국제 경쟁력 제고를 통한 직기항 항로들의 증가로 이어졌다. 직기항 항로의 증가는 북중국 항만들의 한국 항만에 대한 의존도를 감소시켜 최근 5년간 해당 지역으로부터의 환적화물들이 계속 정체 혹은 감소상태³⁾에 처하게 된 것이다. 이러한 문제를 해결하기 위해 항만당국은 세제관련 인센티브 제공, 항만요율 인하, 화물 마일리지제도 적용 등 많은 노력을 기울이고 있으나 가시적인 성과를 거두고 있지 못한 상황이다.

세계화로 인해 글로벌 생산네트워크가 크게 변화하였고 이는 결국 중국을 중심으로 한 동북아 지역의 산업구조와 물류시장에 큰 변화를 주게 된 것이다. 이러한 변화 속에서 우리나라가 살아갈 길을 찾기 위해서는 기존에 근시안적으로 추진된 일시적이고 소극적인 정책보다는 변화하는 글로벌 현상에 대한 충분한 숙고와 다양한 사례들에 대한 분석을 통한 폭넓고 장기적인 안목을 가진 실질적인 정책이 필요하다. 또한 임기응변적인 국내 지향적 정책이 아니라 글로벌 관점의 국제 지향적 정책이 필요한 시점이다. 특히 글로벌 현상에 대한 깊은 고찰을 위해서는 물류산업과 관계된 글로벌 제조업체, 해운업체, 항만운행사 등이 최근 추진한 글로벌 동향에 대한 분석이 필요하다.



1) 1980년 세계 1위 제품은 한국 12개, 중국 0개였으나 2006년 4월 세계 1위 제품군은 한국 9개, 중국 116개로 기술력 측면에서도 이미 중국에 추월당하고 있는 실정임(자료: KDI, "중국의 경제성장과 교역증대가 우리 경제에 갖는 의미", 2006. 4).

2) 최근 원-엔 환율이 외환위기 이후 최저치인 700원대로 떨어져 우리나라 수출업체의 비상이 걸린 상태임.

3) 국내 기반 수출입 물동량의 증가율이 '03년 11.0%, '04년 10.3%, '05년 4.3%로 급감하고 있으며, 부산의 환적화물 증가율도 전년대비 '04년 12.7%에서 '05년 8.0%로 크게 둔화됨(자료: 해양수산부 통계자료, 각 년도).

관련기업과의 적극적인 제휴와 협력을 통해 시장규모(pie)를 키우고

글로벌 생산네트워크의 확장으로 경영환경이 급변하고 있으며, 이는 기업간 무한경쟁을 촉발하고 있다. 국경 없는 기업간 글로벌 경쟁은 시장 내에서 적대적 경쟁으로만 기업생존을 보장할 수 없게 되었다. 기업의 생존과 지속적인 성장을 위해 관련기업과의 적극적인 제휴와 협력을 통해 시장규모(pie)를 키우고 다른 경쟁자를 견제하고자 하는 현상이 글로벌 기업을 중심으로 다양한 시장에서 등장하고 있다. 컴퓨터·전자 업종의 세계적인 기업인 Intel과 Microsoft의 제휴를 통해 Intel은 마이크로프로세서 사업부문과 인터넷 부문에 투자영역을 확보하고, Microsoft는 전자상거래 콘텐츠와 무선인터넷 구축부문에서 공동연대를 통한 사업범위 확대와 기술력을 강화한 것이 그 대표적인 사례이다.⁴⁾

해운항만물류 부문에서도 글로벌 생산네트워크화에 따른 저비용 클러스터들(중국, 동남아 등 신흥공업국)의 부상으로 인한 항로 재편과 항만의 다극화로 동일업종 간 글로벌 제휴(alliance)를 강화하고 있다. 해운시장에서는 다양한 형태의 글로벌 제휴(alliance)가 이미 만들어졌고 선사들은 규모의 경제를 활용해 항만에 대한 우위적 지위를 유지하고자 노력하고 있다. 글로벌 선사 제휴는 1995년 OOCL, MISC, Nedlloyd 등의 글로벌 네트워크 공동 사용(slot, 하역장비 공유 등)으로 시작하여 뉴월드 얼라이언스(New World Alliance), 그랜드 얼라이언스(Grand Alliance), 시케이와이에이치그룹(CKYH Group) 등으로 확대되었다.⁵⁾ 특히, 2005년 세계 1위 선사인 머스크 시랜드(Maesk Sealand)의 피엔오 네들로이드(P&O Nedlloyd) 합병으로 위기감을 느낀 해당업체들 간의 기존 글로벌 선사 제휴가 더욱 확대·강화되고 있다.

상대적으로 선사에 비해 부동성이란 약점을 가지고 있는, 항만을 운영하는 글로벌 터미널 운영사(global terminal operator)는 이에 대항하기 위해 터미널의 인수·합병(M&A) 등 다양한 형태의 시장점유율 확대전략을 추구하고 있다. 높은 시장점유율은 터미널 운영사들이 수익증진과 함께 선사제휴의 우월적 지위에 대응할 수 있는 중요한 수단이 되었다. 글로벌 터미널 10대 운영사(Hutchison, PSA, DP World 등)는 전 세계 이머징 마켓(emerging market)에 대한 지속적인 인수·합병, 합작투자(Joint Venture), 개발 및 지분참여(P&A) 등을 통해 시장지배력을 강화하고 있다. 글로벌 10대 운영사는 2004년 세계 전체 터미널의 53.4%, 2005년에는 55.1%를 점유하고 있고, 2004년 기준 물동량의 41.3%(1억 4,800만TEU)를 처리하였다. 일부 예측에 의하면 10대 운영사가 2010년까지 세계 전체 터미널의 58.9%를 점유할 것으로 전망된다(〈표 - 1〉 참조).



4) 자료: 삼성경제연구소, 「협력과 경쟁의 매트릭스 ‘코퍼티션’」, 2003. 7.

5) 자료: 해양수산부, 「동북아역내 피터네트워크 강화방안」, 2005.

또한, 항만당국들도 선사의 우위적 지위에 대응하고자 인접 항만들과 새로운 협력 체제를 형성함으로써 대형 선사들의 전략적 제휴 체계에 대응하고자 노력하고 있다. 국가간 항만 제휴는 덴마크 코펜하겐항과 스웨덴 말뫼항 간의 단일항만공사 설립, 일본 기타규슈항과 텐진항 간의 항로개설과 물류관련기업 유치지원 협정 등을 그 예로 볼 수 있다.⁶⁾

글로벌 물류기업들도 글로벌 생산네트워크화에 따른 물류수요의 변화에 대응하기 위해 대형화, 글로벌 네트워크화, 경쟁업체와의 제휴 체제를 구축하고 있다. 유럽의 대표적인 물류업체 5개사(Akzar-스페인, Bartolini-이태리, Bibby Distribution-영국, MGF Logistique-프랑스, Rhenus Group-독일)가 동종기업 및 국가간 협력으로 전략적 제휴 체제를 구축하여 LWA(Logistics World Alliance)를 탄생시켰다.⁷⁾ 또한 독일의 DPWN은 기존 세계 1위의 3PL 물류업체인 영국의 Excel사를 2005년 12월에 인수하여 세계 1위로 급부상하였다.⁸⁾

항만간 제휴를 지역 특성에 맞추어 리모델링한 것이 한중 포트얼라이언스(port alliance)

기업간, 조직간 상호 공존전략은 동북아의 급변하는 환경과 치열한 경쟁 속에 위축되고 있는 우리나라 항만경쟁력을 제고할 수 있는 방향을 제시해주고 있다. 이처럼 기업간 제휴전략에 착안하여 한국 항만을 중심으로 생존과 경쟁력 제고를 위한 항만간 제휴를 지역특성에 맞추어 리모델링한 것이 한중 포트얼라이언스(port alliance)이다.

한중 포트얼라이언스는 기존 제휴 개념을 근거로 국내 항만의 동북아 물류중심화 전략에 맞추어 특성화시킨 업그레이드(up-grade) 전략으로 보면 될 것이다. 일반적인 포트얼라이언스는 기 언급된 다른 업종에서와 같이 동일업종 내에서 코퍼티션(co-opetition), 즉 협력(cooperation)과 경쟁(competition)의 장점을 결합시키는 전략적 비즈니스 이론으로 경쟁상황 하에서 공통의 관심과 이익을 위해 협력함으로써 시장규모를 확대시킬 수 있는 포지티브섬(positive-sum) 게임이다. 반면, 한중 포트얼라이언스는 치열한 경쟁지역 내에, 협력주체와 경쟁주체 간의 삼각구도를 최대한 활용하여 협력주체의 상호 약점보완과 강점을 극대화하고, 경쟁주체 간에 지속적인 견제를 통해 시장규모 확대, 경쟁력 제고, 경제적 이익 공유와 안정적 시장활동 유지를 하게 되는 창조적 포지티브섬(creative positive-sum) 게임이다.

중국의 경우 국가 전역에 화물량이 급증하고 있음에도 불구하고 일부 항만에 물동량이 독점되고 있



6) 자료: KMI, 조사자료, 2006.

7) 자료: Bibby Distribution, 2006. 3.

8) 자료: Cargo News, 2006. 1.

어 중소형 항만당국은 자기 성(省)에서 생산된 화물들을 다른 성에 있는 항만으로 보내야 하는 실정에 놓여 있다(〈표 - 2〉 참조). 지방정부는 화물 유출로 지역에서 흡수 가능한 막대한 세수의 감소, 자체 항만인프라 방치와 지역 물류산업의 침체 등으로 인한 경제적 손실로 그 불만이 가중되고 있다. 한편 중국의 제11차 국토개발 5개년 계획(2006-2011년)에 근거한 국가균형발전 전략은 연해에서 내륙, 대도시에서 소도시, 개발 집중지역에서 소외지역으로 빠르게 변화하고 있다.⁹⁾ 정책의 변화에 따라 산업입지 역시 빠르게 변화할 것으로 예상되며, 항만이용 물동량도 상당 부분 분산될 것으로 예상되고 있다. 이로 인해 중국의 상하이 이북권 군소항만들은 자기들의 생존전략을 위해 한국 항만들과 다양한 형태의 실질적인 협력체계 구축을 희망할 것으로 보인다.¹⁰⁾ 또한, 우리나라 항만이 다양한 화물확보 네트워크를 가진다면 우리에게 큰 기회가 될 수 있는 것이다.

한중 포트얼라이언스를 통하여 우리나라 항만들은 지속적인 물동량 확보, 부가가치 물류산업의 활성화, 국제 항만클러스트 구축과 해운항만물류산업 활성화 등이 가능할 것이다. 물동량 유치와 함께 공동 물류센터에 대한 상호투자 등의 부가가치 물류활동을 통해 우리나라 항만자유무역지역과 경제자유구역에 기업유치를 통한 고용창출과 경제과급효과 증진 등이 가능하다. 또한, 한국 물류기업의 중국시장 진출을 상대적으로 용이하게 해줄 것이다. 현재 국내 제조업 공동화로 인한 국내화물의 감소가 두드러지고 있어 다양한 항만물동량 유인 루트의 확보와 고정화물 창출이 절실한 시점에 포트얼라이언스는 물동량 유치를 위한 큰 활로를 제공해 줄 수 있을 것이다. 또한, 부산항과 광양항의 동북아 물류중심 실현을 위해서 경쟁항만인 상하이항, 칭다오항, 톈진항의 성장을 견제할 수 있는 전략적 포지셔닝(positioning)이 가능할 것이다. 궁극적으로 포트얼라이언스의 지속적인 추진은 항만 물동량 증가와 항만산업의 고부가 가치화 실현을 가능하게 하고, 향후 한중 그리고 한중일 간의 자유무역협정(FTA)과 경제통합 추진에 기본적인 토대를 구성해 줄 수 있을 것이다.

성공적 추진을 위해서는 상호 호혜원칙에 입각하여 추진되어야

한중 포트얼라이언스의 성공적 추진을 위해서는 상호 호혜원칙에 입각하여 추진되어야 한다. 초기



9) 제11차 국토개발 5개년 계획에 의한 외국인투자정책은 산업구조 고도화, 낙후지역개발 등 전략적·선별적 투자유치 정책으로 전환하여 과잉투자분야의 외국인투자 제한, 낙후지역에 대한 투자유입 인센티브 강화, 세제상 인센티브 변화 등이 추진되고 있음. 낙후지역으로 여겨지는 서부, 중부지역의 경우 투자 외자기업에 대해 2010년까지 법인세 10~15%를 적용하고, 탄광·채광권 사용비를 면제해주며, 동부지역의 경우 기계설비, 석유화학 등 8개 산업에 대해 법인세 우대 및 신규설비 구입시 증치세를 면제할 계획임. 2007년부터 외자기업의 법인세율을 내자기업과 같은 25%로 상향, 수출품에 대한 증치세 평균 환급률 인하(15→12%), 이전가격(Transfer Price)에 대한 조사를 강화할 예정임.

10) 중국 내 대형 항만과의 경쟁 및 항로 부족으로 수요가 크게 위축되어 우리 항만과 제휴를 원하는 강소성 대풍항의 경우, 상해로 집중된 강소성·안휘성 화물을 유치, 부산(광양)항을 통해 전 세계로 배송하기 위해 해운협회의 2척의 서틀선 운항과 한국 내 무역대표부 설치를 추진하고 있음(자료: 해양수산부 내부자료, 2006).

단계는 추진이 수월한 항로연결 등의 사업을 우선적으로 하고, 중간단계는 기업간 상호투자과 진출 등, 마지막 단계는 항만배후단지의 시설적, 제도적 측면에서 공동으로 활용하는 단계로까지 발전이 필요하다. 한중 포트얼라이언스 추진을 위해서는 우리 중심의 글로벌 네트워크 구축차원에서 1차적으로 국내 항만들과 중국의 중소항만들 간에 강력한 피더네트워크 구축이 필요하다. 항만과 배후단지(물류센터)에 대한 상호 혹은 공동투자를 통한 물류시설 확충, 효율적인 배후교통망 개선과 제도적 호환성 개선 등으로 배후지 화물유치와 기업의 항만배후단지 집적화를 유도해야 한다. 양 항간 상호기업 유치를 통한 지역산업 연계 활성화와 지속적인 교역량 증대로 인한 항만 고정화물 확대 및 고부가가치 물류증진이 가능할 것이다(〈그림 - 1〉 참조).

1단계는 항만간 피더항로 연결단계로 중국 중소항만들의 지역중심항만에 대한 종속현상 유지이다. 2단계는 피더항로의 활성화로 중국 중소항만과 우리나라 부산, 광양항과의 연계성 증진과 함께 대량의 물동량 이동이다. 3단계는 항만과 항만 간의 연계가 아닌 배후단지와 배후도시까지의 연계를 통한 지역 제조업과 물류업의 통합단계로까지 발전할 수 있다. 이는 한중일 자유무역지역(free trade zone) 제도 통합과 연결될 수도 있을 것이다(〈그림 - 2〉 참조).

한중 포트얼라이언스의 초기 투자대상으로 환발해권과 상하이 주변의 중형항만들, 황해와 장강권 소형항만들이 가능할 것으로 예상된다. 환발해권과 상하이 주변 중형항만들은 요녕성 영구항, 하북성 진황도항, 산둥성 위해항, 연태항, 강소성 연운강항 등이다. 황해와 장강권 소형항만들은 요녕성 금주항, 광하항, 단둥항 하북성 경탄항(당산), 강소성 대풍항, 장강권내 태창항, 강음항 등이다.

넥스트 차이나(Next China) 전략을 고려한 더 넓은 범위의 제후 대상으로 확대

한중 포트얼라이언스의 조속한 추진은 동북아지역 내 우리나라 항만들의 허브화 전략을 현실화시키고 동남아, 인도 등 넥스트 차이나¹¹⁾ 전략에 입각한 우리나라 해운항만물류 산업의 미래전략에 선구자적인 전략이 될 수 있다. 현재 한중 포트얼라이언스 관점에서 추진되는 일부 구간에서 이미 실질적인 항만물동량 창출¹²⁾이 예상되고 있다. 이 외에 상호 항만물류시설 투자와 기업유치를 통해 국제 분업화가 촉진되고 이는 물류산업의 부가가치 증진을 가능하게 할 것이다. 또한, 상호 항만물류시설 투자



11) 글로벌 기업들은 중국의 외자투자정책 변화, 경기과열화, 자국기업 보호정책 등 기업환경 악화에 따라 이미 중국 중심에서 탈피하여 동남아시아, 인도 및 중동지역에 대한 전략적 접근을 시도하고 있음(자료: 삼성경제연구소, 「2006년 글로벌 기업 동향」, 2006. 1. 18).

12) 중국 장강하구의 타이창항과 부산, 광양을 연결하는 피더라인(382TEU급, 주 1항차)이 포트얼라이언스 개념하에 2006년 9월에 연결됨으로써 얼라이언스당 연간 2만 6천TEU정도의 항만 창출효과가 가능(연간 2만 6천TEU = 382급선박 × 0.5(소송률) × 2(왕복) × 1.3(환적률) × 52주).

를 통한 지역간 교역량 증진과 지역중심산업 간의 분화현상을 촉진하여 다양한 형태의 부가가치 물류를 위한 비즈니스 모델의 창출에 기여한다. 뿐만 아니라, 산업 특성에 맞는 입지 이동으로 해당지역 내 기업들의 경쟁력 제고가 가능하고 양 지역간 해운항만물류 산업의 활성화와 연계를 통한 국제 항만클러스터 구축으로 새로운 지역화에 의한 경제적 파급효과가 높을 것으로 보인다.

조속하고 적절한 포트얼라이언스의 추진을 위해서는 정부차원에서 정책추진을 위한 로드맵(road map)이 우선 갖추어져야 한다. 우리 중심의 해외물류거점 확보를 위한 글로벌 네트워크 관점에서 체계적 발굴, 투자, 연계, 협력, 제휴, 실행 등을 위한 체계적인 로드맵이 필요한 것이다. 그 다음은 중국 내 군소항만에 대한 현황조사 및 분석이 필요하고, 국내외 선사를 통한 전략적 차원의 다양한 피더항로 개설을 지원해야 한다. 이를 보다 활성화시키기 위해서 지역간 물류협력 비즈니스모델의 발굴도 병행되어야 할 것이다. 중국 항만들과 항만배후단지에 대한 투자재원 마련이 필요하고 한중 양 지역 항만당국과 지자체 간의 다자간 공동투자 및 상호협력을 위한 협정체결에 적극적인 지원도 필요할 것이다. 이는 다시 한중일 삼국 간의 포트얼라이언스 전략¹³⁾으로 확대되어야 하며, 넥스트 차이나 전략을 고려한 더 넓은 범위의 제휴대상으로 확대되어야 할 것이다.

소극적인 항만지원 정책에서 벗어나 적극적인 항만지원 정책을 글로벌 관점에서 추진하여 우리 중심의 글로벌 물류네트워크 구축을 조기에 완성해야 할 것이다. 우리 중심의 글로벌 물류네트워크 구축은 우리나라 해운항만산업뿐만 아니라 국가적 성장원동력으로 지속적인 국부창출에 크게 기여할 것이다.



13) 일본 역시 수퍼중추항만 지정에 탈락한 니가타, 모지, 하카다 등 일본 서안과 홋카이도 지역의 항만은 지역의 경제 활성화와 항만의 생존을 위해 한국의 항만들과 과거와 다른 형태의 보다 적극적인 협력체제 구축을 강력히 요구하고 있으며, 한 예로 니가타현은 요코하마로 반출되던 화물이 니가타항과 부산항을 거쳐 나갈 수 있도록 ICD 건설 및 내륙 통관제 시행 준비 중에 있음(자료: 해양수산부 내부자료, 2006).

<표 - 1> 세계 10대 글로벌 터미널 운영업체(GTO) 현황

순 위		운 영 업체	2005		2004	
2005	2004		TEU(백만)	점유율(%)	TEU(백만)	점유율(%)
1	1	Hutchison	51.8	13.0	47.8	13.3-
2	3	APM	40.4	10.1	31.9	8.9
3	2	PSA	40.3	10.1	33.1	9.2
4	4	P&O Ports	23.8	6.0	21.9	6.1
5	5	Cosco	14.7	3.7	13.3	3.7
6	7	DP World	12.9	3.2	11.4	3.2
7	6	Eurogate	12.1	3.0	11.5	3.2
8	8	Evergreen	8.7	2.2	8.1	2.3
9	10	MSC	7.8	2.0	5.7	1.6
10	9	SSA Marine	7.3	1.8	6.7	1.9

자료: *Journal of Commerce*, 2006월 7월 31일자

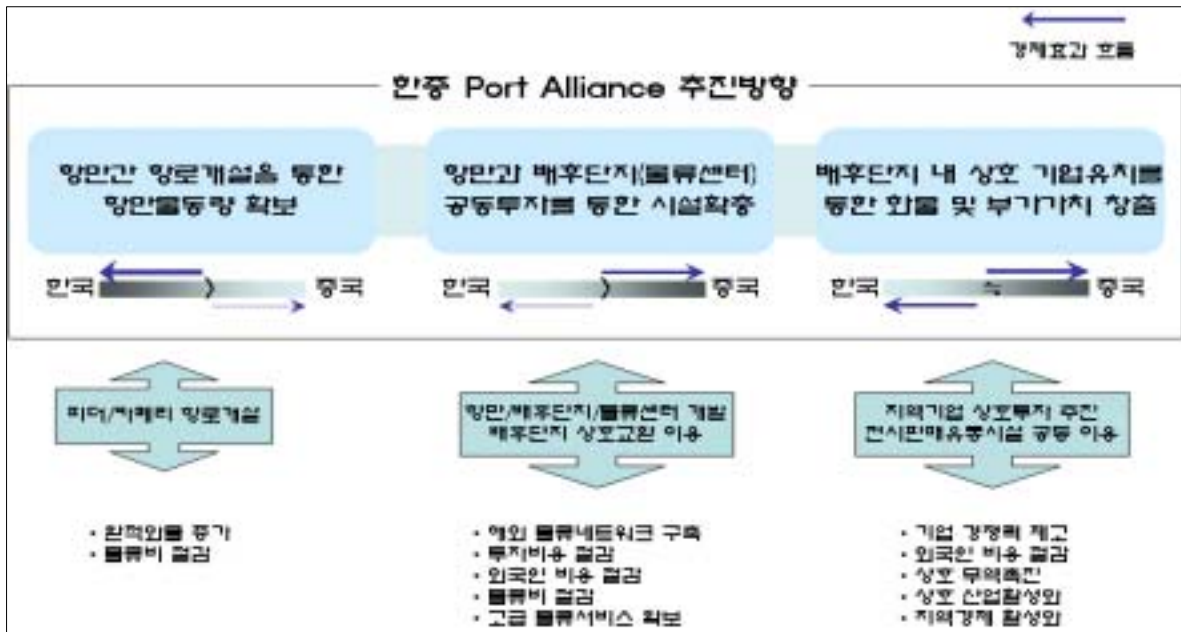
<표 - 2> 중국 5대 항만의 컨테이너 물동량 점유율 추이

항 만	2002		2003		2004	
	물동량	점유율	물동량	점유율	물동량	점유율
상하이	8,610	23.5	11,283	27.2	14,557	27.7
선젠	7,614	20.8	10,615	25.6	13,650	26.0
칭다오	3,410	9.3	4,239	10.2	5,140	9.8
닝보	1,860	5.1	2,772	6.7	4,006	7.6
천진	2,410	6.6	3,015	7.3	3,814	7.3
5대항만물동량	23,904	65.4	31,924	77.0	41,167	78.3
전체항만물동량	36,573	100.0	41,449	100.0	52,556	100.0

자료: *CI yearbook*, 각 년도

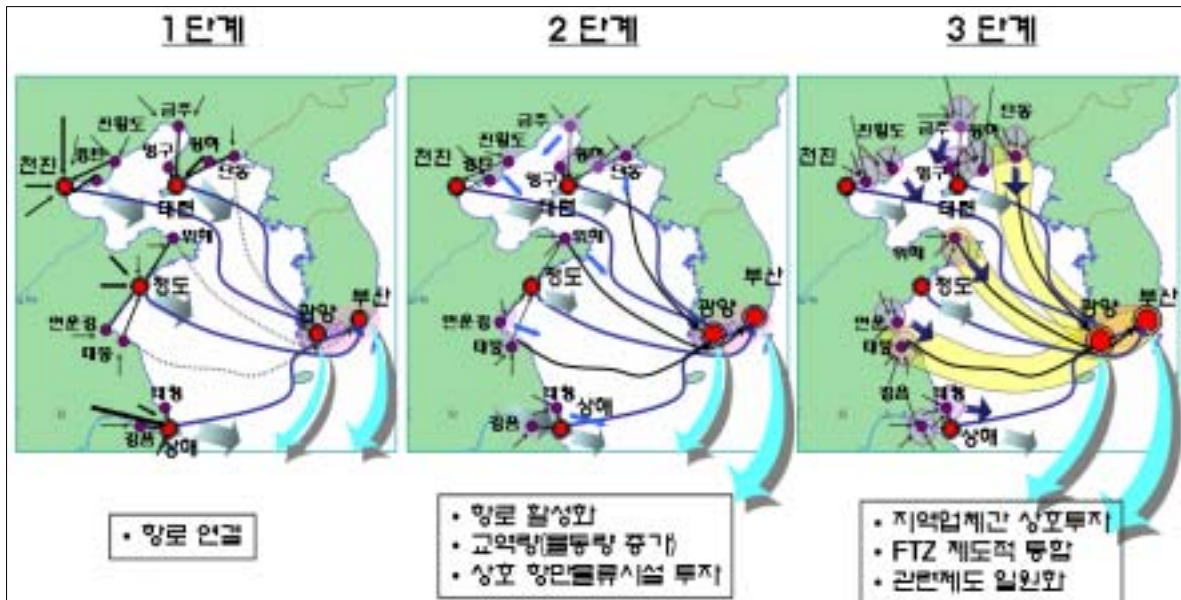
<그림 - 1>

한중 포트얼라이언스 추진방향



<그림 - 2>

한중 포트얼라이언스 추진과정



<그림 - 3>

한중 포트얼라이언스 구축 개념도

