

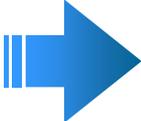
부산항의 현황과 발전전략

- Pandemic 하의 부산항 -

2020. 07.

목 차



- 
- 1 **Pandemic 하의 부산항**
 - 2 **부산항의 경쟁력, Challenge**
 - 3 **발전전략**

2020년 국제여객 · 크루즈 전망 ?



➔ 크루즈

연 도	2016	2017	2018	2019
기항 횟수	206	108	84	108
여객 (천명)	570	170	140	189

➔ 국제여객

- √ 일본 4개 항로(정기선)
 - 오사카, 대마도, 후쿠오카, 시모노세키
 - 연간 약 143만명 이용(2018년)
 - * 2019년 : 93.7만명



COVID-19 부산항의 대응



항만운영 대응

- 부산항 유관기관 코로나19 공동 대응 협력
- 항만 현장 근무자 방역물품 지원
- 식당폐쇄, 선원 접촉 제한, 외부 출입자 체크
- 장치울 점검 등 운영사와 협조체제 구축

크루즈.국제여객 대응

- 입국장 열화상 카메라 검역심사
- 선박 출항 후 해당 터미널 전체 방역 실시
- '20.5월 현재 수리.보급외 크루즈 입항금지

항만공사 경영 대응

- **주요 운영인력 별도 분리 근무(백업팀)**
- 감염증 예방을 위한 공용시설 소독
- 내방객 지정 장소에서 업무협의 등

코로나19 모범적 대처로 부산항의 신뢰도와 경쟁력 제고

Pandemic 하의 부산항 경쟁력



(단위 : 000TEU,%)

순위		항구	총물동량	증감률
2019	2020. 5월 누계			
1	1	상하이	16,450	△7.5
2	2	싱가포르	14,929	△0.7
3	3	닝보-저우산	10,720	△6.7
6	4(↑)	부산	9,000	△1.5
4	5(↓)	선전	8,860	△13.4
5	6(↓)	광저우	8,700	△3.9

• Source : 각 항만당국 홈페이지 및 Alphaliner monthly monitor

부산항, 글로벌 항만 COVID-19 대응 주도



▶ 팬데믹(Pandemic) 下 항만 교류

● 국제 항만 협회(IAPH) 회원 항만 매주 화상회의 진행

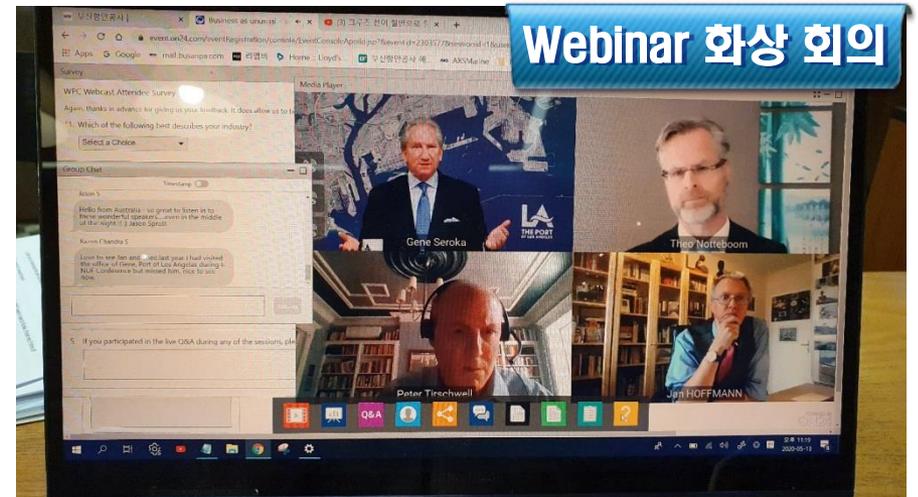
- Pandemic 관련 동향, 정보, 대응 협력
- 부산항의 방역 모범사례 전파

● 화상 세미나 (Webinar) 체제 구축

- 세계 주요 항만연구기관(Alphaliner, Drewry)과의 세계 해운 주요 이슈 논의
- Pandemic 하 단기, 중장기 시황 예측

● 중국 주요 항만 공동 COVID-19 협력

- 위로 서한 교류(천진, 대련, 칭다오, 상해, 닝보, 심천, 광저우, 샤먼)
- 중국 주요 항만의 부산항 종사자 의료용 마스크 제공(상해 4,000, 샤먼 5,000, 칭다오 5,000매)



목 차



1 **Pandemic 하의 부산항**

➡ 2 **부산항의 경쟁력, Challenge**

3 **발전전략**

컨테이너화물 특화 항만(94%)



(Unit : million TON)

No.	항구	합계	컨테이너	Ratio
1	상하이	730	397	53%
2	싱가포르	593	328	55%
3	로테르담	461	127	28%
4	부산항	401	376	94%
5	동경항	85	45	54%

• Source: China Ports Yearbook(2017), MPA, Port of Rotterdam, JIFFA

World's 6th Busiest Container Port



RANK (2019)	PORTS	YEARLY THROUGHPUT		
		2018	2019	YoY(%)
1	SHANGHAI	42,010	43,303	3.1
2	SINGAPORE	36,599	37,196	1.6
3	NINGBO-Zhoushan	26,351	27,535	4.5
4	SHENZHEN	25,736	25,772	0.1
5	GUANGZHOU	21,922	23,236	6
6	BUSAN	21,663	21,992	1.5
7	QINGDAO	19,315	21,010	8.8
8	HONGKONG	19,596	18,303	△6.6
9	TIANJIN	16,007	17,301	8.1
10	LA/LB	17,550	16,970	3.9

(Source: Alphaliner, '20. 4.)

World's 2nd Busiest Transshipment(T/S) Port (2019)



(Unit : 000TEU)

No.	Port	Total	T/S	Ratio
1	Singapore	37,196	32,118	86%
2	Busan	21,992	11,638	53%
3	Port Kelang	13,579	8,542	63%
4	Tanjung Pelepas	9,078	8,506	94%
5	Dubai	14,393	7,340	51%
6	Hong Kong	15,112	4,593	30%

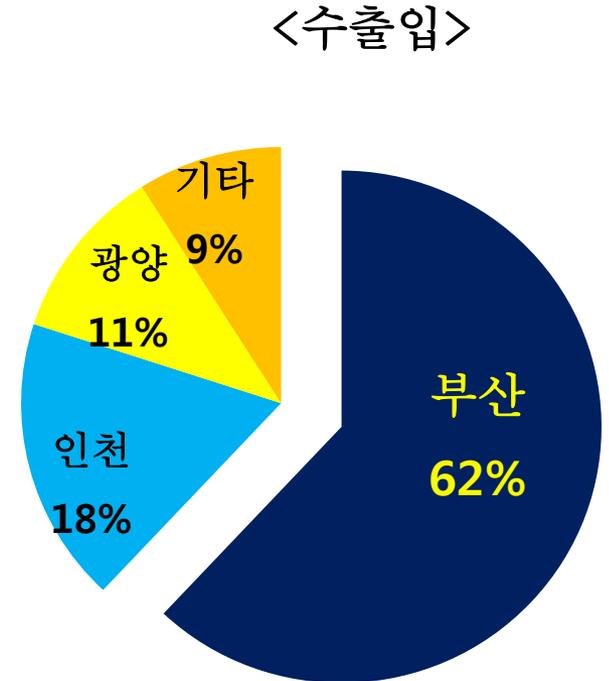
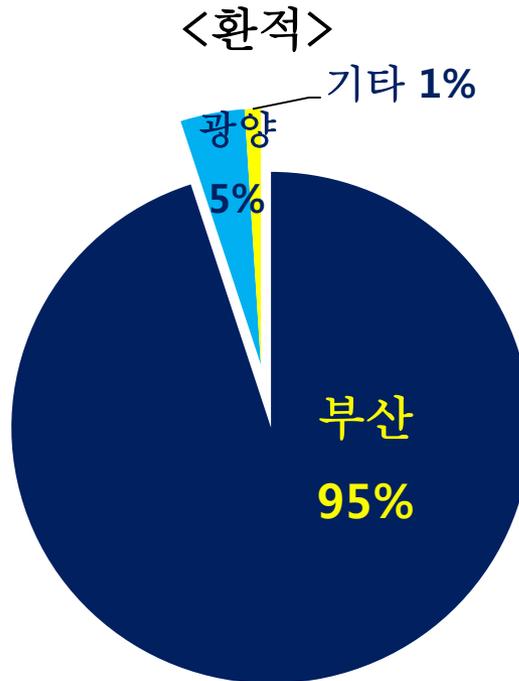
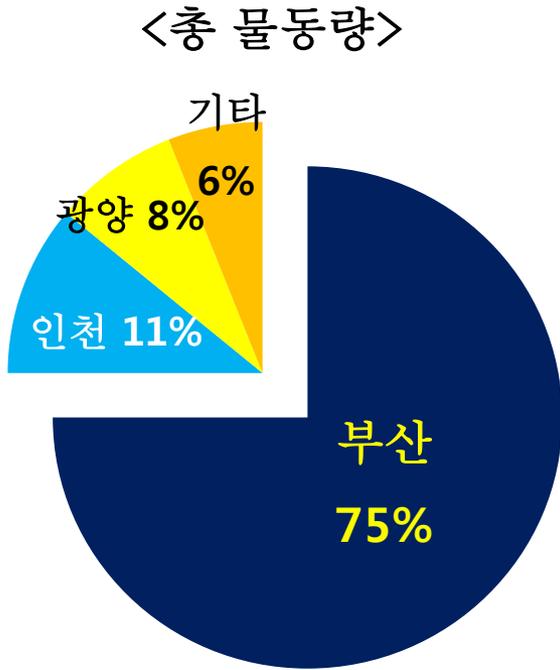
- Official HK port stats include barge moves as "transshipment". The Drewry adjusted figure excludes this and **includes only seagoing vessel to seagoing vessel transshipment**

(Source: Drewry Estimate, '20. 3.)

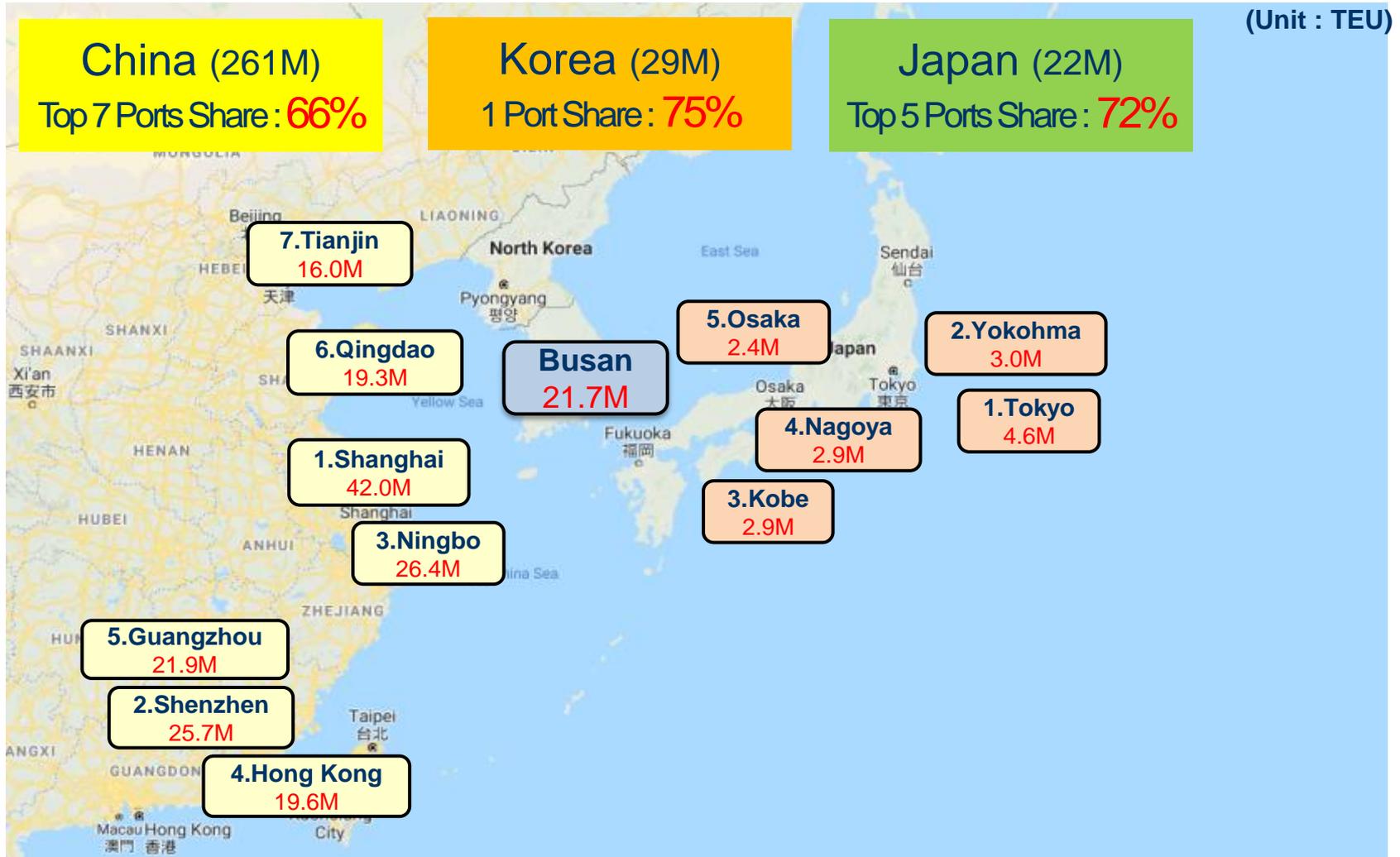
국내 컨테이너 물량 점유율(2019)



- 총 물동량 : 국내 전체 2,912만TEU(2019), 부산항 2,199만TEU, 75%
- 수출입물동량 비중 추이 : 92%(1995) → 75%(2002) → 62%(2019)
- 환적물동량 비중 추이 : 100%(1995) → 93%(2002) → 95%(2019)



Volume Concentration at Busan (2018)



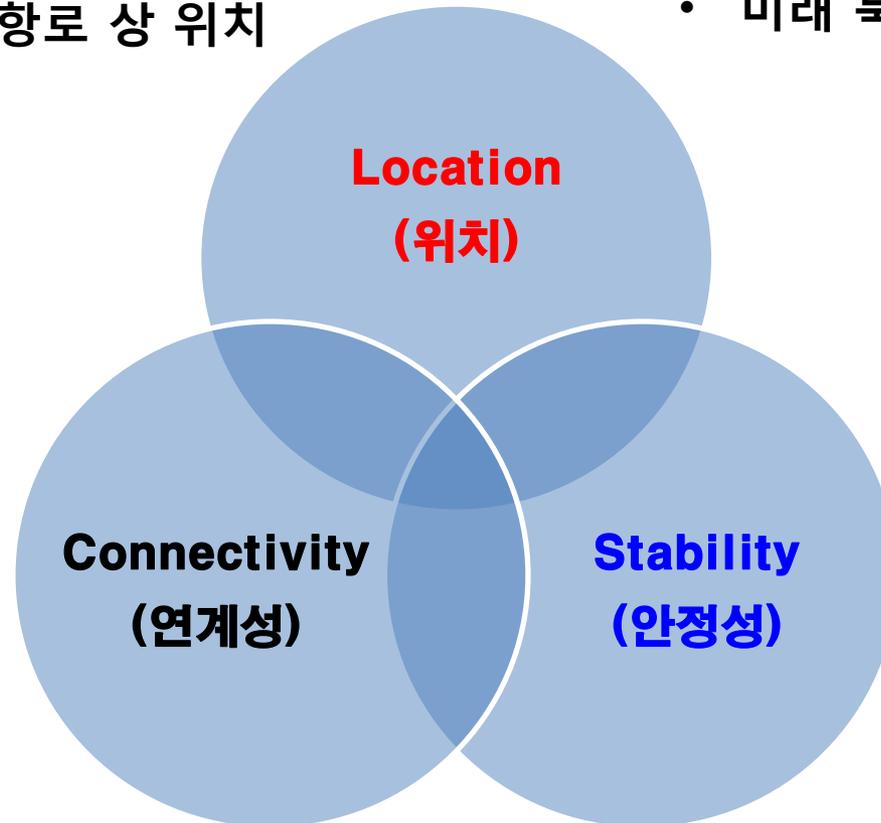
* Source : Lloyd's List 100 Ports(2019)/ Ministry of Transport of China / MLIT of Japan, visualized by BPA

부산항의 경쟁력



- 한.중.일 중심에 위치
- 미주,유럽 간선항로 상 위치

- 미래 유라시아 철도 기종점
- 미래 북극항로 허브항



- 주당 269개 정기선 서비스 제공
- 중국,일본,동남아를 연결하는 그물망 같은 피더 네트워크 제공

- 1년 365일 항만운영
- 안개, 강풍 등 자연재해 영향을 거의 받지 않음

Location : 동북아 중심, 미주.구주 간선행로 위치



동북아(Northeast Asia)

- ✓ 26% 전세계 GDP
- ✓ 40% 컨테이너 물동량
- ✓ 22% 인구

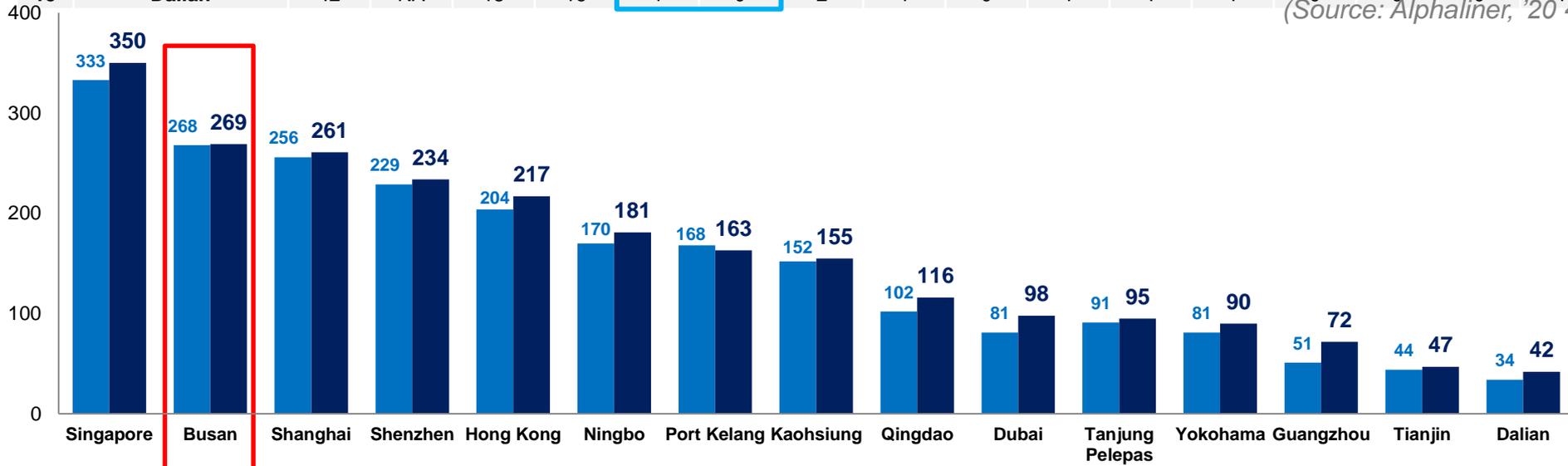


Connectivity : 그물망 같은 글로벌 서비스 네트워크



No.	Ports	Total	China	Japan	S.E. Asia	USWC	USEC	N. Europe	Med	Middle East	Indian sub	E. & S. Africa	W. Africa	Oceania	WCSA	ECSA	Russia
1	Singapore	350	33	11	126	13	10	17	20	20	36	22	14	18	1	8	1
2	Busan	269	47	68	50	25	17	6	9	4	6	3	2	6	12	2	12
3	Shanghai	261	NA	55	68	24	12	18	11	12	14	10	7	11	11	4	4
4	Shenzhen	234	NA	31	85	23	13	15	11	11	16	4	5	6	7	5	2
5	Hong Kong	217	NA	35	117	10	6	8	4	3	8	5	0	5	8	7	1
6	Ningbo	181	NA	14	41	20	9	14	11	14	14	10	8	10	9	4	3
7	Port Kelang	163	24	9	52	5	3	5	3	12	32	8	4	5	0	1	0
8	Kaohsiung	155	31	26	58	12	4	3	3	1	2	2	1	8	4	0	0
9	Qingdao	116	NA	20	32	9	4	6	5	8	9	8	3	5	4	1	2
10	Dubai	98	10	0	11	1	3	5	12	34	11	9	2	0	0	0	0
11	Tanjung Pelepas	95	13	3	40	2	4	8	0	1	2	9	6	7	0	0	0
12	Yokohama	90	34	NA	33	9	0	2	0	0	0	1	0	4	6	0	1
13	Guangzhou	72	NA	6	31	5	1	3	2	4	2	6	8	3	0	0	1
14	Tianjin	47	NA	13	16	1	1	4	1	2	2	3	3	0	0	0	1
15	Dalian	42	NA	18	16	1	0	2	1	0	1	1	1	0	0	0	1

(Source: Alphaliner, '20 4.)



Stability : 365일 중단 없는 항만운영



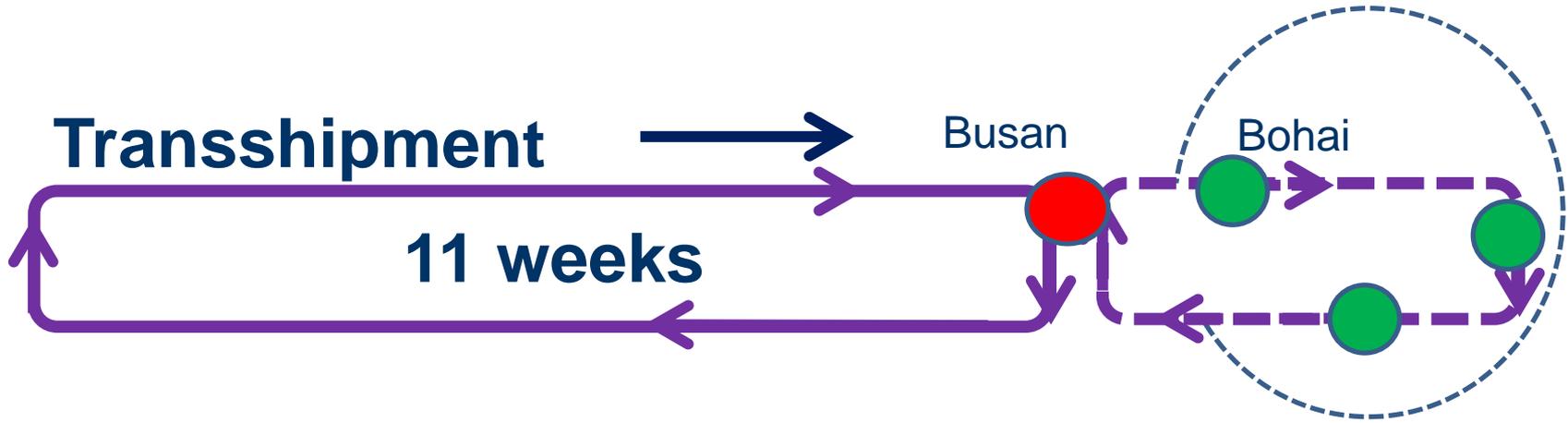
Year	Port	Jan	Feb	Mar	Apr	May	Jun	Jul	Aug	Sep	Oct	Nov	Dec	TTL
2018	Shanghai (Yangshan)	1.9	0.3	6.3	4.2	2.7	0.6	1.8	2.3	0.0	0.9	0.8	2.1	23.7
	Shanghai (Waiqao Ciao)	2.0	0.0	3.0	0.2	0.7	0.0	1.0	2.7	0.0	0.0	0.2	1.0	10.9
	Ningbo	2.3	1.4	6.9	6.2	3.3	0.3	3.6	6.8	1.1	3.1	3.7	3.1	41.7
	Qingdao	0.5	0.0	4.8	3.6	4.4	8.4	6.0	4.3	0.0	0.0	0.0	0.9	33.0
	Tianjin	0.0	0.0	0.8	0.0	0.6	0.0	0.0	1.8	0.0	0.0	0.9	0.6	4.7
	Dailian	0.0	0.0	0.0	3.8	4.4	2.9	7.8	7.3	3.1	1.0	2.1	4.3	36.7
	Total	6.7	1.7	21.8	18.2	16.1	12.2	20.1	25.2	4.3	5.0	7.7	12.0	150.8
2019	Shanghai (Yangshan)	1.2	1.4	2.1	2.6	1.8	-	0.6	1.9	1.8	1.0	0.3	-	14.8
	Shanghai (Waiqao Ciao)	0.1	0.3	0.2	2.5	1.2	-	-	1.9	2.5	1.3	0.4	1.1	11.4
	Ningbo	2.1	0.6	2.3	6.7	1.5	1.1	2.8	4.8	4.7	4.3	3.1	3.1	36.9
	Qingdao	0.3	0.2	0.4	5.6	0.9	1.9	0.5	2.4	0.3	-	1.8	0.5	14.8
	Tianjin	0.8	1.0	0.0	0.3	-	0.3	-	1.9	0.3	0.8	0.8	0.6	6.9
	Dailian	2.7	2.5	9.1	0.8	5.1	1.7	1.8	3.2	1.7	4.4	3.7	4.9	41.7
	Total	7.3	5.9	14.1	18.5	10.5	5.0	5.6	16.1	12.9	15.7	17.4	16.5	145.3
2020	Shanghai (Yangshan)	1.5	2.8	0.6										4.9
	Shanghai (Waiqao Ciao)	0.0	0.6	0.2										0.8
	Ningbo	1.5	3.6	2.4										7.5
	Qingdao	0.2	1.3	0.8										2.3
	Tianjin	0.8	3.0	2.3										6.1
	Dailian	5.0	6.5	3.5										15.1
	Total	9.0	17.8	9.8										36.6

(Source: Carrier A, '20 4.)

부산항 환적 Model 예1 : Bohai-Busan T/S



Saving 1-7 days by not going into the Bohai – instead using a dedicated feeder



(Source : Sea-Intelligence Analysis, '16)

부산항 환적 Model 예2 : Tomakomai-Busan T/S

40ft	Savings	%
Dry	\$ 2,876	40.1% ↓
Reefer	\$ 3,384	43.2% ↓

Route1 Tomakomai → Yokohama → Longbeach
 - Total cost : \$ 7,168(40FT)/ \$ 7,838(Reefer)

13days

Route1

Longbeach

Route2

12days

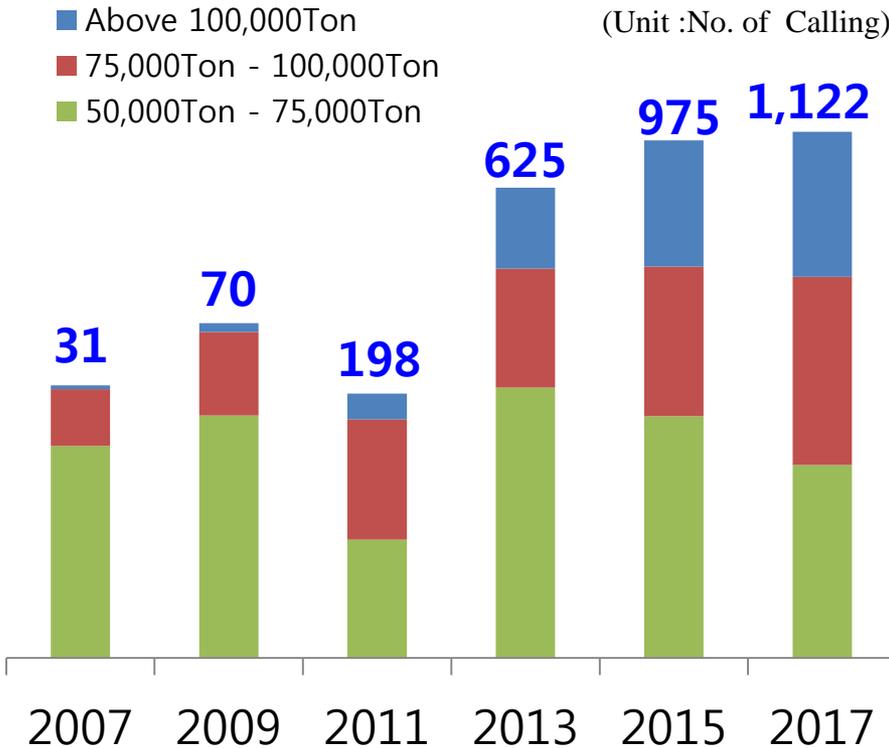
Route2 Tomakomai → Busan → Longbeach
 - Total cost : \$ 4,292(40FT)/ \$ 4,454(Reefer)

(Source : 'A' Japanese Logistics Company,'19. 2.)

Opportunity : 대형선 기항과 환적 증가



➤ Bigger ships calling at Busan



HMM ALGECIRAS ('20. 4.28.)



(Ultra Large Container Vessel)

- Capacity: 23,964TEU
- DWT/Draft: 232,606tons/16.5m
- Length: 400m
- Breadth: 61m

* Source : BPA-Net

Challenge : 국제 환경 급변 및 불확실성 증대



미.중 무역전쟁, COVID-19
등 국제경제 불확실성 지속

- 물동량 증가 둔화, 항만간 경쟁 심화
 - 2018년 5.8 %, 2019년 1%대
- 해운선사 M&A, 해운동맹 대형화
 - 4개 동맹 3개로 재편

한.중,한.일 갈등, COVID-19
로 부산항 이용 여행객 감소

- 크루즈 기항 및 중국 여행객 급감
 - 2016년 57만, 19년 19만, 20년 ?
- 한.일간 부산항 여행객 급감
 - 2018년 143만, 19년 94만, 20년?

제4차 산업혁명에 따른
항만경쟁력 차별화

- 빅데이터, 블록체인, IOT, AI 기반 구축
 - 스마트 항만 추구
- 항만 자동화 추진
 - 무인 자동화 컨테이너 터미널 추진

친환경(Green Port) 항만
구축 요구

- 항만으로 부터의 배출 오염물질 저감 추진
 - CO2, NOX, SOX,PM10, 2.5(미세먼지)
 - AMP, LNG연료, 전기동력, 태양광 등

Challenge : 원양 선사 M&A 및 해운동맹 대형화



Until Q2 2017

2M



O3



G6



CK
YHE



As of Q2 2020

2M +



OCEAN



THE



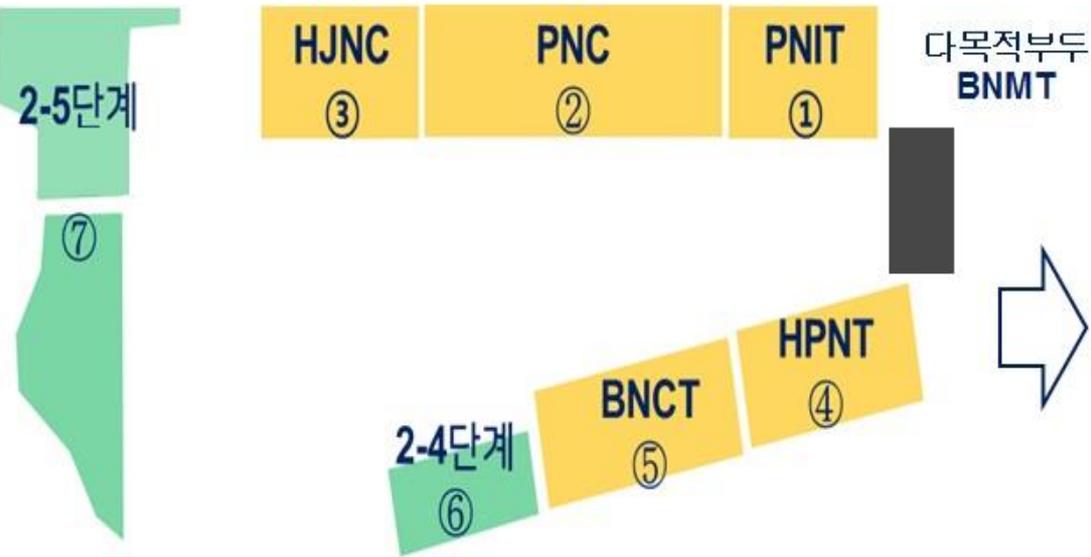
Challenge : 신항 운영사 다원화



“3~4개로의 운영 체제 개편을 통한 효율적인 항만 서비스 제공으로 부산항 신항의 환적 경쟁력 강화”

<3개 Alliance의 선택>

<운영체제 개선>



- ### 3~4개 운영사 체제 구축
- 1 신항 선석공동운영 추진
 - 2 인접터미널 간 환적화물 내부운송(ITT)
 - 3 다목적부두 기능전환

- ### BPA의 정책조정기능 강화
- 1 일정 공공지분 확보
 - 2 신규 공급 터미널의 통합 운영 체제 구축

Challenge : 북항.신항 양항체제



《 북.신항 육상운송 비용. 시간 》

- ❖ 종전 : 북항내
 - 2만원/3만원(20ft/40ft), 0.1~0.5 시간
- ❖ 현재 : 양항간
 - 6만원/8만원(20ft/40ft), 1 시간 이상



Challenge : 높은 중,미,일 3개국 의존도(2019)

- Top 3 nations(CHA, USA, JPN) account for **55.4%** of total volume
- **61%** of T/S Volume

(Unit : 000TEU)

RANK	PORTS	Throughput(TEU)			YoY Growth Rate(%)		
		TOTAL	LOCAL	T/S	TOTAL	L/C	T/S
TOTAL		21,992	10,354	11,638	1.5	1.2	1.8
1	China	5,677	2,180	3,497	4.8	9.7	2.0
2	USA	3,277	1,519	1,757	-2.1	0.9	-4.5
3	Japan	3,234	1,408	1,827	3.3	3.1	3.5
4	Canada	661	216	445	-10.5	-10.4	-10.5
5	Vietnam	629	408	221	0.2	2.8	-4.3
6	Mexico	574	297	276	6.8	3.9	10.1
7	Russia	547	255	292	5.5	7.7	3.8
8	India	427	301	126	2.9	2.9	3.0
9	Thailand	415	197	217	1.3	5.2	-2.0
10	Indonesia	373	191	183	-2.4	-0.4	-4.5

(Source: BPA-NET)

세계 Top 10 컨테이너 항만 & 순위 추이



(단위 : 000TEU)

	1985	1990	2000	2002	2004	2008	2010	2012	2014	2016	2018	2019
1	Rotterdam (2,655)	Singapore (5,224)	Hong Kong (18,090)	Hong Kong (19,144)	Hong Kong (21,932)	Singapore (29,918)	Shanghai (29,069)	Shanghai (32,529)	Shanghai (35,285)	Shanghai (37,133)	Shanghai (42,010)	Shanghai (43,303)
2	NY/NJ (2,367)	Hong Kong (5,101)	Singapore (17,090)	Singapore (16,941)	Singapore (21,329)	Shanghai (27,980)	Singapore (28,431)	Singapore (31,649)	Singapore (33,868)	Singapore (30,904)	Singapore (36,599)	Singapore (37,196)
3	Hong Kong (2,289)	Rotterdam (3,667)	Busan (7,540)	Busan (9,453)	Shanghai (14,557)	Hong Kong (24,248)	Hong Kong (23,532)	Hong Kong (23,097)	Shenzhen (24,030)	Shenzhen (23,997)	Ningbo (26,351)	Ningbo (27,535)
4	Kobe (1,519)	Kaohsiung (3,495)	Kaohsiung (7,426)	Shanghai (8,620)	Shenzhen (13,650)	Shenzhen (21,400)	Shenzhen (22,509)	Shenzhen (22,941)	Hong Kong (22,270)	Ningbo (21,570)		Shenzhen (25,772)
5	Antwerp (1,350)	Kobe (2,596)	Rotterdam (6,274)	Kaohsiung (8,493)	Busan (11,492)	Busan (13,453)	Busan (14,194)	Busan (17,041)	Ningbo (19,450)	Hong Kong (19,632)	Guangzhou (21,920)	Guangzhou (23,236)
6	Yokohama (1,327)	LA (2,587)	Shanghai (5,613)	Shenzhen (7,614)	Kaohsiung (9,710)	Dubai (12,000)	Ningbo (13,144)	Ningbo (16,830)	Busan (18,652)	Busan (19,455)	Busan (21,663)	Busan (21,992)
7	Hamburg (1,159)	Busan (2,348)	LA (4,879)	Rotterdam (6,506)	Rotterdam (8,300)	Ningbo (11,226)	Guangzhou (12,550)	Guangzhou (14,743)	Qingdao (16,624)	Guangzhou (18,820)	Hong Kong (19,596)	Qingdao (21,010)
8	Keelung (1,158)	Hamburg (1,969)	LongBeach (4,601)	LA (6,106)	LA (7,321)	Guangzhou (11,001)	Qingdao (12,012)	Qingdao (14,500)	Guangzhou (16,160)	Qingdao (18,010)	Qingdao (19,315)	Hong Kong (18,303)
9	Busan (1,148)	NY/NJ (1,872)	Hamburg (4,248)	Hamburg (5,374)	Hamburg (7,003)	Rotterdam (10,830)	Dubai (11,600)	Dubai (13,265)	Dubai (15,249)	LA/LB (15,632)	LA/LB (17,550)	Tianjin (17,301)
10	LongBeach (1,141)	Keelung (1,828)	Antwerp (4,082)	Antwerp (4,777)	Dubai (6,429)	Qingdao (10,320)	Rotterdam (11,146)	Tianjin (12,295)	LA/LB (15,161)	Dubai (14,772)	Tianjin (16,007)	LA/LB (16,970)

목 차



1 **Pandemic 하의 부산항**

2 **부산항의 경쟁력, Challenge**

3 **발전전략**

부산항의 과거.현재



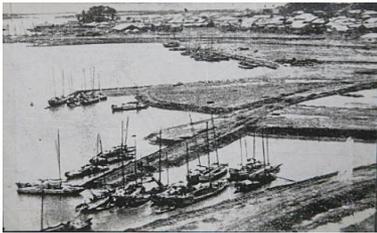
2019

21.9백만 TEU

1978

0.5백만 TEU

초창기
(1876~1940)



- 1876년 부산항 개항

성장기
(1940~1970)



- 1944년 일반화물부두 개발

번영기
(1970~2005)



- 1978년 부산항 최초 컨테이너 터미널인 자성대부두 개항

부흥기
(2005~)



- 2005년 부산항 신항개항
- 2008년 북항재개발 프로젝트 착공



동북아해운물류중심.국민경제발전에 기여

❖ 항만연관서비스허브

❖ 해양관광비즈니스허브

❖ 글로벌 물류허브

스마트항만

친환경항만
(Green Port)

글로벌물류허브 : 신항건설



- 북항 : 대부분 Intra Asia 선사들 기항, 국제여객선 및 크루즈선 기항
- 신항 : 글로벌 원양선사들 기항, Hub항으로 이용
- 감천항 : 일반화물, 냉장·냉동 화물 등





북항

▶ 인트라 아시아 선사 모항



국적선사 : 고려해운, 흥아해운, 장금상선 등 14개선사
외국선사 : CMA-CGM, Evergreen 등

※ 글로벌항만순위 22위 콜롬보 - **23위 북항(699만TEU)** - 24위 자카르타

신항

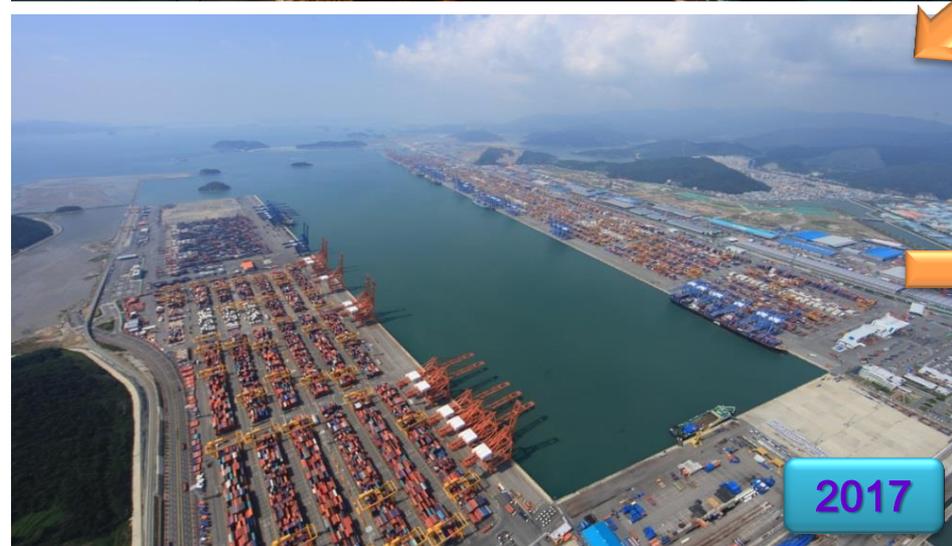
▶ 글로벌 선사 환적항



2M, Ocean, The Alliance

※ 글로벌항만순위 11위 두바이 - **12위 신항(1,467만TEU)** - 13위 로테르담

글로벌물류허브 - 부산항 신항 건설(1995~)

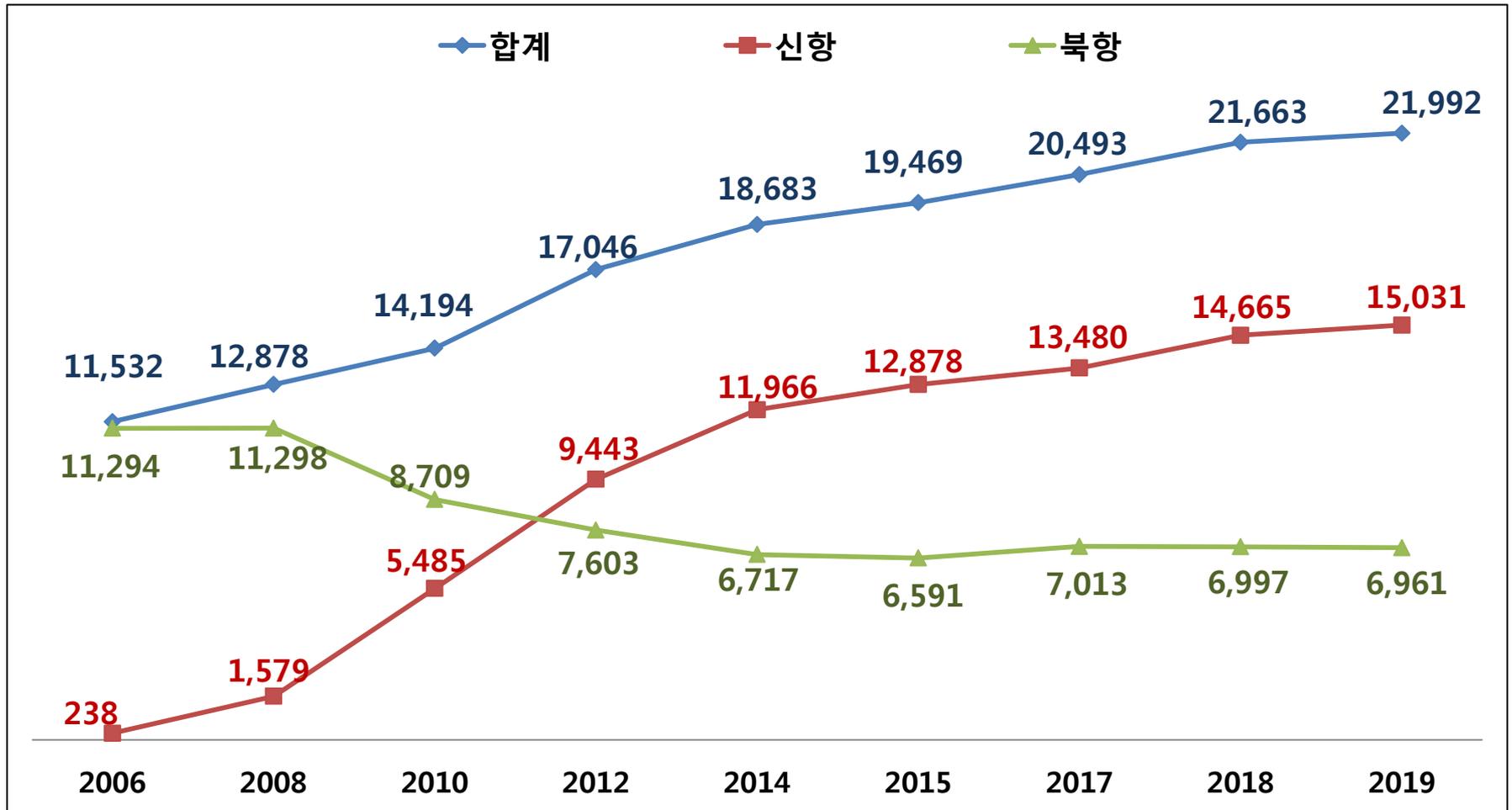


신항.북항 컨테이너 물동량 추세



68% 물동량 신항에서 처리

(단위 : 000TEU)



신항건설계획



현재		미래	
	선석 (컨테이너) 23 (21)		선석 (컨테이너) 57 (53)
	선석길이 (컨테이너) 7.55 km (7.25km)		선석길이 (컨테이너) 11.53km
	수심 15~21m		기간 By 2040

신항 단계별 확장계획(~2040)



응동 관광.레저 복합단지

응동 배후단지

2-5, 6 단계(건설 중)

2-4 단계(건설 중)

서측 배후단지

제2 신항

북항기능 재편 - '컨' 기능 최적화 및 관련산업 육성



부산항대교 안쪽 : 항만 관련산업 육성

- 항만기능 최대한 유지하며 단계적으로 재개발 등 기능 전환
- 유희시설을 활용한 해양관광 및 레저시장 활성화

부산항대교 바깥쪽 : '컨'기능 최적화

- 선석 통합 후 '컨' 기능 유지('35년 이후)
- 인트라아시아 선사 모항으로 육성



북항 경쟁력 강화 _ 북항 운영사 통합



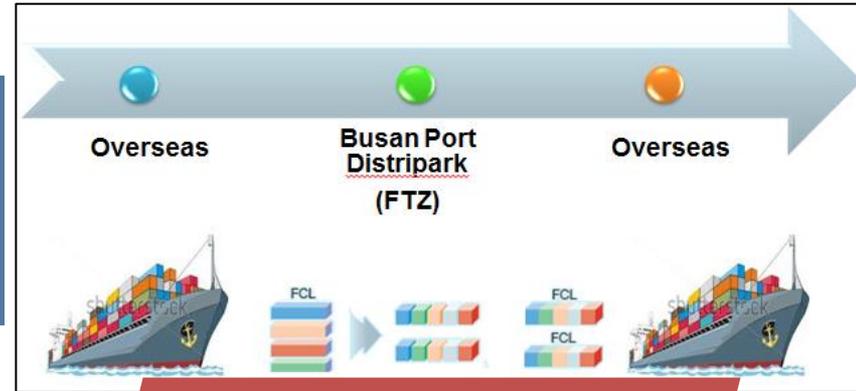
부두명	~2013년	2013년 11월	2016년 11월	2023(예상)
운영사 수	7개 사	4개 사	3개 사	2~3개 사
신선대	대한통운	대한통운	BPT (대한통운+BIT 통합)	?
감만	세방 한진해운 인터지스	BIT (감만부두 통합)		
신감만	DPCT	DPCT	DPCT	
자성대	허치슨	허치슨	허치슨	2단계 재개발
우암	우암터미널			

신항 배후물류단지 개발

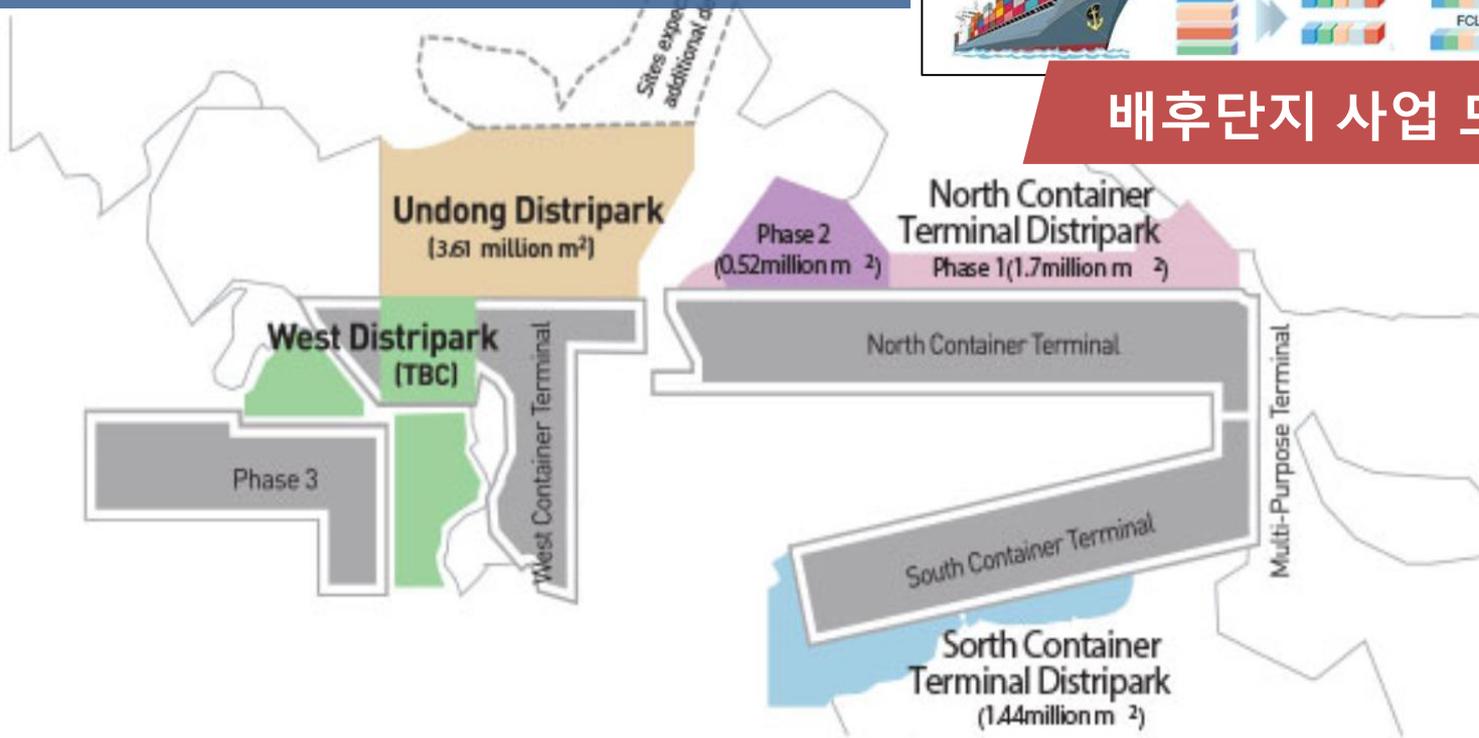


배후단지 개요

- 총 면적 9.4 백만m²
- 화물창출 : 1.7백만 TEU(2016)
- 자유경제구역으로 저렴한 임대료 및 인센티브



배후단지 사업 모델

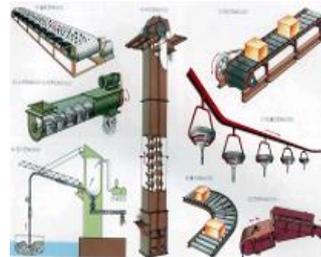


부가가치 및 고용 창출



배후단지 내 부가물류활동

조립



포장



보관



라벨링



◦ 22층 부산항 신항배출부지에서 직결된 알웨이 마시미물류센터(한국 알웨이 제품/노릇 공장)

신항 배후단지 입주 및 투자유치 현황



해외투자자

- ▶ 해외출자기업 총 11개국/98개사 중
 일본(42개사, 43%), 중국(13개사, 13%), 홍콩(12개사, 12%),
 미국/싱가포르(각 10개사, 각 10%), 기타(11개사, 12%) ※ 외국인투자금액 : 약 1,441억원

화물 및 고용 창출

- ▶ 화물 : 1.9 백만 TEU (2019)
- ▶ 고용 : 2,802명 (2019)

Phase	업체수	컨소시움		임대면적 (m ²)	비고
		한국기업	외국기업		
북측 (phase 1-1~4)	30	44	47	1,010,338	30개사 운영 중
응동 (phase 1-1~3)	40	55	51	1,517,594	36개사 운영 중 (4개사 운영준비 중)
Total	70	99	98	2,527,932	-

해양관광비즈니스 허브 - 북항재개발



▶ 사업개요

- 목적 : 노후화된 북항 재래부두 재개발을 통한 친수공간 및 해양관광 거점 조성
- 위치 : 부산광역시 중구 동구일원
(연안 및 국제여객부두, 중앙, 1-4부두 일원)
- 면적 : 1,527,247 m²
- 기반시설 : 2조 388억원
(정부 + 부산항만공사)
- 상부시설 : 6조 4,800억원
(민간시행)
- 사업기간 : 2008~2022년
- 부가가치 창출 31조원
고용창출 12만명



부산항(북항) 재개발사업 항공뷰(20.5월)



부산항(북항) 재개발사업 공원조성예시도



항만연관서비스 허브 - 항만연관산업 육성



**항만연관산업의 종합적 육성을 통한
高부가가치항만으로 도약**

- 부산항 해운관련산업 집중도 전국 최고 (업체 수 기준)
- 부산항을 통해 발생하는 항만연관산업 부가가치 1.3조원, 업체 수 4,511개, 종사자 수 54,974명
- 항만연관산업의 낮은 부가가치 및 비중

구분	부산항	싱가포르	상하이	로테르담	비고
부가가치	1.3조	5.6조	5.3조	8.7조	부산항 15~22%수준
항만연관 산업 비중	22.1%	33.7%	31.7%	60.6%	

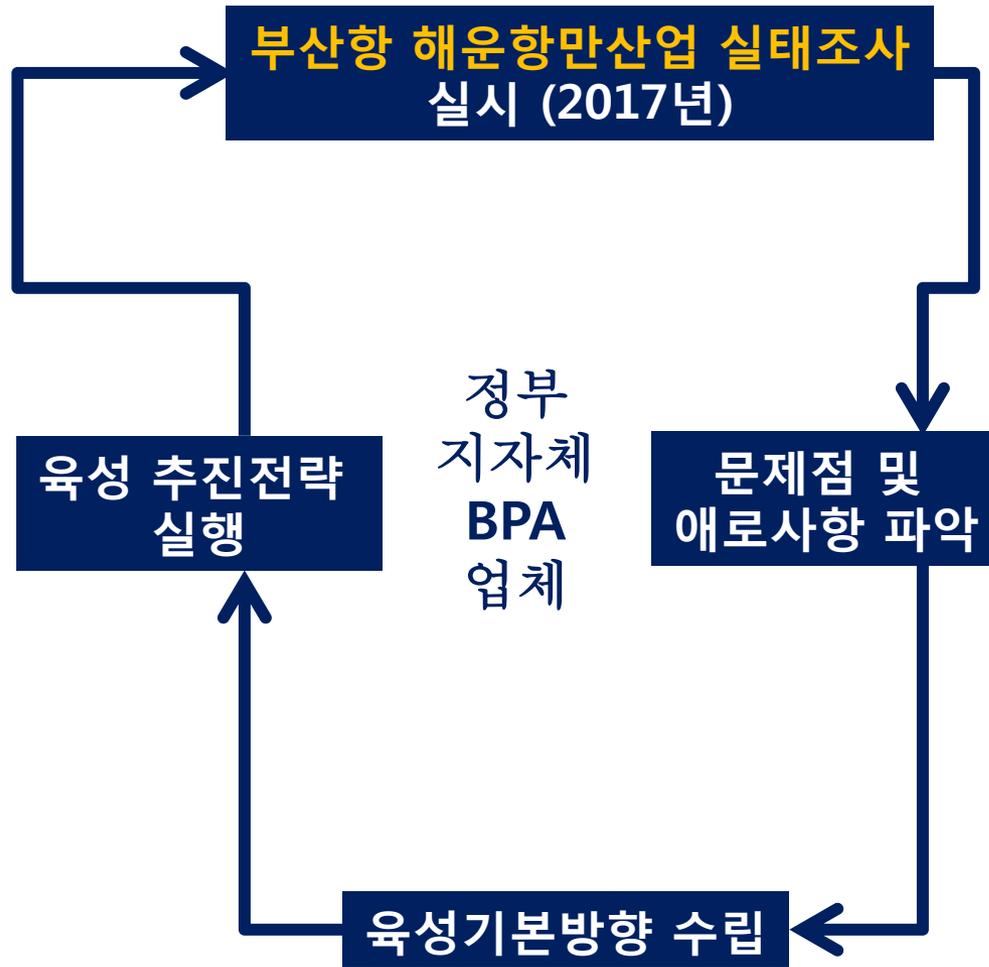
[사업체수]

단위 : 개(%)

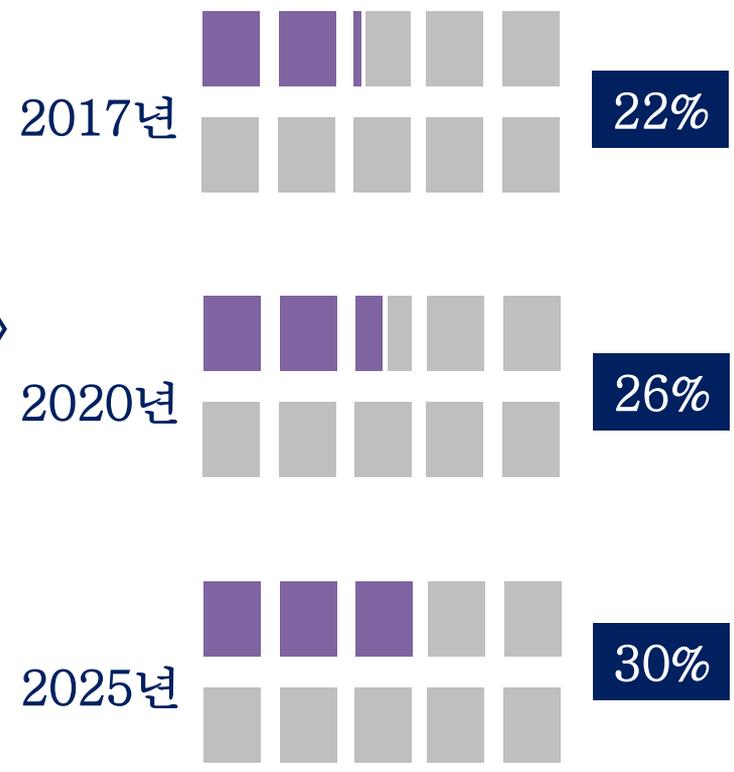
계	여객 운송업	화물 운송업	대리 중개업	광고업	하역업	항만 부대산업	선용품 공급업	수리업
4,511 (100.0)	18 (0.4)	359 (8.0)	1,889 (37.4)	188 (3.7)	85 (1.4)	323 (7.2)	1,413 (31.3)	478 (10.6)

* (2018년 부산항 해운항만산업 실태조사 보고서)

항만연관산업 육성 추진 및 목표



부산항 부가가치 비중



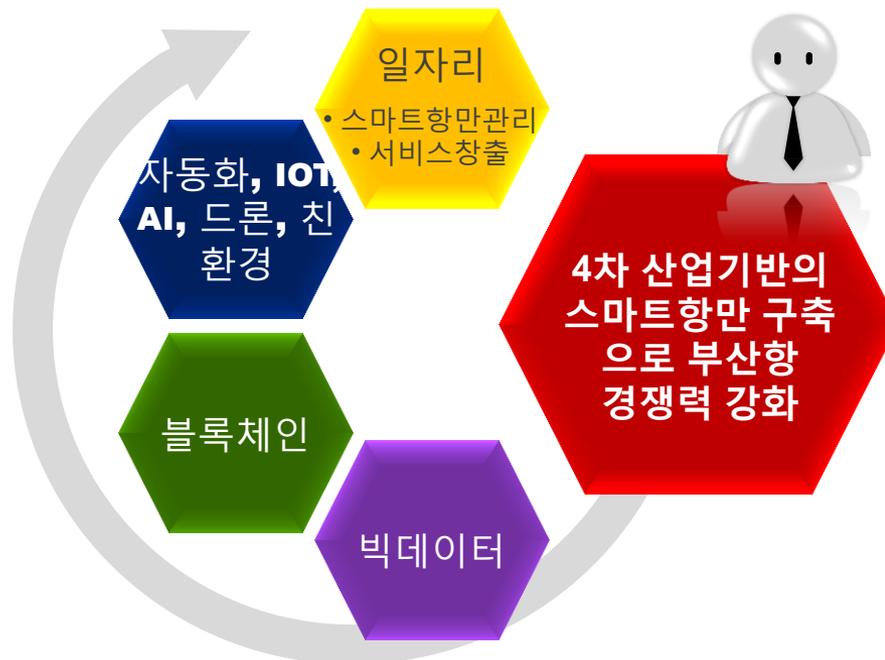
Green Port : AMP, LNG, 전동장비 등



스마트 항만 구축 : BPA R&D 역량 강화



- 빅데이터 : 이해관계자 관련 국내외 데이터 수집, 분석, 결과 공유
- 블록체인 : 데이터 공유, 항만운영 효율화 추구
- 터미널 무인 자동화를 위한 장비, 소프트웨어 개발, 미래 대비
- 기타 IOT, AI, 드론 등 4차 산업 기반 항만물류산업 추구
- 친환경, 미세먼지 저감을 위한 기술 개발
 - 민간기업들과 협업 모델 추구, 고용창출



BPA 부산항 컨트롤 타워

부산항만공사 글로벌 네트워크 구축



③ 글로벌 전략

미국 남서부
LA/LB 지역 터미널
운영 참여, 물류창고
건설(운영 등)

① 동북아 전략

러시아
블라디보스톡
냉동물류센터

④ 거점연계 전략

네덜란드
로테르담 물류센터

② 신흥시장 전략

베트남
남부지역 물류기지

인도네시아
자카르타 물류기지

■ BPA 해외대표부

이름	설치지역
미주대표부	(미국/LA)
유럽대표부	(네덜란드/로테르담)
동남아대표부	(베트남/호치민)
일본대표부	(동경)
중국대표부	(상하이)

해외사업 사례 : 로테르담 물류센터 개발



BPA 로테르담 물류센터 조감도



개요

- 사업부지
 - 로테르담 항만 배후단지 마스블락테 서측(Site A)

- 규모
 - 전체 : 50,000㎡
 - 상부 : 34,000㎡ (창고: 30,000㎡ / 메자닌: 2,500㎡ / 사무실: 1,500㎡)

- 총 건립비
 - 약 23,287백만원

- 기간
 - 설계·건립(2020~2021.) / 운영(2021. ~ 2070.)

- 운영방식
 - 위탁구역(Zone A, 15,000㎡)와 임대구역(Zone B, 15,000㎡)로 구분
 - 위탁구역은 BPA가 화주를 유치하고 삼성 SDS가 수탁운영

동북아, 지역 경제공동체 성장 가능성



한반도, 동북 3성, 극동러시아 지역은
남과 북, 중국, 러시아 국가 모두의 **공동 전략 지역**

전략적 목표의 일치



대한민국 : 신북방 정책



북한 : 경제총집중 노선



중국 : 일대일로(一帶一路)



러시아 : 신동방 정책

물류협력

- ▶ 남·북·러·중·일 해상운송 활성화
- ▶ 남북철도, 중국횡단, 시베리아횡단 철도망을 통한 극동과 유라시아 연계
- ▶ 북측 항만 및 물류 현대화

해양관광협력

- ▶ 남·북·중·러·일 크루즈 관광 사업
- ▶ 원산 및 장전항, 남포, 해주항 관광
- ▶ 블라디보스톡 터미널, 물류기지 개발 등

상호투자협력

- ▶ 다자간 항만·수산·물류·조선 분야
- ▶ 상호투자협력 제안

미래의 기회 - 유라시아 관문



**부산항
3,000만 TEU를 향해
글로벌 중심항으로
도약하겠습니다.**



부산항 컨테이너 2000만 달성 기념 및 토도제거 사업 기공식 해양수산부 부산항만공사 | BPAV
2017. 12. 26(화)

감사합니다.