

국외출장 결과보고서

구 분	내 역					
출장자	소속	항만연구본부	성명	김은우	직급	부연구위원
				김가현		부연구위원
				김윤지		연구원
출장목적 (중복선택 가능)	☒ 현지조사(현장, 전문가 회의) ☐ 국제행사 주최 ☐ 국제행사 참가 ☐ 국제회의(정부대표단) 참석 ☐ 세미나, 교육, 훈련 ☐ 기타 ()					
관련사업 (예산항목)	「가덕도신공항 국제복합물류 기능 조기활성화 방안 수립」(수탁) (기간: 2024.05.21. ~ 2025.03.16.)					
출장기간	2025.02.18(화) ~ 2025.02.20(목) (2박 3일)			출장지		일본 (도쿄, 후쿠오카)
출장일정	일자	방문지		주요업무*		이동수단
	2.18(화)	[오전] 출국		부산(09:25) → 도쿄(11:35) 항공 이동		KE2129
		[오후] BPA 도쿄지사		BPA 도쿄지사 관계자 인터뷰		대중교통
		[오후] SINOTRANS		SINOTRANS 관계자 인터뷰		
	2.19(수)	[오전] 도시 간 이동		도쿄 → 후쿠오카		기차
		[오후] 국제익스프레스 후쿠오카지점		관계자 인터뷰, 현장방문		대중교통
	2.20(목)	[오전] 일본통운 후쿠오카 공항지점		관계자 인터뷰, 현장방문		대중교통
		[오후] 귀국		후쿠오카(19:50) → 부산(20:50) 항공 이동		KE2138
	출장성과	☐ 일본 현지 물류 환경 및 변화 동향 파악 ☐ 가덕도신공항 배후부지인 일본 규슈지역 물류 실태 파악 ☐ 가덕도신공항 연계 Sea&Air 비즈니스 모델 발굴 ☐ 가덕도신공항 Sea&Air 활성화 방향성 확인				
향후계획	☐ 국내 후속조사를 통한 비즈니스 모델 검증 ☐ 가덕도신공항 인프라 및 제도적 지원 방안 마련에 활용					
참고 등 특이사항 (건의사항)	없음					

주요 업무내용 (계획(), 결과(√))

업무유형	☒ 현지조사(현장, 전문가 회의) ☐ 국제행사 주최 ☐ 국제행사 참가 ☐ 국제회의(정부대표단) 참석 ☐ 세미나, 교육, 훈련 ☐ 기타 ()
업무①	02.18.(화) 부산항만공사(BPA) 일본 해외대표부 관계자 인터뷰
수행계획	□(오후) 부산항만공사(BPA) 일본 해외대표부 관계자 인터뷰 - 참석자: 김은우·김가현 부연구위원, 김윤지 연구원, BPA 도쿄지사장 등 - 인터뷰 질문 · 일본 내 물류시장 현황 및 특징 · 일본 시장 내 Sea & Air 물류 동향 · 가덕도신공항의 일본 지역별 유치 가능 화물, 신규노선 개발 방향 · 가덕도신공항의 성공적인 물류허브화를 위한 제언
수행결과	□(오후) 부산항만공사(BPA) 일본 해외대표부 관계자 인터뷰 - 참석자 : 김은우·김가현 부연구위원, 김윤지 연구원, 박제성 BPA 도쿄지사장, 이수철 연구위원 등 - 주요 논의 내용 ○ 일본 물류시장 및 한-일 해상운송 현황 · 일본은 경기 부진으로 전반적으로 물량 감소 추세 · 2019년 이후 부산-일본 간 물량도 지속 감소 추세, 카페리 운송도 코로나19 물류대란 시기에 일시적으로 증가했다가 다시 감소 · 일본 전체 컨테이너 물동량(약 1,700만 TEU) 중 약 10%가 부산항에서 환적 · 일본 지방항에서 부산항 노선이 다수 운영 중이며, 대부분 1,000TEU 이하 소형선박 운항 · '24년 법정 근무시간(960시간) 규제는 일본 내 물량 자체가 줄어 예상보다 큰 문제가 되지 않았으며, 영세업체가 많은 현실에서 제대로 시행되지 않고 있음 · 일본 내에서 공동배송 등 물류 효율화 진행 중이나 활성화는 아직 제한적 ○ 일본 Sea& Air 운송 현황 · 일본 내 Sea&Air 관련 정보는 전반적으로 부족, 일본 물류업계는 Sea&Air 시장에서 뒤처졌다는 자체 평가 · 일본 내 항공화물은 주로 육상→항공 방식 사용, 트럭킹 비용은 오를 것으로 예상 · 일본 내 철도 운송 비중은 0.1%도 안 되며, 터널 높이 제한으로 40피트 컨테이너 통과 불가 ○ 가덕도신공항 연계 가능성 · (규슈지역 반도체 산업 연계 가능성) 대만 반도체 기업인 TSMC가 규슈 구마모토현에서 제1공장 운영 중이며, 제2공장 건설 및 2027년 말 완공 예정 * 구마모토현-대만 항로가 신설되어 지역경제가 활성화되고 있으나 물동량 확보가 제한적인 상황. 반도체 관련 고가 물품 특성상 항공운송 선호도가 높음 · (구마모토-후쿠오카 간 물류 비효율 사례) 혼다 오토바이 생산공장(구마모토)과 물류창고(후쿠오카) 간 약 2시간 이상 소요, 구마모토 지역 물류창고 부족으로 인한 운송 비효율이 발생하여 부산항 배후단지를 활용한 물류 효율화 방안을 검토하고 있음 · (부산항 연계 공급망 안정화 수요) 동남아시아 생산기지과 일본 간 물류 허브로서 원제품의 부산항 환적이 증가하고 있으며, 부산항 배후단지 내 일본계 물류기업이 다수 진출, 공급망 불안정시 대체 공급망으로서 부산항 활용 가능성 높음

주요 업무내용 (계획(), 결과(√))

	· (부산항-가덕도 연계 경쟁력 강화) 일본 항만들의 정기선 서비스 부족으로 부산항 경유 수요 지속 발생 예상, 부산항의 디지털화 및 대형화 추세를 활용한 일본 화물 유치 가능 ◦ 가덕도신공항 Sea&Air 고려 사항 · (비용 효율성) 부산항 경유 Sea&Air가 비용 측면에서 유리한 것은 맞으나, 전체 기업 매출에서 물류비 비중은 1-3%로 매우 낮은 수준으로, 비용만으로 Sea&Air 선택 여부 판단 어려움 · (안전성) Sea&Air는 비용과 시간 면에서 절충적 선택지이나, 해상운송이 항공보다 충격에 더 취약하여 일부 고가 제품, 특히 반도체의 경우 특성상 진동에 민감하기 때문에 비용보다 안전성이 우선 · (배후시장) 배후시장이 일본에 국한되어 있어 물량 확보에 어려움이 예상, 중국 물량이 부산을 통해 Sea&Air를 하기에는 현실적 어려움 존재  
업무②	02.18.(화) 일본 내 중국 물류기업(SINOTRANS) 관계자 인터뷰
수행계획	□(오후) 일본 내 중국 물류기업(SINOTRANS) 관계자 인터뷰 - 참석자 : 김은우·김가현 부연구위원, 김윤지 연구원, SINOTRANS 쉐넌 도코지사장 등 - 인터뷰 질문 · 도코지사 운영 현황 · 중국-일본 간 물류 비즈니스 현황 · Sea&Air 복합운송 서비스 현황(루트, 품목, 물동량, 이용 중인 공항만 등) · 가덕도신공항 연계 가능성(일본 연계 수요, 전환 가능 품목, 운송루트 등) · 가덕도신공항 Sea&Air 서비스 활용 의향 · 가덕도신공항 Sea&Air 활성화를 위한 제언(제도, 인프라 등)
수행결과	□(오후) 일본 내 중국 물류기업(SINOTRANS) 관계자 인터뷰 - 참석자 : 김은우·김가현 부연구위원, 김윤지 연구원, SINOTRANS 쉐넌 도코지사장 등 - 주요 논의 내용 ◦ SINOTRANS 및 도코지사 운영 현황 · (기업 개요) 중국 최대 물류기업으로 통관, 창고, 운송 등 육해공 전 분야 사업 영위, China Merchant 그룹 산하 해상운송사업(컨테이너선, LNG선, VLCC 등) 및 물류 사업 수행, 특수선(LNG선, VLCC) 분야는 규모가 크나 컨테이너선 부문은 상대적으로 소규모, 물류기업은 주로 중국에 있으며 해외지점은 약 70곳 운영 중으로 중동, 동남아, 아프리카 등 일대일로 정책과 연계함. 선진국은 일본('93년), 한국('94년), 미국 등 진출 · (도코지사 사업 현황) 주요 사업 영역은 선박대리점, 육상 포워딩, 중-일 간 물류 서비스,

주요 업무내용 (계획(), 결과(√))

	중·일 간 컨테이너 정기선 서비스 및 화물 취급 등이며 포워딩 사업 규모는 상대적으로 작은 편임 ◦ 중국-일본 간 물류 비즈니스 현황 · (컨테이너 운송시장 구조) 중일 간 컨테이너 정기선 운항 선사는 약 10개로 제한적, SINOTRANS(2위), SITC, COSCO 산하 자회사 등 5개 선사가 전체 물량의 95% 차지 · (주요 품목 및 물동량) 중국을 대상으로 한 일본의 주요 수출품은 자동차 부품, 철강제품, 정밀기기(반도체), 생활용품 등, 수입품은 원료, 농산물, 가구 등 소비재 * 연간 컨테이너 물량은 인·아웃 합쳐 약 40-50만 TEU(인바운드 30만, 아웃바운드 12만), 최근 공장 이전 등의 영향으로 물동량 감소 추세 · (물류 특성) 일본-중국 간 정밀기기 등 고부가가치 화물은 시간 단축 및 통관 원활화를 위해 해상보다 항공운송 선호, 화주와 물류기업 간 장기적 파트너십이 형성(토요타의 경우 20년 이상 거래) * 주 이용 항만은 요코하마항 등 일본 동부 지역에 집중 ◦ Sea&Air 복합운송 서비스 현황 및 제언 · (서비스 구조) SINO AIR JAPAN을 통한 중일 항공 포워딩 서비스 제공 및 전자상거래 물류 서비스 확장 계획 중, 현재 Sea&Air 복합운송보다는 개별 운송 방식 위주로 서비스 제공 · (시장 동향) 일본 화물의 흐름은 기존 거래처 중심으로 고착화된 경향이 있으며, 혁신적 신규 품목 발굴보다는 기존 사업 유지에 중점 * 최근 물류 흐름의 변화는 방향 전환(중국→동남아)이 주를 이루고 있으며 공장 이전에 따른 물류 패턴 변화는 있으나 수출 품목 자체의 변화는 제한적인 편 · (제언) 기존 관계망을 활용한 물동량 전환 전략 필요, 항공-해상 연계의 통관 절차 간소화 및 리드타임 단축이 핵심 경쟁력이 될 수 있음
업무③	02.19.(수) 국제익스프레스 후쿠오카지점 현장 방문 및 관계자 인터뷰
수행계획	□ (오후) 물류기업(국제익스프레스) 인터뷰 및 현지조사 - 참석자 : 김은우·김가현 부연구위원, 김윤지 연구원, 국제로지스틱 후쿠오카지점 관계자 등 - 인터뷰 질문 · 후쿠오카지점 사업 동향 · 부산항 이용 현황 · Sea&Air 복합운송 서비스 현황(루트, 품목, 물동량, 이용 중인 공항만 등) · 가덕도신공항 연계 가능성(규수지역 연계 수요, 전환 가능 품목, 운송루트 등) · 가덕도신공항 Sea&Air 서비스 활용 의향 · 가덕도신공항 Sea&Air 활성화를 위한 제언(제도, 인프라 등)
수행결과	□ (오후) 물류기업(국제익스프레스) 인터뷰 및 현지조사 - 참석자 : 김은우·김가현 부연구위원, 김윤지 연구원, 이혁진 국제로지스틱 후쿠오카지점장 등 - 주요 논의 사항 ◦ 후쿠오카지점 사업 현황 · (영업 현황) 국제익스프레스 후쿠오카지점은 설립 후 약 2년 경과('23년 설립), 해상운송이 주력 사업, 현재 항공운송 사업은 미운영 * 수입(한국→일본) 위주 사업, 수출(일본→한국)은 2025년 초부터 시작하여 점진적 확대 중,

주요 업무내용 (계획(), 결과(√))

전자상거래 화물이 주요 취급 품목이며, 일반화물도 일부 취급함

- (주요 품목 및 물동량) 한국발 일본 수입 품목은 한국 화장품(전체 물량의 50% 이상), 아이돌 굿즈, 신발, 의류, 요구르트(냉장컨테이너 이용) 등

* 일일 수입 물량은 컨테이너 2~3개(20ft, 40ft 혼합) 정도, 수출 물량은 2025년을 시작으로 1월 주 1회 → 2월 주 2회로 점진적 확대 중. 본사 차원에서는 전자상거래 물품 외 일반화물도 취급하며, 해상운송 시 부산이나 인천항 이용

- (운송 루트) 부산발 하카타행 카멜리아 라인 페리 서비스를 주로 이용하고 있으며, 부관웨리에서 제공하는 서비스도 2025년 2월부터 추가 이용 중

○ 부산항 이용 현황

- (해상운송 특성) 부산-후쿠오카 간 거리는 약 200km로 지리적으로 근접한 특징이 있음
- (물류처리 특성) 자사 통관 수행으로 효율성 제고 및 통관부터 운송까지 원스톱 처리

○ Sea&Air 복합운송 서비스 현황

- (운영 현황) 현재 후쿠오카 지점에서는 항공화물을 취급하고 있지 않으나, 본사(도쿄)에서 해운항공 화물 담당 부서 운영

* 후쿠오카 지점의 물류창고는 후쿠오카 공항(차량으로 30분 내 소요) 또는 기타큐슈 공항(차량으로 1시간 이상 소요) 인근에 위치

- (지역 항공 노선 현황) 후쿠오카 공항 노선은 한국, 대만, 홍콩, 싱가포르, 태국, 베트남, 필리핀(동남아), 미국(하와이) 등이 있으며 대체로 김해공항과 유사한 노선 보유. 주로 단거리 및 일부 중거리 노선을 중심으로 운영

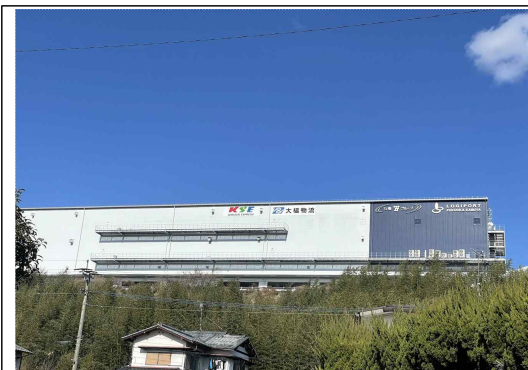
○ 가덕도신공항 연계 가능성 및 제언

- (연계 가능 방안) 일본 서부지역→부산 페리→가덕도신공항→해외 항공 루트의 복합운송으로 전체 항공운송 대비 비용 절감과 해상운송 대비 시간 단축 절충안으로 활용 가능

* 규슈지역 제조업체 생산품의 수출 경로로 활용할 수 있는 잠재력 보유

- (시장 환경 변화) 일본 기업들의 비용 민감도 증가(기존 거래처와의 관계 중시에서 비용 효율성 우선으로 변화), 일본 수출입 경기 침체로 물류비 절감 필요성 증대, 전자상거래 물량의 지속적 증가 추세

- (제도적 측면) 통관절차 간소화를 위한 AEO제도 활용 가능성, 한국의 특송장과 같은 전자상거래 특화 시설 필요성, 항공 보안업무 대행 체계 등



업무④

02.20.(목) 일본통운(NIPPON EXPRESS) 후쿠오카 공항지점 현장 방문 및 관계자 인터뷰

수행계획

- (오전) 물류기업(일본통운) 인터뷰 및 현지조사

주요 업무내용 (계획(), 결과(√))

	- 참석자 : 김은우·김가현 부연구위원, 김윤지 연구원, 일본통운 관계자 등 6명 - 인터뷰 질문 · 글로벌 물류 네트워크 운영 및 부산항 이용 현황 · Sea&Air 복합운송 서비스 현황(루트, 품목, 물동량, 이용 중인 공항만 등) · 규슈지역 물류 특성(수출입 품목, 루트, 한국향/발 화물 현황 등) · 가덕도신공항 연계 가능성(규슈지역 연계 수요, 전환 가능 품목, 운송루트 등) · 가덕도신공항 Sea&Air 서비스 활용 의향 · 가덕도신공항 Sea&Air 활성화를 위한 제언(제도, 인프라 등)
수행결과	□ (오전) 물류기업(일본통운) 인터뷰 및 현지조사 - 참석자 : 김은우·김가현 부연구위원, 김윤지 연구원, 나카모토 시게히로 부장, 타우라 켄지 차장, 후지카와 히로키 과장, 이민홍 사원 등 - 주요 논의 사항 ○ 일본통운 기업 현황 · (기업 위상) 일본 물류업계 1위 기업으로 시장 점유율 약 27% 차지, 2025년 1월 기준 항공 수출 물량 13,000톤(일본 전체 항공화물의 23% 차지) · (항공 서비스 유형) 익스프레스(빠른 직항 서비스), 노멀(일반 서비스), 디파트(저가형 서비스) 세가지로 구분되며, 노멀 서비스가 전체 물량의 50% 이상을 차지 ○ 물류 네트워크 및 부산항 이용 현황 · (현행 물류체계) 규슈지역 화물의 해상운송은 부산항 경유 방식을 활용, 현재 부산항을 통한 인천공항 연계 운송은 없는 상황, 일본 내에서는 'Land & Air' 방식 주로 활용 * 규슈→오사카/도쿄 국내 운송은 주로 트럭 이용(오사카까지 반나절, 도쿄까지 약 이틀 소요) · (해외 노선 현황) 후쿠오카에서 동남아 노선은 운영 중이나 유럽/미주 직항 노선은 부재, 일부 특수 물량은 중국→시모노세키→일본공항→해외로 이동하는 복합운송을 활용, 중국 상하이발 일본행 컨테이너 노선 및 시모노세키 직항 페리 서비스 有 ○ Sea&Air 복합운송 사례 · (중국-일본-해외 복합운송) 중국(쑤저우)→일본→유럽/미국 간 해상-항공 복합운송은 일부 진행 중, 주로 중국에 진출한 일본기업의 물량으로 전자부품 등이 주요 품목, 중국발 유럽 및 미국 운임의 상승 및 항공 스페이스 부족 시 대안 경로로 활용 * 현재 동남아→일본→해외 간 해상-항공 복합운송은 미운영 ○ 가덕도신공항 연계 가능성 및 제언 · (잠재적 이점) 가덕도신공항의 유럽/미주 노선 개설 시 일본 물류기업 입장에서 매력도 상승, 규슈→오사카/도쿄 트럭킹 비용 대비 경제성 확보 가능성 有 * 또한, 카멜리아호의 신속성(하카타→부산)을 활용한 복합운송이 가능하며, 일본 국내 트럭킹 비용 상승 추세를 고려할 때 대안 경로로 가치 있음 · (연계 가능 품목) 생필품, 과일, 야채 등 식품류, 반도체(규슈지역 특화 산업), 자동차 부품 (일본 전역에 공장 분포), 냉장/냉동 화물(리퍼 컨테이너 필요 화물) 등 · (경쟁력 확보 요건) 유럽/미국 직항 노선 확보 필수, 디파트(저가형) 서비스 대비 가격 경쟁력 확보 필요, 보세운송 등 제도적 지원 체계 구축, 24시간 운영 및 화물 전용기

주요 업무내용 (계획(), 결과(√))

- 유치, 부산항 북항→가덕도신공항 간 육상 운송(약 1시간) 효율화 방안 필요
- (한일 더블넘버 트레일러 샤시 상호주행) 가덕도신공항 Sea&Air 활성화에 도움이 될 것이나, 기존의 낫산 자동차 부품에 국한된 적용 품목 확대 필요
- (기타) 일본통운 입장에서는 동남아→일본→해외를 연결하는 Sea&Air 수요는 없다고 판단

