

JUN 2024

Special Review: Greater Gwangju Logistics Market



CONTENTS

Greater Gwangju Logistics Market

1. 광주전라권 물류 인프라 개요
Overview of Logistics Infrastructure in The Greater Gwangju Area
2. 광주전라권 물류센터 공급 시장
Supply Market for Logistics Centers in The Greater Gwangju Area
3. 광주전라권 이커머스 수요 분석
Analyzing E-Commerce Demand in The Greater Gwangju Area

광주전라권 물류 인프라 개요

1) 교통 인프라

광주전라권의 육상 교통은 수도권, 충청권과 연결되는 국도 제1호선과 호남고속도로를 중심으로 발달했다. 국도 1호선과 호남고속도로는 대도시인 광주광역시와 전북 전주시를 포함한 다수의 도시에서 접근 가능하기 때문에 교통량 분산 효과를 내고 있다.

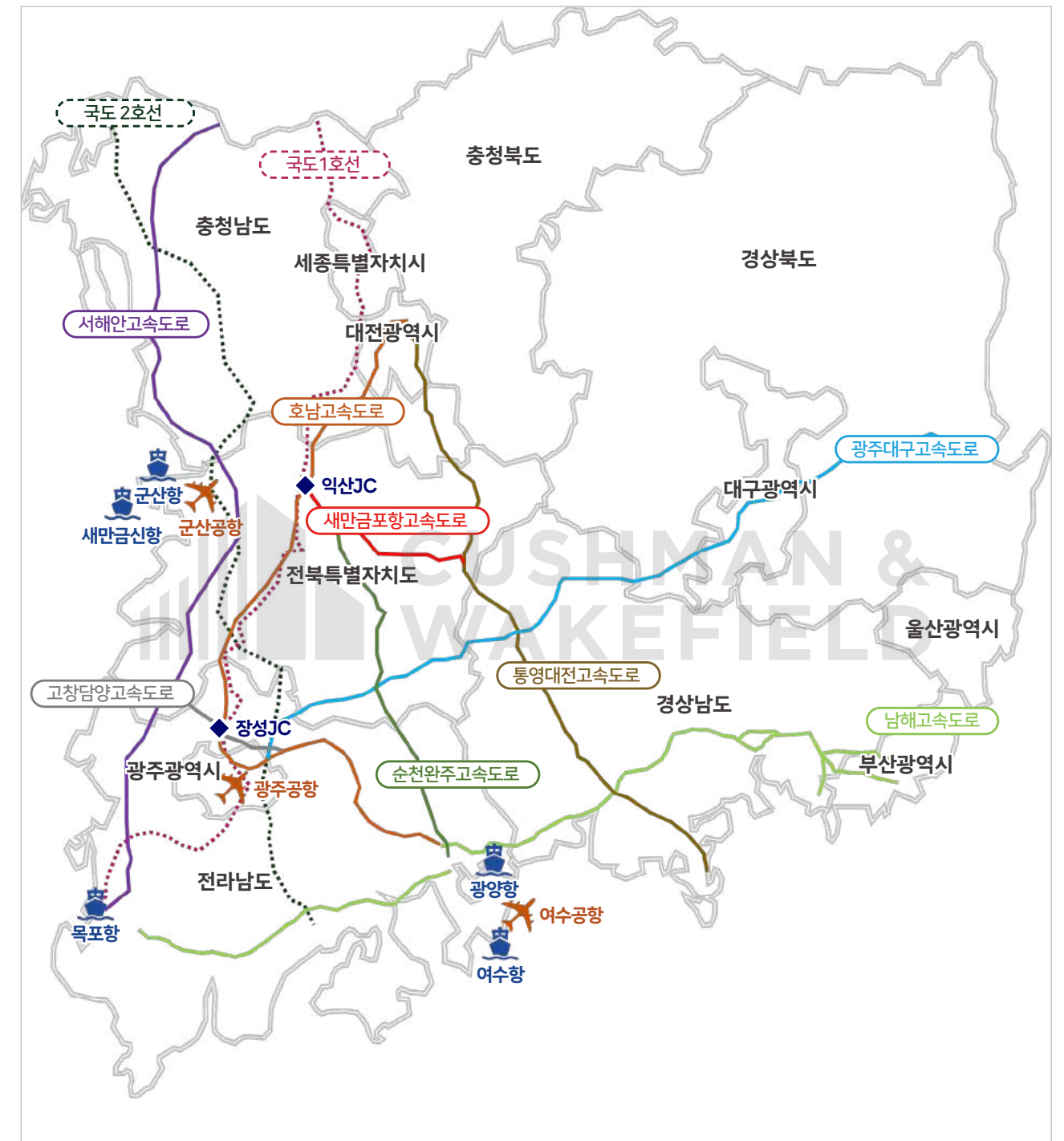
익산 분기점은 광주전라권의 주요 고속도로를 연결하고 있어 수도권 및 광주전라권 내 다양한 도시로 진출이 가능하다. 2034년부터 익산평택고속도로가 추가로 연결될 계획이 있어 충청권, 광주전라권, 경상남도 남부 지방을 총괄 담당하는 물류 허브로서의 입지적 장점이 더욱 두드러질 예정이다.

호남고속도로와 고창담양고속도로를 연결하는 장성 분기점은 광주광역시에 접근하는 대부분의 차량이 지나가는 구간으로, 전라남도과 광주광역시의 육상 운송에 중요한 역할을 하고 있다.

전국 항만 화물 처리 실적 1순위, 컨테이너 처리 실적 3순위의 광양항은 광주 전라권을 대표하는 대형 항만으로, 주요 취급 제품은 석유화학제품, 제철, 자동차, 컨테이너 등이다. 광양항 항만배후단지에는 수출입 화물 및 환적화물 보관 목적의 대형 물류센터가 다수 분포하고 있다.



광주전라권 주요 교통 인프라



출처 Cushman and Wakefield Research

2) 물류 부지 인프라

광주전라권의 대형 물류 부지는 2000년대 중반 광양항 배후단지 중심으로 공급되기 시작했고, 2020년 초부터 내륙의 교통 거점에 위치한 산업단지를 중심으로 공급되고 있다. 2024년부터 익산 왕궁 물류단지, 익산 정족 물류단지가 순차적으로 공급이 예정되어 있고, 이후 2030년까지 광양항과 새만금항 등 다시 항만 위주로 대규모 물류 시설 용지가 공급될 예정이다.

2005년부터 운영을 시작한 장성 복합물류터미널은 서해안고속도로, 호남고속도로, 호남선 철도와 연결돼 있어 호남 내륙 물류기지의 역할을 하고 있으며, 유통 물류, 신선식품 보관, 제조품 보관, 택배 서비스 등의 다양한 물류 서비스를 제공하고 있다.

2008년부터 광양항 동측과 서측 항만배후단지에 대규모의 물류 시설 용지가 조성되면서 수출입 화물 보관 전문업체들이 입주하기 시작했다. 광양항 동측과 서측 항만배후단지는 현재도 물류 시설 용지 증설 공사가 진행 중이며 2025년 준공 예정이다.

2020년 초에 공급된 평동 3차 일반산업단지는 광주광역시 내에 있어 도심 지역과의 근접성이 우수하여, 쿠팡, 파스토 등의 이커머스 관련 업체가 물류센터를 운영하고 있다.

2023년 이후부터 국도 제1호선과 호남고속도로의 접근성이 뛰어난 익산 분기점을 감싸는 전북 익산시, 전북 완주군 등지에 대형 물류 부지가 공급되고 있다.

광주전라권 내 주요 물류 시설 용지 공급 리스트

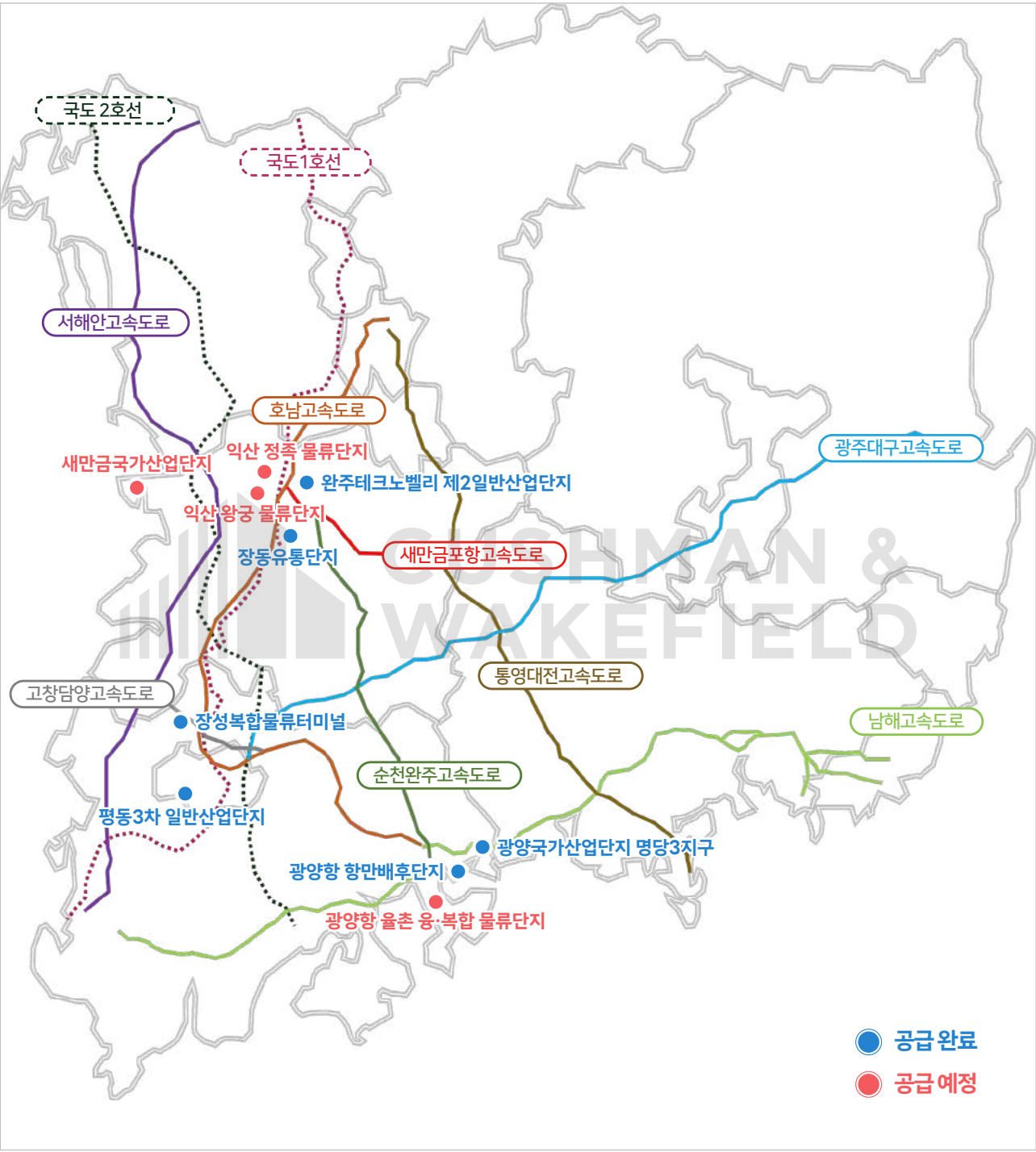
물류단지명	위치	물류시설면적(㎡) ¹	준공 (예정)일 ²
장성 복합물류터미널	전남 장성군 서삼면	520,782	2005
광양항 동측 항만배후단지	전남 광양시 도이동	1,301,980	2008
광양항 서측 항만배후단지	전남 광양시 황금동	1,352,370	2012
장동유통단지	전북 전주시 덕진구 장동	112,287	2017
평동3차 일반산업단지	광주 광산구 연산동	115,058	2020
광양국가산업단지 명당3지구	전남 광양시 태인동	91,779	2020
완주 테크노밸리 제2일반산업단지	전북 완주군 봉동읍	329,620	2023
익산 왕궁 물류단지	전북 익산시 왕궁면	232,406	2024(F)
익산 정족 물류단지	전북 익산시 정족동	183,023	2025(F)
광양항 울촌 용·복합 물류단지	전남 여수시 울촌면	784,431	2029(F)
광양항 북측 항만배후단지	전남 광양시 황금동	84,547	2030(F)
새만금국가산업단지	전북 군산시 오식도동	468,083	2030(F)

출처 Cushman and Wakefield Research

Note ¹ 상류시설, 복합시설 별도 구분 시 해당 시설 면적 제외

² 공구별 공사 시, 최종 준공일 기준

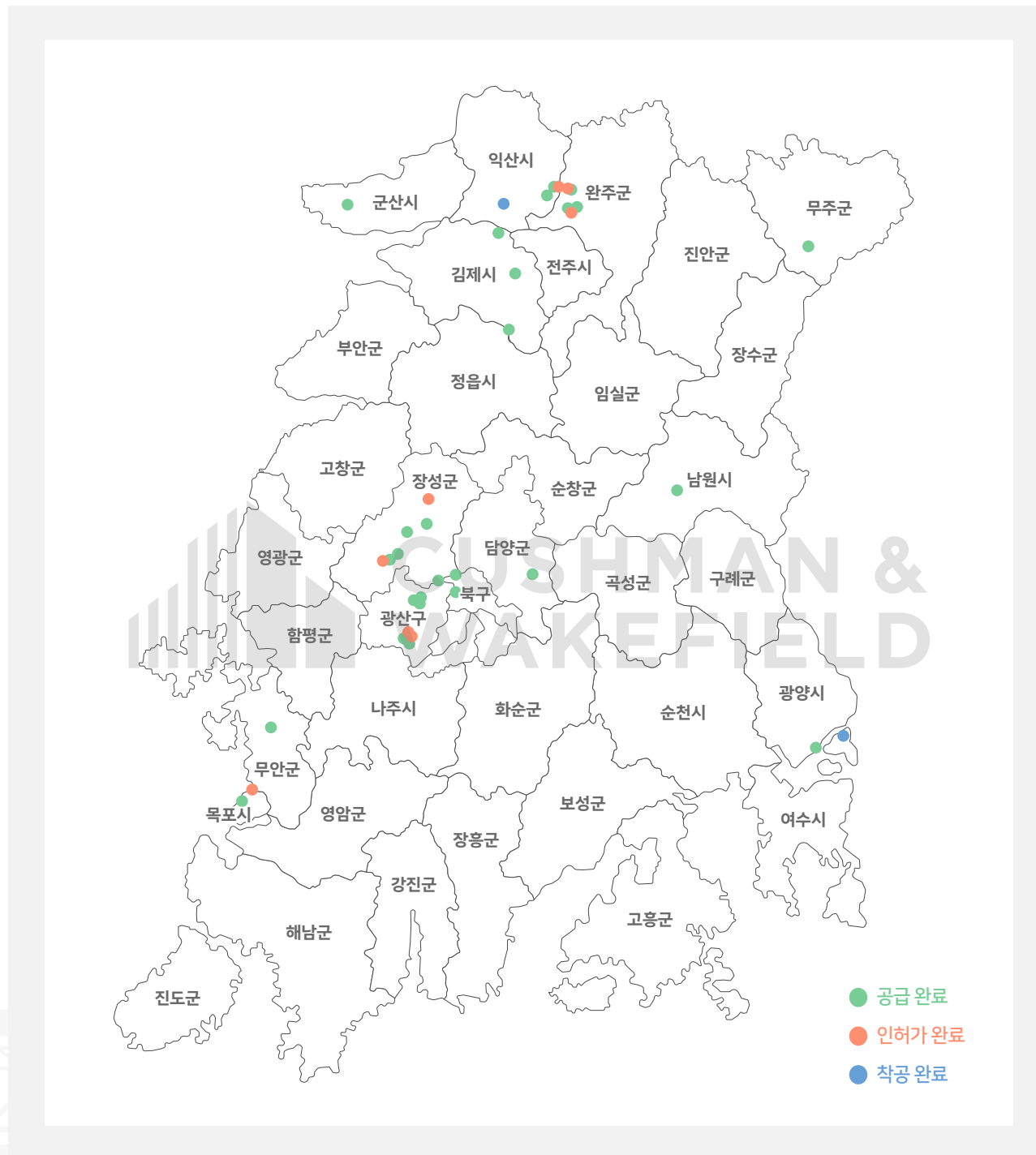
광주전라권 내 주요 물류 시설 용지 공급 분포



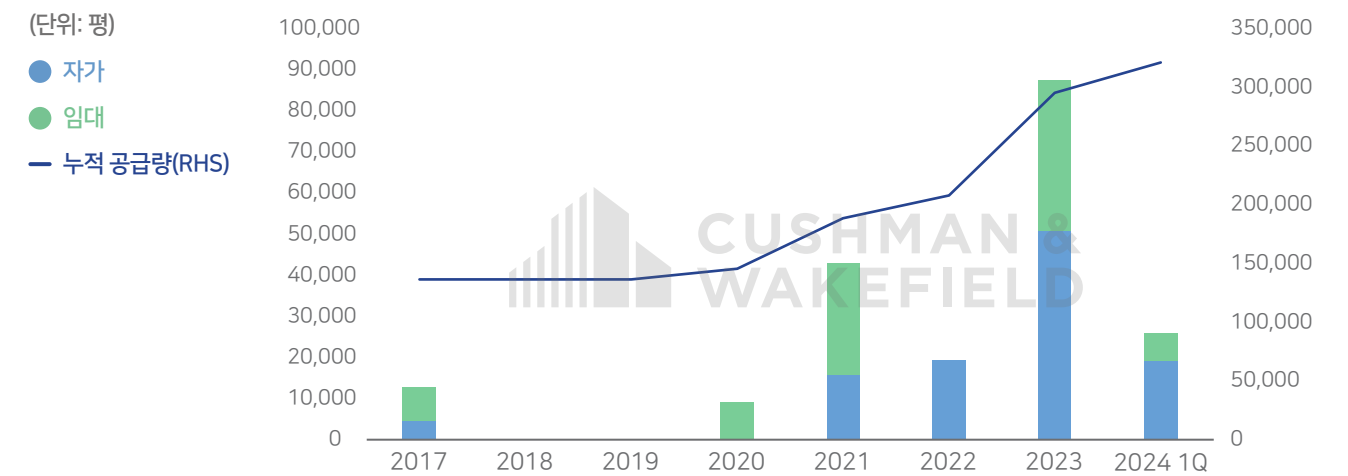
출처 Cushman and Wakefield Research

1) 물류센터 공급 현황

광주전라권 물류센터 분포



광주전라권 물류센터 연도별 공급 면적



광주전라권의 연면적 3,000평 이상의 물류센터 공급 및 인허가 현황³⁾을 분석한 결과, 2024년 1분기까지 공급 완료된 물류센터의 누적 연면적은 약 32만 평, 착공 면적은 약 1.3만 평, 미착공 인허가 면적은 약 15만 평으로 조사됐다. 충청권과 부산경상권의 연면적 5,000평 이상의 물류센터 누적 연면적이 각각 100만 평, 162만 평인 것과 비교하여 대형 물류센터 공급 초기 단계임을 알 수 있다.

또한 광주전라권의 물류센터의 경우, 64%는 자가 사용, 36%는 임대 혹은 투자 수익 목적으로 운영되는 것으로 나타났다. 임대를 목적으로 건축된 물류센터는 2006년에 지어진 장성북합물류센터가 최초이며, 이후 2017년부터 광주광역시, 전북 익산시, 전북 김제시, 전남 장성군에 임대 목적의 물류센터가 공급됐다.

출처 Cushman and Wakefield Research

Note ³⁾ 2024년 1분기 기준. 광양항배후단지 등 국가, 지자체, 공공기관 소유의 토지에 위치한 물류센터 및 공장용도의 창고시설 제외

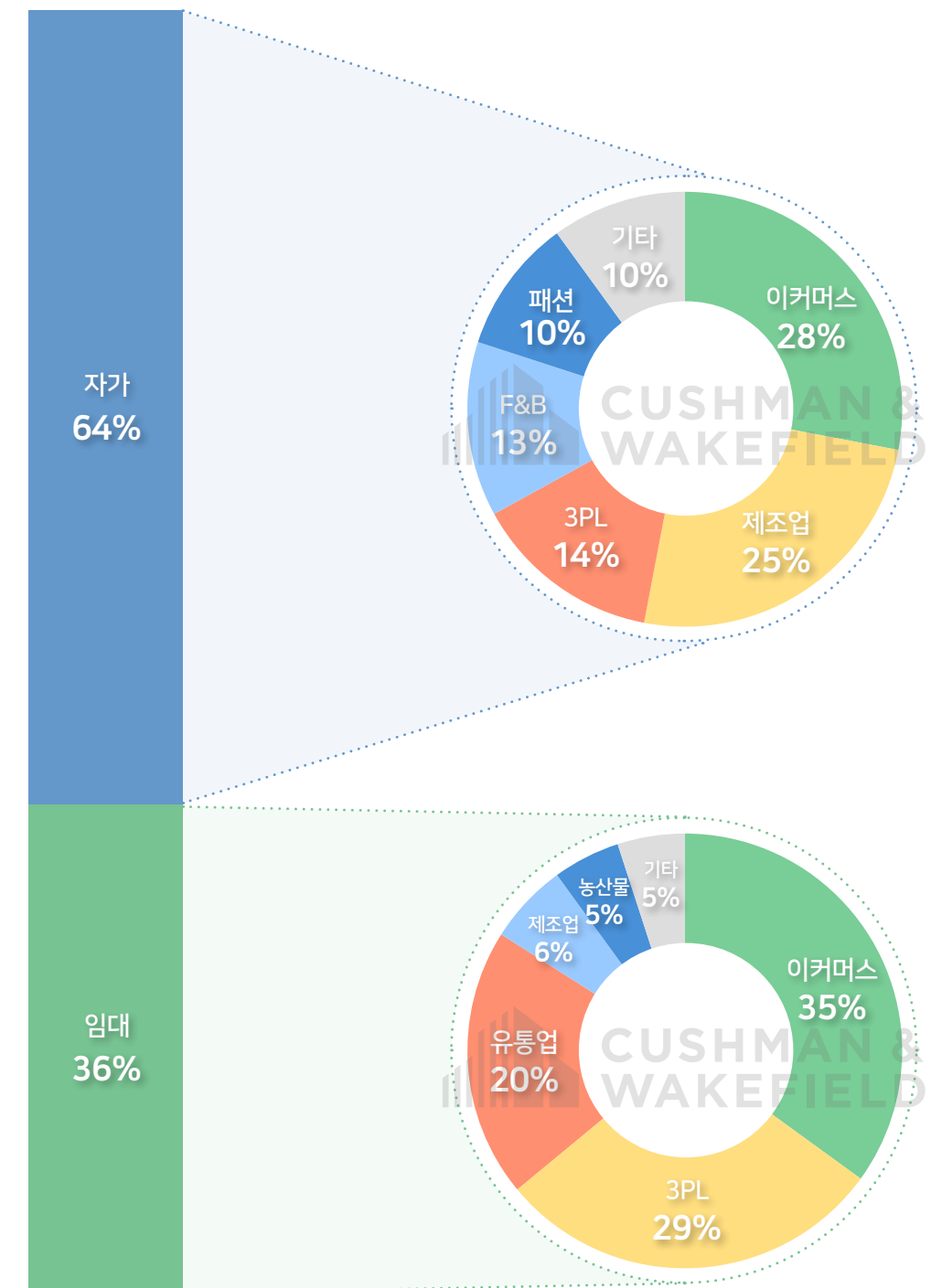


2) 물류센터 운영 형태

자가 사용 목적의 물류센터 엔드 유저 비율은, 쿠팡이 광주광역시 평동 산업단지에 5만 평 규모의 풀필먼트센터(운영 준비 중인 센터 포함)와 4,600평 규모의 저온 물류센터를 보유하고 있는 영향으로 이커머스 업체가 28%로 가장 큰 점유율을 기록했다. 제조업체가 25%, 3PL 업체가 14%를 점유하며 뒤를 이었는데, 보관 물품을 세부적으로 살펴보면 제조업 창고의 37%, 3PL 창고의 51%가 자동차 관련 물품을 보관하고 있었다.

임대 사용 목적의 물류센터 엔드 유저 비율 또한 이커머스 업체가 35%로 가장 큰 점유율을 보였는데, 쿠팡이 광주광역시와 전북 완주군에 임대 물류센터를 운영 하고 있어 가장 큰 영향을 미쳤다. 뒤를 이어, 3PL 업체가 29%, 유통업체가 20%를 차지했다.

물류센터 운영 형태별 엔드유저 업종 비율⁴⁾

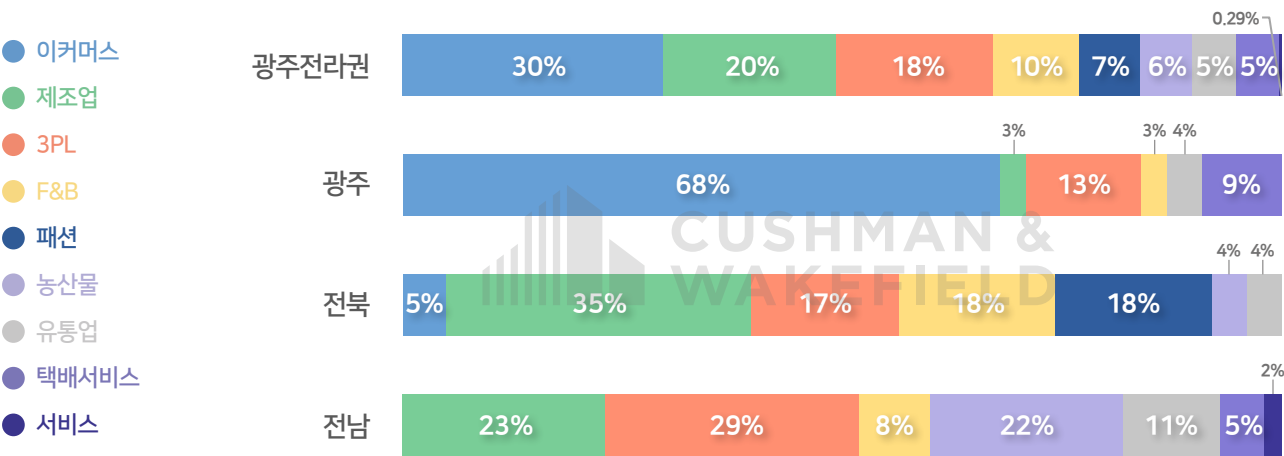


출처 Cushman and Wakefield Research

Note ⁴⁾ 2024년 1분기 기준. 운영 준비 중으로 알려진 엔드유저 포함, 공실 제외. 3PL과 택배서비스 동시에 운영하는 경우 3PL로 분류

3) 엔드유저 현황

광주전라권 시도별 엔드유저 업종 구성 비율

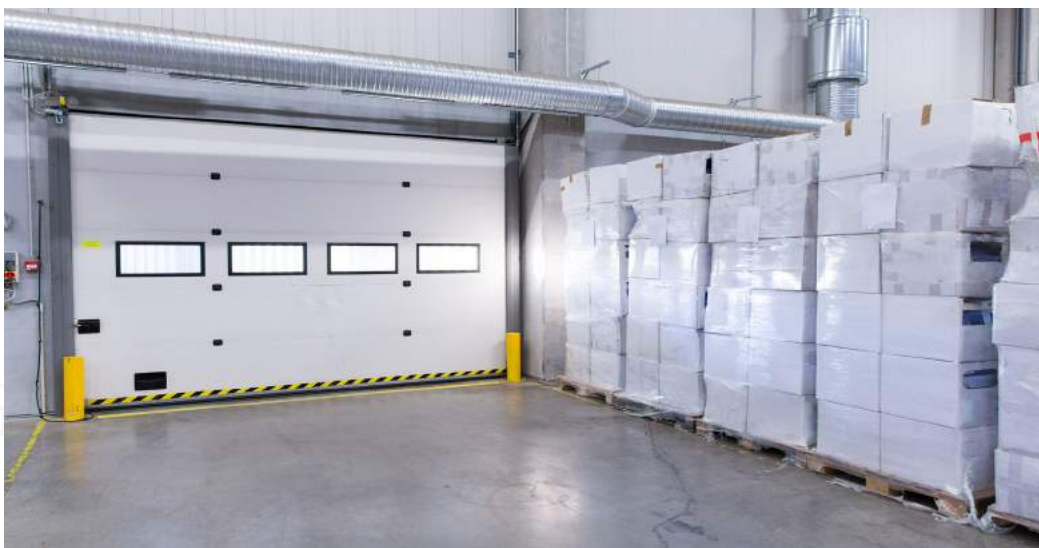


출처 Cushman and Wakefield Research

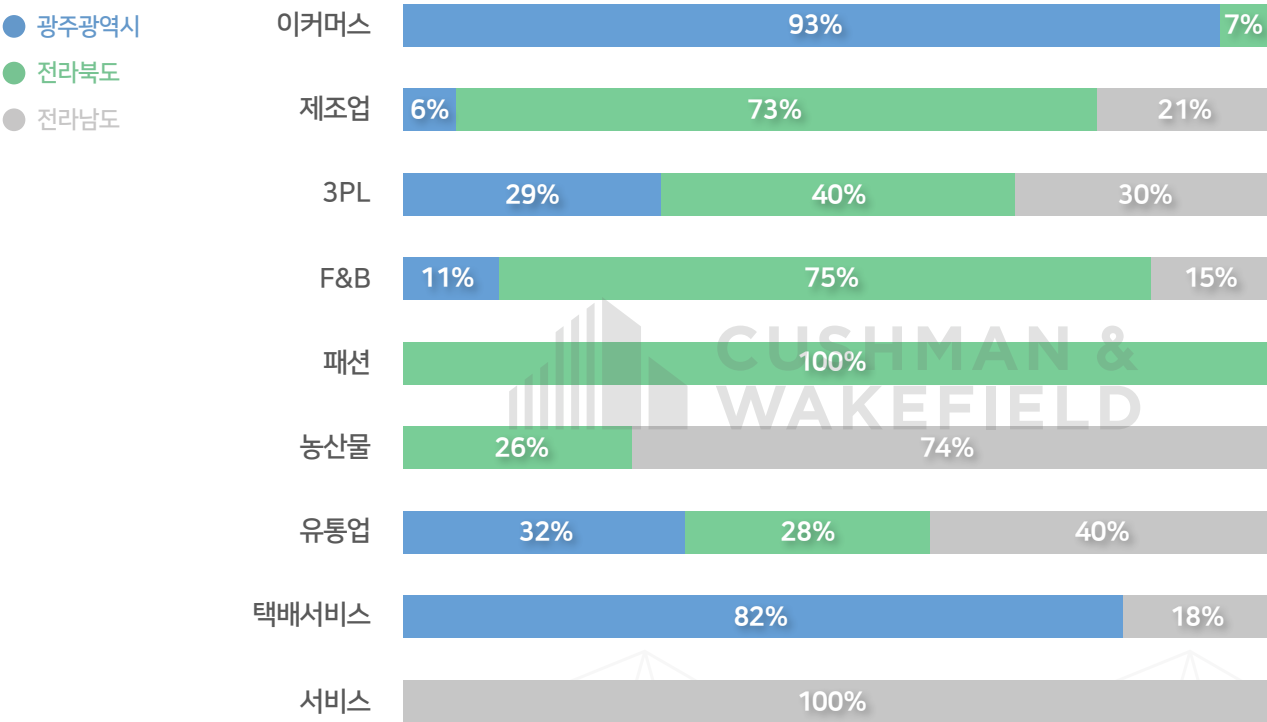
광주전라권에 위치한 물류센터의 시도별 업종 현황을 보면 광주광역시와 구미의 물류센터 건립 및 임대 영향으로 이커머스가 가장 큰 비율을 차지했다. 구미는 평동산단 내에만 자가 물류센터 2개소, 임대 물류센터 2개소를 운영 및 운영 준비 중이다.

전북특별자치도의 물류센터 업종 현황을 보면, 도내 KT&G, 현대모비스, 한국지엠 등의 제조업 회사의 자가 물류센터가 위치해 있어 제조업이 강세를 보였다. 뒤이어 김제 코웰패션 물류센터의 영향으로 패션업이 2위를 차지했고, 2024년 1분기 준공된 하림산업 온라인 물류센터의 영향으로 F&B가 3위를 차지했다.

전라남도도 광양에 위치한 씨스테인웨그로지스틱스 물류센터, 담양에 위치한 동원로엑스 물류센터의 영향으로 3PL 업체가 가장 큰 면적을 점유하고 있는 것으로 확인됐다. 뒤이어 현대리바트, 현대모비스, 금호타이어 물류센터의 영향으로 제조업이 2위를 차지했다.



광주전라권 엔드유저 업종별 비율



출처 Cushman and Wakefield Research

광주전라권 이커머스 수요 분석

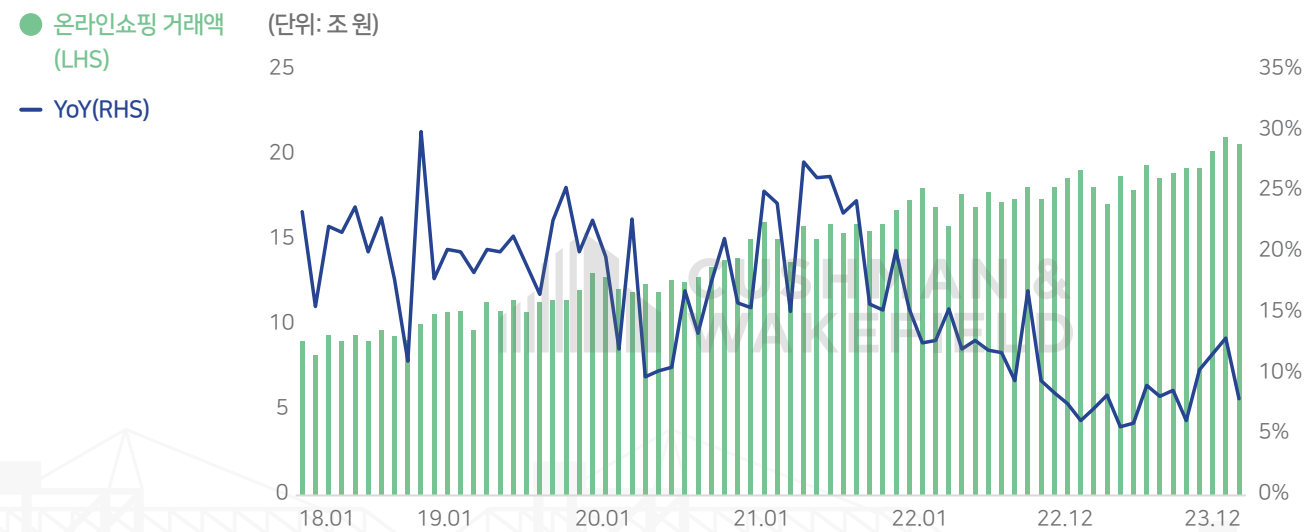
1) 이커머스 쇼핑의 핵심소비층으로 떠오른 부머슈퍼

2020년 이베이코리아가 진행한 '부모님을 위한 온라인 대리 쇼핑 경험'에 대한 설문 결과, 응답자의 89%가 부모를 위한 대리 쇼핑 경험이 있다고 답했다. 팬데믹으로 인해 오프라인 쇼핑의 제약을 받은 부모 세대가 자녀 세대의 도움을 통해 빠르게 온라인 쇼핑 소비자로 전환될 수 있었다.

신한카드 빅데이터 연구소에 따르면, 2019년 대비 2021년의 온라인 업종의 연령대별 이용 증가율은 60대 이상 그룹에서 142%를 기록하며 전체 평균 71%의 두 배가 넘는 성장률을 기록했다. 특히 연령별 신선식품 물 이용 비중에서 50대 이상 그룹의 점유율이 2019년 14%p에서 2021년 21%p로 2년간 7%p 증가하며 부머슈퍼(부머슈퍼는 베이비부머와 슈퍼의 합성어로, 50·60세대 소비자를 이름)의 영향력이 커졌음을 확인할 수 있다.

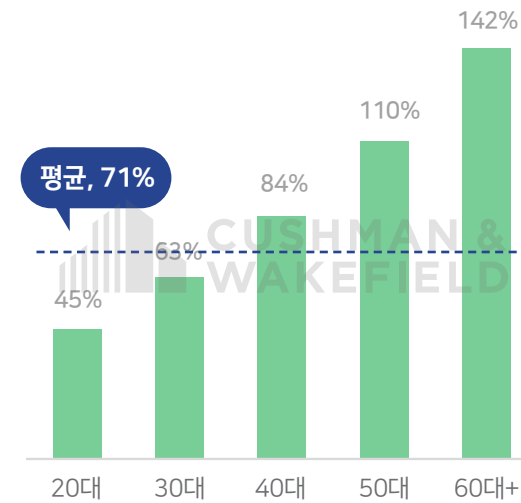
소비자 연령이 높아지고 있음에도, 고객 주문 규모와 밀집도에 따른 배송 효율이 중요한 이커머스 사업 특성상 고령층 인구 비율이 높은 비수도권 진출은 우선순위에 밀렸다. 그 결과, 비수도권은 지방 거점 도시를 위주로, 극히 제한적인 지역에서 이커머스 서비스가 제공되고 있다. 2022년까지만 해도 배송 서비스를 전국으로 확대하겠다는 계획을 밝혔던 주요 이커머스 업체들이 최근 저성장 이슈에 당면하면서 외연적 성장보다 내실 다지기에 돌입했고, 그 결과 비수도권 진출 계획 속도를 늦추고 있어 이커머스 서비스 불균형 이슈가 지속되고 있다.

온라인쇼핑 거래액 추이



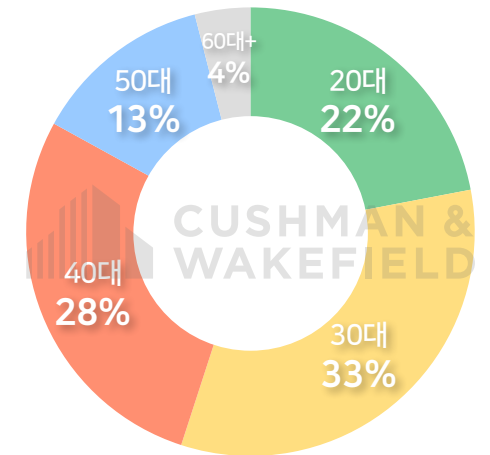
출처 통계청

2019년 대비 2021년 연령별 온라인 업종 이용 증가율

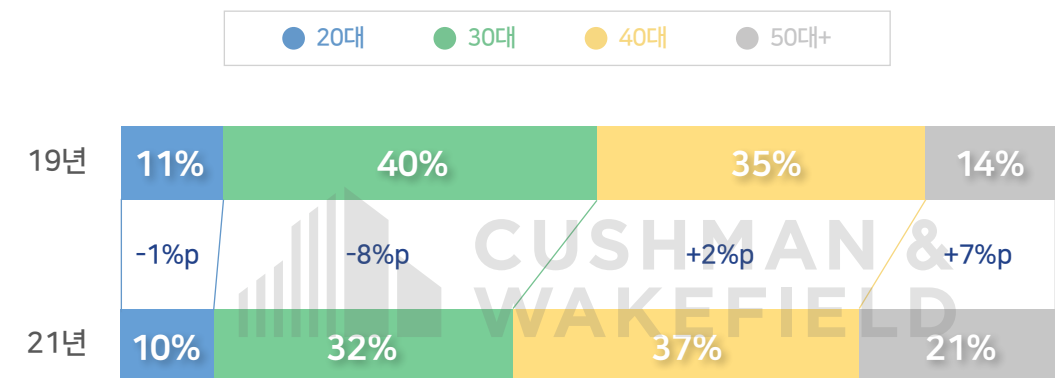


출처 신한카드 빅데이터 연구소

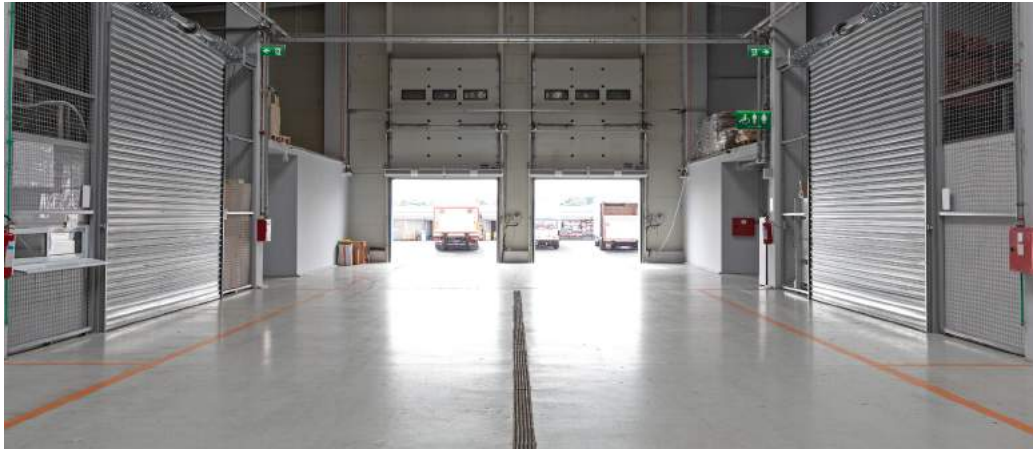
2021년 연령별 온라인 업종 이용 비중



신선식품물 이용 비중 변화



출처 신한카드 빅데이터 연구소



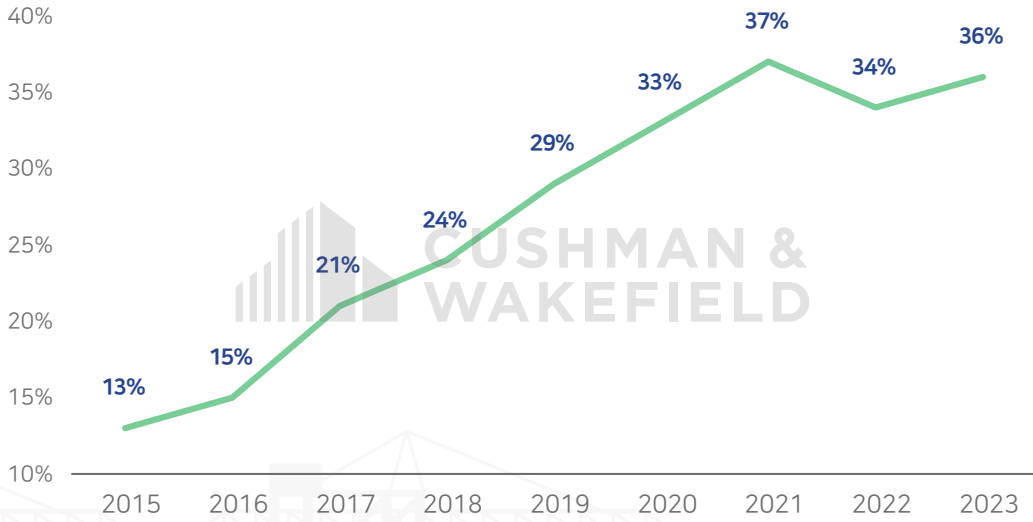
2) 이커머스 서비스에서 소외된 비수도권의 잠재력

온라인 쇼핑 성장과 1인 가구 증가로 수익률이 악화된 유통업체들은 수익성 제고를 위해 오프라인 점포 수를 줄이고 있다. 이커머스 서비스 지역에서 제외된 비수도권의 도시는 대형마트 축소로 인한 영향을 더 크게 받고 있다. 이러한 현상은 '유통망 소외', '식품 사막' 등의 용어와 함께 사회적 문제로까지 대두되며, 유통업체와 이커머스 업체의 비수도권 진출을 위한 인센티브 제공과 제도 개편을 향한 목소리가 커지고 있다.

반면, 중국계 이커머스 업체의 등장으로 수도권 이커머스 시장은 더욱 치열한 경쟁이 펼쳐지고 있다. 수도권 이커머스 서비스의 포화와 이커머스 침투율의 장기적인 성장 전망을 고려했을 때, 이커머스 업체들은 새로운 성장 동력으로 비수도권 서비스 확대를 고려하게 될 것이다.

수도권, 충청권, 부산경상권, 광주전라권 내 연면적 5,000평 이상의 물류센터⁵⁾ 내 이커머스 및 풀필먼트 (이하 이커머스) 전문 업체가 운영 중인 것으로 확인된 125개의 물류센터 표본을 기반으로, 이커머스 업체의 신규 서비스 지역으로서 광주전라권의 잠재력을 살펴 보고자 한다.

이커머스 침투율⁶⁾



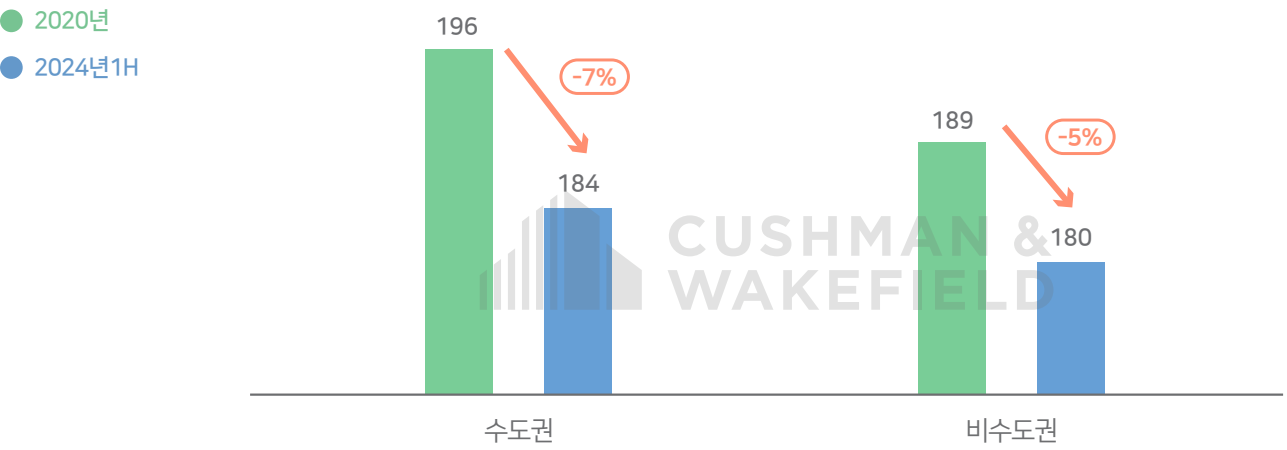
출처 통계청

Note ⁵⁾ 광양항배후단지 등 국가, 지자체, 공공기관 소유의 토지에 위치한 물류센터 및 공장용도의 창고시설 제외

⁶⁾ 온라인 쇼핑 거래액 / 소매판매액

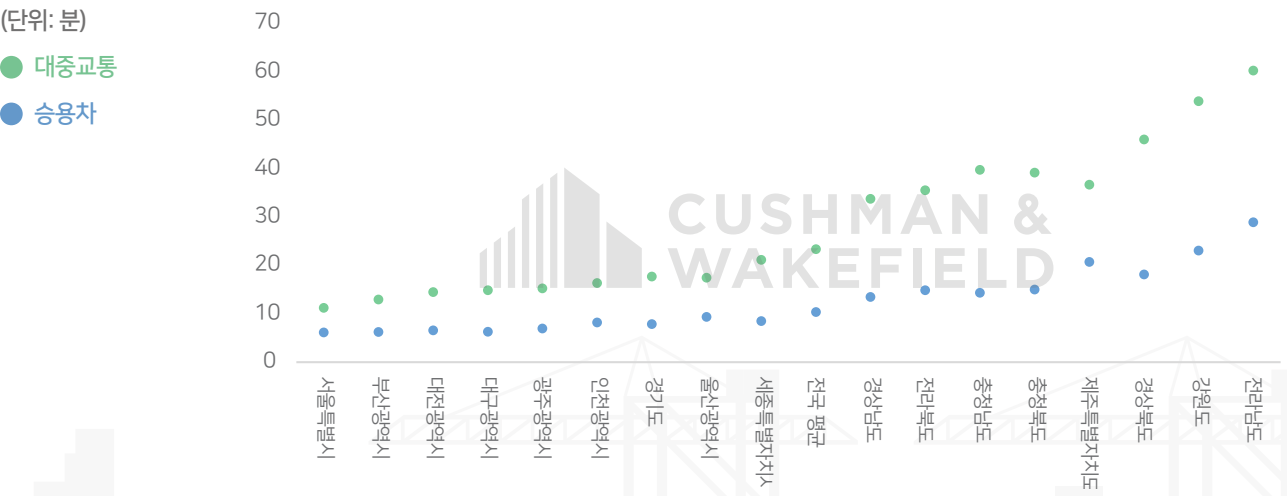


대형마트 3사 점포 수 변화



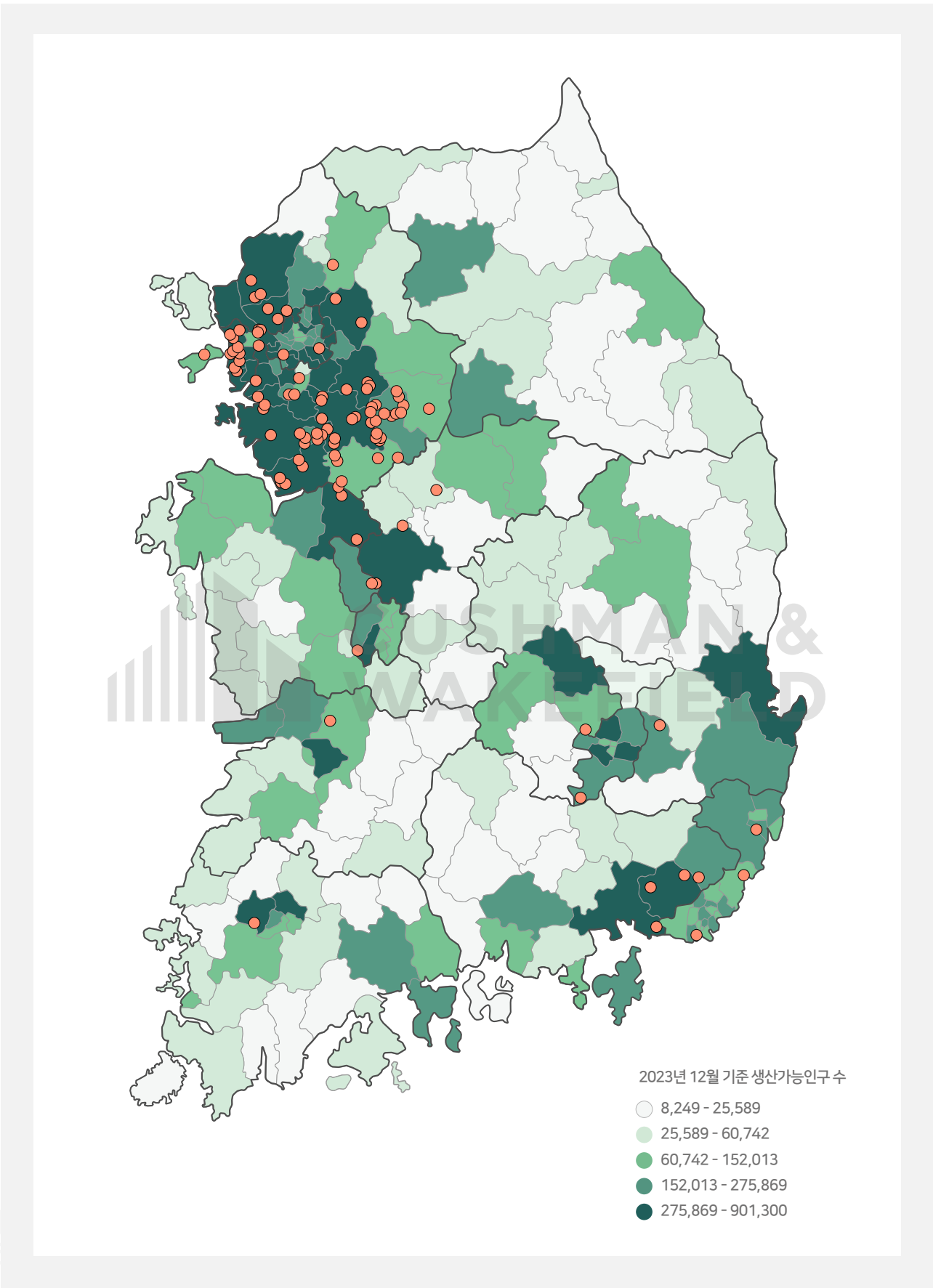
출처 Cushman and Wakefield Research

2021년 시도별 대규모점포 평균 접근 시간



출처 통계청

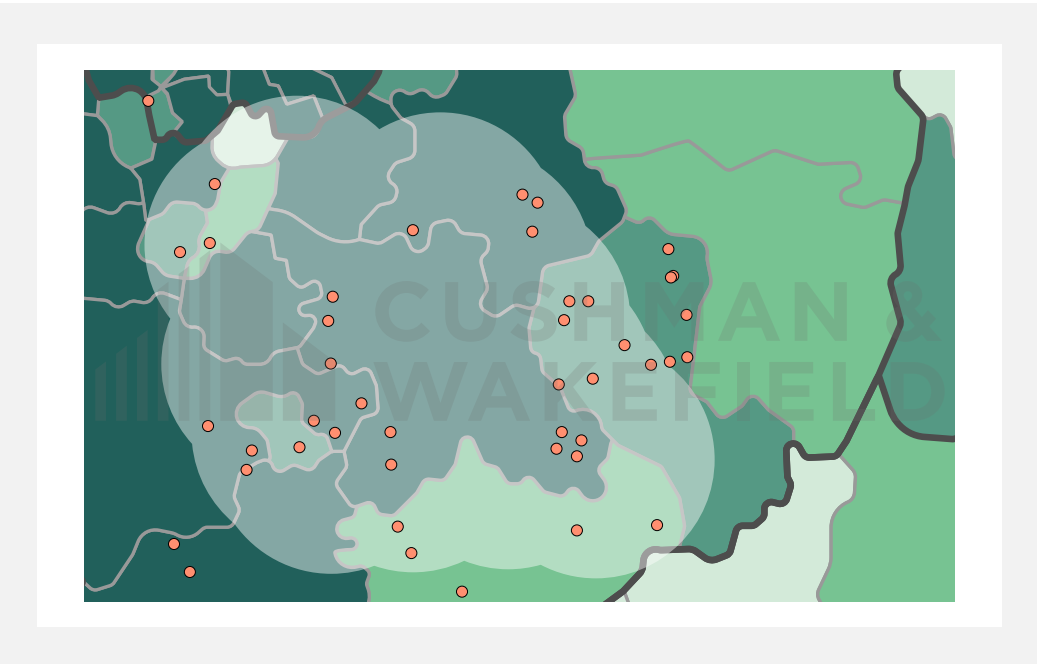
전국 이커머스 물류센터 분포



| 행정구역 경계 10km 내 위치한 이커머스 물류센터 개수별 시군구 수 |

	5개+	4개	3개	2개	1개	0개	Total
수도권	36	2	7	7	12	2	66
충청권	2	1	5	3	7	14	32
부산경상권	3	0	2	9	21	35	70
광주전라권	0	0	5	0	3	33	41

예시) 용인시 반경 10km 내 위치한 43개 물류센터



이커머스 서비스 수준을 알아보기 위해 각 권역의 시군구 반경 10km 내 위치한 이커머스 물류센터 개수를 계산했다.

수도권은 66개의 시군구 중에서 64개의 시군구에서 반경 10km 내 1개 이상의 이커머스 물류센터가 위치하고 있어 가장 높은 서비스 수준을 보였다. 특히 경기 용인시 반경 10km 이내에 43개의 이커머스 물류센터가 위치했고, 인천 부평구 (29개소), 인천 서구 (29개소), 경기 이천시 (28개소), 경기 안성시 (26개소)가 그 뒤를 이었다.

광주전라권은 전체 41개의 시군구 중 오직 8개의 시군구만 반경 10km 내 1개 이상의 이커머스 물류센터가 위치하고 있어 가장 낮은 이커머스 서비스 수준을 기록했다. 특히 5개의 시군구 반경 10km 내 3개의 물류센터에 접근 가능하다고 나왔지만, 3개의 물류센터 모두 광주광역시 평동 산업단지에 있어, 실질적으로 평동 산업단지와 밀접한 도시만이 혜택을 받고 있다.

Ⅰ 권역별 생산가능인구 밀집 지역의 이커머스 사용 면적 당 생산가능인구 Ⅰ

	충청 ⁷⁾	경남 ⁸⁾	경북 ⁹⁾	전남 ¹⁰⁾	전북 ¹¹⁾
생산가능 인구 ¹²⁾	2,837,829	3,569,321	1,915,181	1,087,211	697,445
이커머스 면적(평) ¹³⁾	313,142	180,431	165,052	71,060	5,272
생산가능 인구/평	9.1	19.8	11.6	15.3	132.3

출처 Cushman and Wakefield Research

고객 주문과 밀집도에 따른 배송 효율이 중요한 이커머스 사업 특성을 고려하여, 비수도권의 생산가능인구 밀집 지역을 분리하여 이커머스 용도의 물류센터의 단위 면적이 담당하는 생산가능인구를 계산하여 이커머스 물류 효율을 산출했다. 그 결과, 충청지역의 이커머스 물류 면적 1평이 약 9명의 생산가능 인구를 담당하며 가장 좋은 물류 효율을 보였다. 경남, 경북, 전북의 생산가능인구 밀집 지역은 물류센터 1평당 10명에서 20명 사이의 생산가능인구를 담당했고, 전북지역은 물류센터 1평당 약 132명을 담당하여 타 비수도권 권역에 비해서도 눈에 띄게 낮은 효율을 보였다.

비수도권의 경우 연면적 5,000평 미만의 물류센터에서 소규모로 운영되는 이커머스 물류센터가 많기 때문에, 이를 포함하면 전북 지역의 물류 효율이 소폭 상승할 수 있지만, 전북 지역의 대규모 이커머스 운영 면적이 절대적으로 부족하기 때문에 이커머스 물류의 성장 가능성이 크다고 볼 수 있다.

대규모 물류 시설 용지가 공급될 예정인 전북 익산시와 완주군은 다양한 물류, 제조, 유통업체와의 MOU를 통해 물류 인프라를 구축하고 있기에, 향후 전북지역의 이커머스 물류의 전초 기지의 역할을 기대해 볼 수 있다.

Note

⁷⁾ 대전광역시, 세종특별자치시, 충남 천안시, 충남 공주시, 충남 아산시, 충남 논산시, 충북 청주시, 충북 진천군

⁸⁾ 부산광역시, 경남 창원시, 경남 김해시, 경남 양산시

⁹⁾ 대구광역시, 경북 경산시, 경북 칠곡군

¹⁰⁾ 전북 전주시, 전북 익산시, 전북 완주군

¹¹⁾ 광주광역시, 전남 나주시

¹²⁾ 2023.12 기준.

¹³⁾ 2023.03 기준. 생산가능인구 밀집 지역의 시군구 경계 10Km 반경에 위치한 연면적 5,000평 이상의 물류센터의 이커머스 서비스 용도 면적 합계



Overview of Logistics Infrastructure in The Greater Gwangju Area

1) TRANSPORT INFRASTRUCTURE

The figure on the right side of the page highlights the excellent transport connectivity that the Greater Gwangju Area has to offer.

The main land transportation links that serve the Greater Gwangju Area are the Honam Expressway and National Route 1. These connect the Greater Gwangju Area with the Seoul Metropolitan Area, Greater Chungcheong, and key nearby cities of Gwangju, and Jeonju.

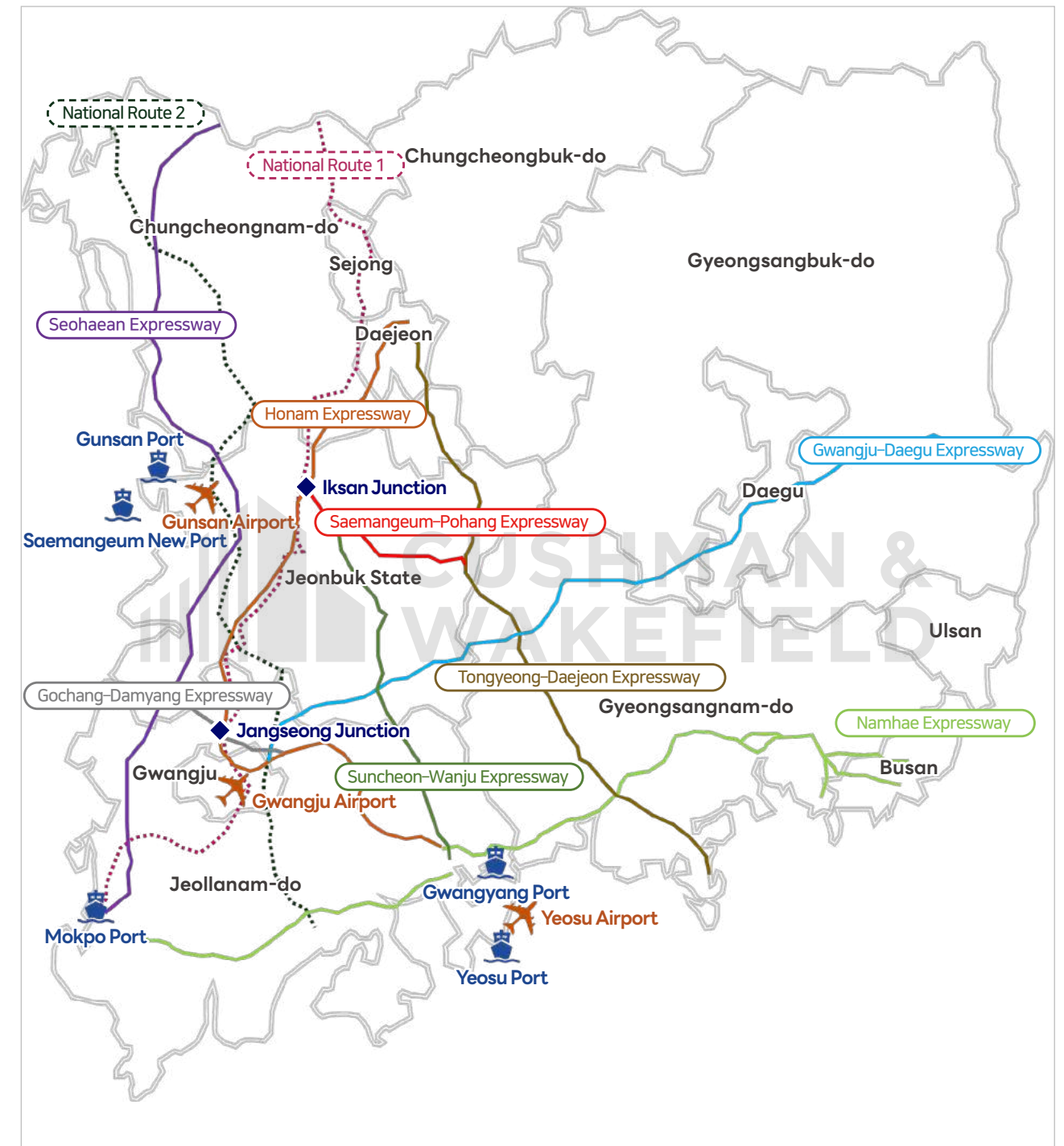
Iksan Junction is another key junction that connects Greater Gwangju Area to numerous cities around Korea. Infrastructure improvements are currently underway and from 2034, the Iksan-Pyeongtaek Expressway will be operational and will bring greater accessibility to key economical areas surrounding the Seoul Metropolitan area, such as Gyeongsangnam-do, which is a key logistics hub.

Additionally, Jangseong Junction, which connects the Honam Expressway and the Gochang-Damyang Expressway, plays a crucial role for the region as it enables vehicles to pass through Gwangju and Jeollanam-do.

Gwangyang Port is Korea's leading port for cargo handling and is placed third for container handling. The goods that pass through Greater Gwangju Area are varied, ranging from petrochemicals, steel, automobiles, and general containers. Large logistics centres are positioned near to Gwangyang Port to benefit from the import, export, and transport of cargo.



MAJOR TRANSPORT INFRASTRUCTURE IN THE GREATER GWANGJU AREA



Source: Cushman and Wakefield Research

2) INFRASTRUCTURE FOR LOGISTICS SITES

In the mid-2000s, the Greater Gwangju Area saw an influx of large-scale logistics sites positioned around the Gwangyang Port area, with further complementary development of industrial complexes and inland transport hubs following suit. Supply continues to be added to the market in the region, with the Iksan Wanggung Logistics Complex and the Iksan Jeongjok Logistics Complex entering the market in 2024, alongside further developments centered around Gwangyang and Saemangeum Port up to 2030.

Operating since 2005, the Jangseong Integrated Logistics Terminal was one of the initial facilities and serves a wide variety of logistics services, including distribution, fresh food storage, manufactured product storage, and parcel delivery services. It serves as an inland logistics base in Honam, with excellent connectivity to the Seohaean Expressway, Honam Expressway and the Honam Line.

Since 2008, large-scale logistics facilities have been built in the port hinterland complexes on the east and west sides of Gwangyang Port, attracting companies specializing in import and export cargo storage. These pull factors are facilitating the expansion of the market, with additional logistics centers due to complete by 2025.

The Pyeongdong 3rd Industrial Complex, completed in early 2020, is located in Gwangju and has excellent proximity to the city center, where e-commerce companies such as Coupang and Pasto operate logistics centers.

From 2023, large-scale logistics sites will complete in Iksan and Wanju in Jeollabuk-do, centered around the Iksan Junction with excellent access to the National Route 1 and the Honam Expressway.

LIST OF MAJOR LOGISTICS LAND SUPPLY IN THE GREATER GWANGJU AREA

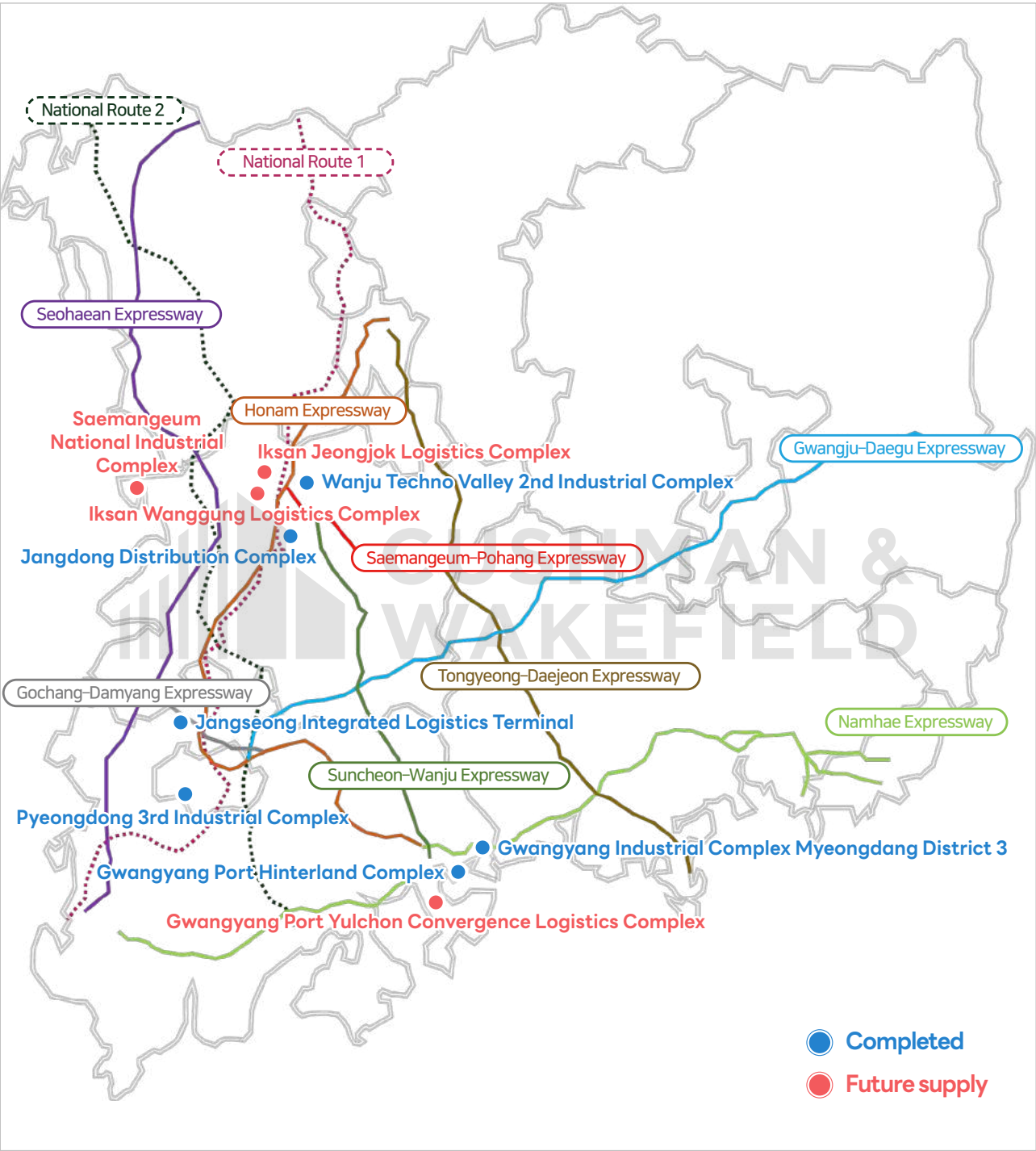
Logistics Complex	Location	Logistics Facility Area(sq ^m) ¹⁾	Completion date ²⁾
Jangseong Integrated Logistics Terminal	Jangseong-gun, Jeonnam	520,782	2005
Gwangyang Port Hinterland Complex (East side)	Gwangyang-si, Jeonnam	1,301,980	2008
Gwangyang Port Hinterland Complex (West side)	Gwangyang-si, Jeonnam	1,352,370	2012
Jangdong Distribution Complex	Jeonju-si, Jeonbuk	112,287	2017
Pyeongdong 3rd Industrial Complex	Gwangsan-gu, Gwangju	115,058	2020
Gwangyang Industrial Complex Myeongdang District 3	Gwangyang-si, Jeonnam	91,779	2020
Wanju Techno Valley 2nd Industrial Complex	Wanju-gun, Jeonbuk	329,620	2023
Iksan Wanggung Logistics Complex	Iksan-si, Jeonbuk	232,406	2024(F)
Iksan Jeongjok Logistics Complex	Iksan-si, Jeonbuk	183,023	2025(F)
Gwangyang Port Yulchon Convergence Logistics Complex	Yeosu-si, Jeonnam	784,431	2029(F)
Gwangyang Port Hinterland Complex (North side)	Gwangyang-si, Jeonnam	84,547	2030(F)
Saemangeum National Industrial Complex	Gunsan-si, Jeonbuk	468,083	2030(F)

Source Cushman and Wakefield Research

Note ¹ When separating upstream facilities and complex facilities, exclude the area of those facilities

² As of the final completion date

LAND SUPPLY FOR MAJOR LOGISTICS CENTERS IN THE GREATER GWANGJU AREA

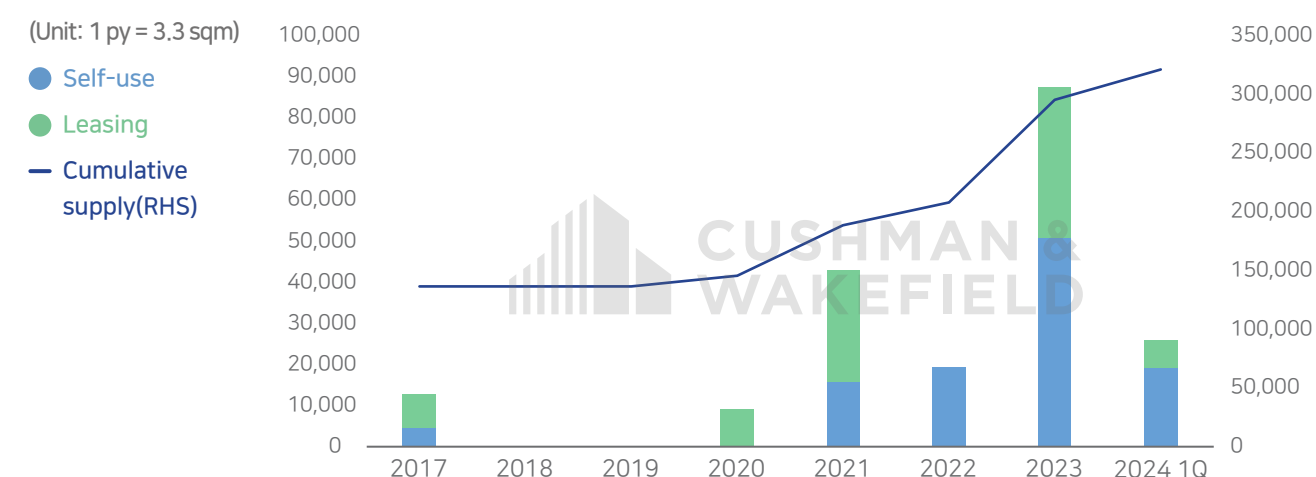


Source Cushman and Wakefield Research

1) STATUS OF LOGISTIC CENTERS SUPPLY

Map of Jeollanam-do showing the locations of 15 water supply treatment plants. The map is color-coded by construction status: green for Completed, orange for Construction Approved, and blue for Under Construction.

Plant Name	County	Status
Gunsan	Iksan	Completed
Wanju	Wanju	Construction Approved
Gimje	Gimje	Completed
Jeonju	Jeonju	Completed
Jinan	Jinan	Completed
Muju	Muju	Completed
Buan	Buan	Completed
Jeongeup	Jeongeup	Completed
Imsil	Imsil	Completed
Jangsung	Jangsung	Completed
Gochang	Gochang	Completed
Jangseong	Jangseong	Construction Approved
Sunchang	Sunchang	Completed
Namwon	Namwon	Completed
Yeonggwang	Yeonggwang	Construction Approved
Damyang	Damyang	Completed
Gokseong	Gokseong	Completed
Gurye	Gurye	Completed
Hampyeong	Hampyeong	Construction Approved
Gwangyang	Gwangyang	Construction Approved
Naju	Naju	Completed
Hwasun	Hwasun	Completed
Suncheon	Suncheon	Completed
Gwangyang	Gwangyang	Under Construction
Yeosu	Yeosu	Completed
Yeongam	Yeongam	Completed
Jangheung	Jangheung	Completed
Gangjin	Gangjin	Completed
Haenam	Haenam	Completed
Jindo	Jindo	Completed
Mokpo	Mokpo	Construction Approved
Muan	Muan	Completed
Boseong	Boseong	Completed
Goheung	Goheung	Completed



According to the analysis of the supply and construction approval of logistics centers with a gross floor area of more than 3,000 pyeong(py) in the Greater Gwangju Area, the cumulative supply area by the 1Q 2024 is approximately 320,000 py. GFA of 1.3 million py is starting construction and GFA of 150,000 py is not under construction yet. Compared to the cumulative supply area with a GFA of 5,000 py in the Greater Chungcheong and the Greater Busan Area, which is 1 million py and 1.62 million py respectively, the supply of large-scale logistics centers in Greater Gwangju Area is a comparatively lower.

In the Greater Gwangju Area, 64% of logistics centers are for self-use and 36% are operated for leasing or investment income. The first logistics center built for leasing purposes was the Jangseong Complex Logistics Center in 2006. Since 2017, logistics centers for leasing have been supplied in Gwangju, Iksan in Jeollabuk-do, Gimje in Jeollabuk-do, and Jangseong in Jeollanam-do.

Source Cushman and Wakefield Research

Note ³⁾ As of Q1 2024. Excludes warehousing facilities for logistics centers and factories located on land owned by the state, local governments, and public institutions, such as the Gwangyang Port Hinterland Complex.

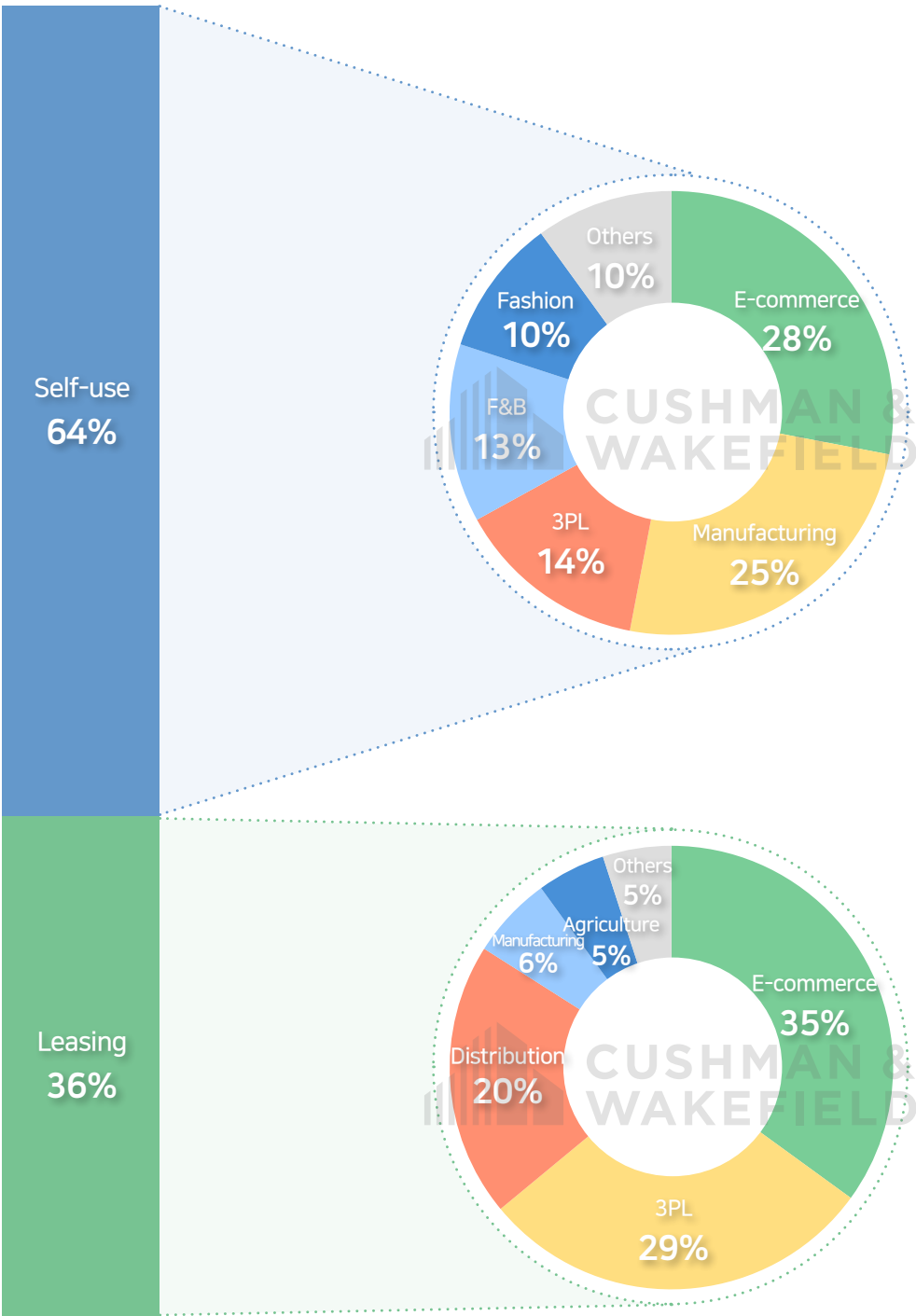


2) TYPES OF LOGISTICS CENTER OPERATIONS

E-commerce companies accounted for 28% of end-user logistics centers, the highest percentage. This was led by Coupang’s 50,000 py fulfilment center, plus one under construction and a 4,600 py cold storage center in Gwangju Pyeongdong Industrial Complex. Manufacturers accounted for 25%, followed by 3PLs at 14%. Upon closer examination of the stored items, 37% of manufacturing warehouses and 51% of 3PL warehouses store automotive-related goods.

Similarly, e-commerce companies lease the most space in logistics centres built for investment purposes, accounting for 35% of market share. Coupang again is the biggest lessee, with large footprints in Gwangju and Wanju. 3PLs and distributors are the second and third largest contributors, with 29% and 20% respectively.

PERCENTAGE OF END-USER INDUSTRIES BY LOGISTICS CENTER OPERATION TYPE⁴⁾

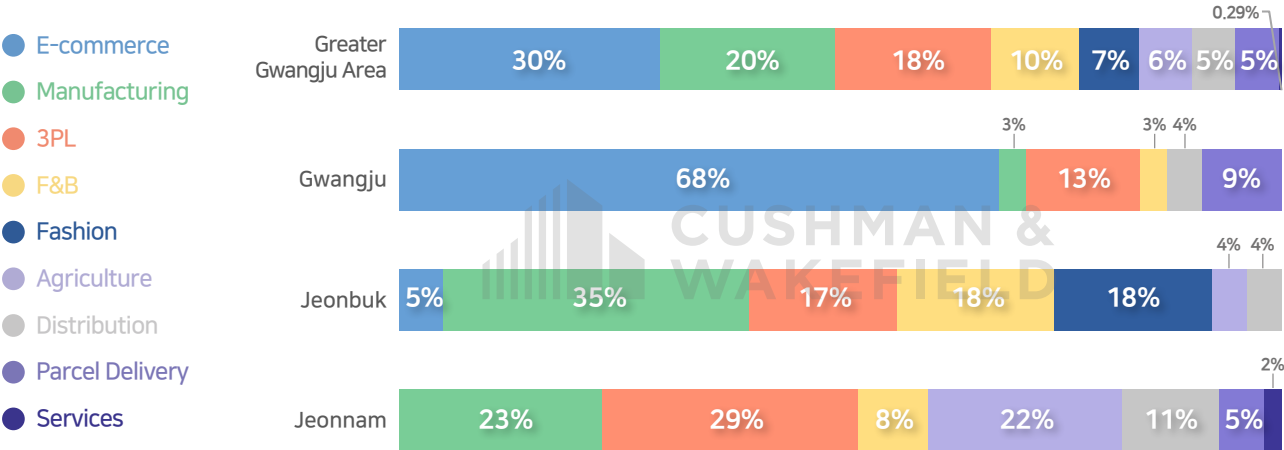


Source Cushman and Wakefield Research

Note ⁴⁾ As of Q1 2024. Includes end-users known to be operational, excludes vacancies. Classified as a 3PL if operating both 3PL and courier service.

3) TYPES OF END-USERS

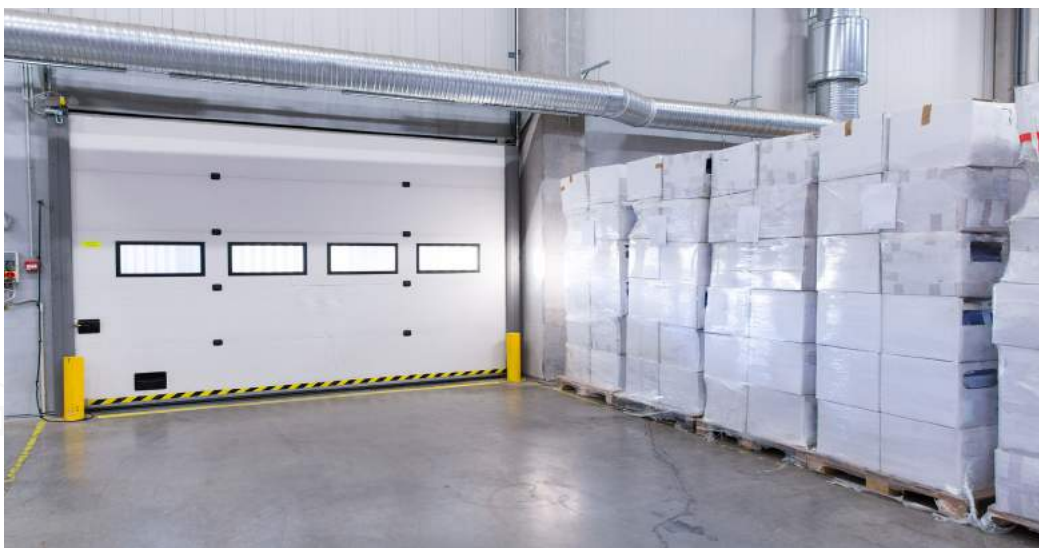
PERCENTAGE OF END-USERS TYPE BY AREA



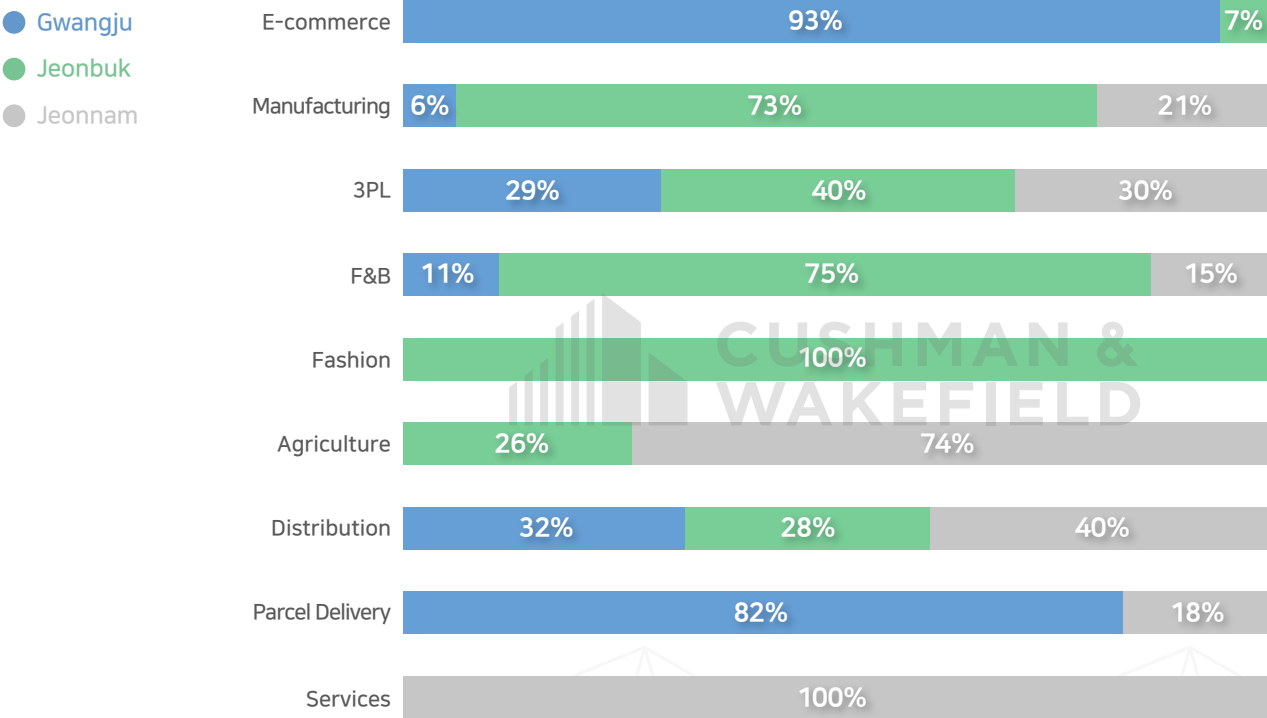
Source Cushman and Wakefield Research

This figure shows the percentage of end-user by area. E-commerce accounted for the largest proportion of end user logistics centres in the Greater Gwangju Area. Coupang is operating two owned centers and is leasing two logistics centers in Pyeongdong Industrial Complex. According to the current status of logistics center industries in Jeonbuk, the manufacturing industry is strong due to the presence of companies such as KT&G, Hyundai Mobis and Hankook GM in the province. This is followed by the fashion industry, with the Cowell Fashion Logistics Center in Gimje, and the F&B industry in third place with to Harim Industrial Online Logistics Center, which completed in 1Q 2024.

In Jeonnam, 3PLs occupy the largest area due to C.Steinweg Logistics Center in Gwangyang and Dongwon Logistics Center in Damyang. The manufacturing sector comes in second with the presence of Hyundai Livart, Hyundai Mobis and Kumho Tire logistics centers.



PERCENTAGE OF END-USERS BY TENANTS' INDUSTRY



Source Cushman and Wakefield Research

Analyzing E-Commerce Demand in The Greater Gwangju Area

1) BOOMER SHOPPERS;

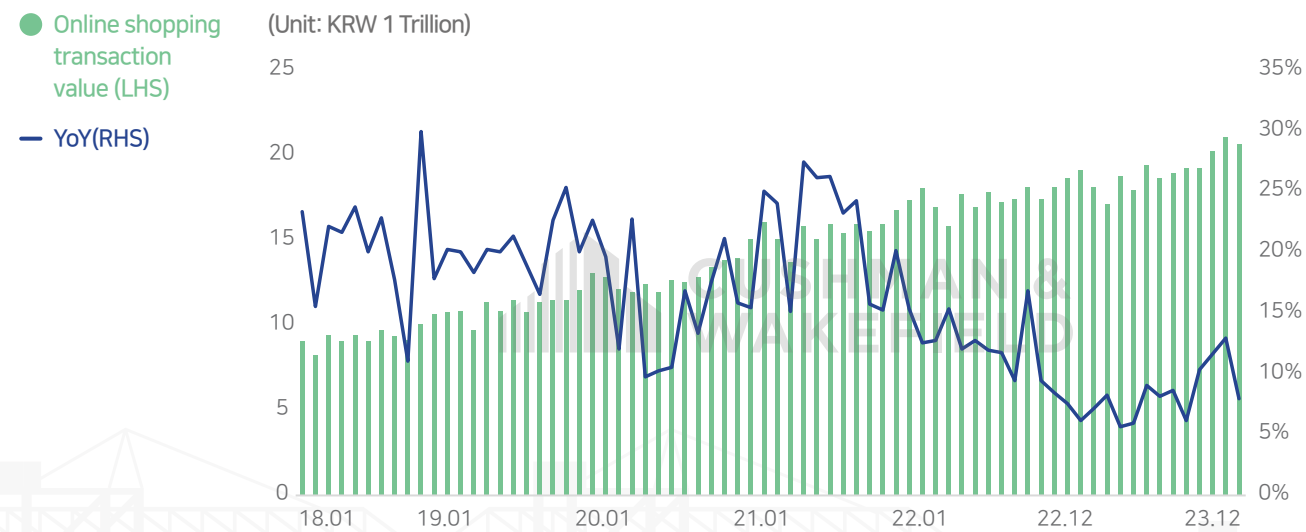
A CORE CONSUMER IN E-COMMERCE SHOPPING

A Bay Korea survey conducted in 2020 studying online proxy shopping, revealed that 89% of respondents had proxy shopped for their parents. The Covid-19 pandemic led to a shift whereby traditional offline shoppers moved online, with the help of their children.

According to Shinhan Card Big Data Research Center, the growth rate of online industry usage by age group from 2019 to 2021 was 142% for the 60+ group, more than double the overall average growth rate of 71%. In particular, the share of the 50+ age group in fresh food malls by age has increased by 7 pp over the two-year period, from 14%p in 2019 to 21pp in 2021. This data shows the growing influence of "Boomer shoppers", which is a term referring to consumers in their 50s and 60s, combining "baby boomers" and "shoppers."

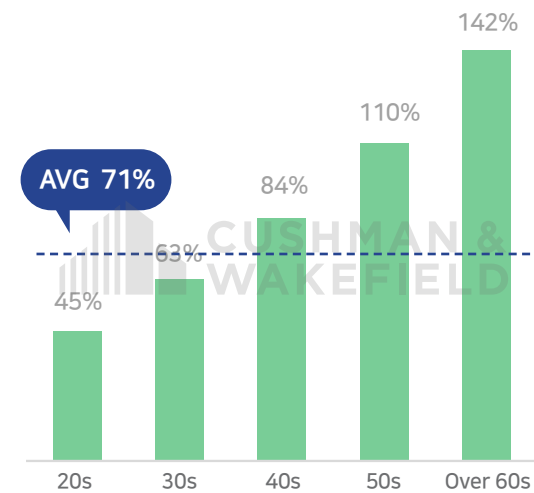
Despite these factors, expansion outside of the Greater Seoul area remains a low priority for e-commerce companies due to the size and density of customer orders. E-commerce companies typically focus on the development of regional hubs which are not as developed outside of Seoul. Previous plans to expand nationwide have been slow to develop due to low-growth rates, which has led to a nationwide imbalance of e-commerce services.

ONLINE SHOPPING TRANSACTION TRENDS



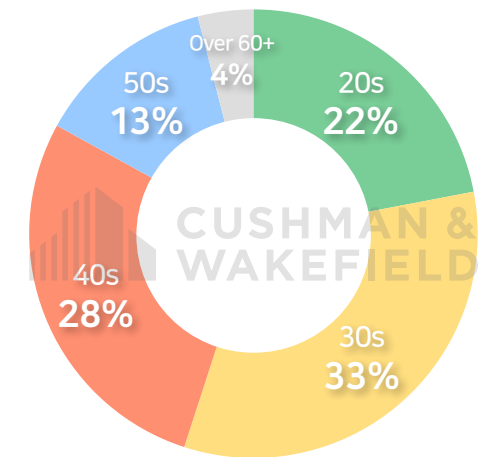
Source Statistics Korea

GROWTH IN ONLINE SHOPPING USAGE BY AGE IN 2021 VS. 2019

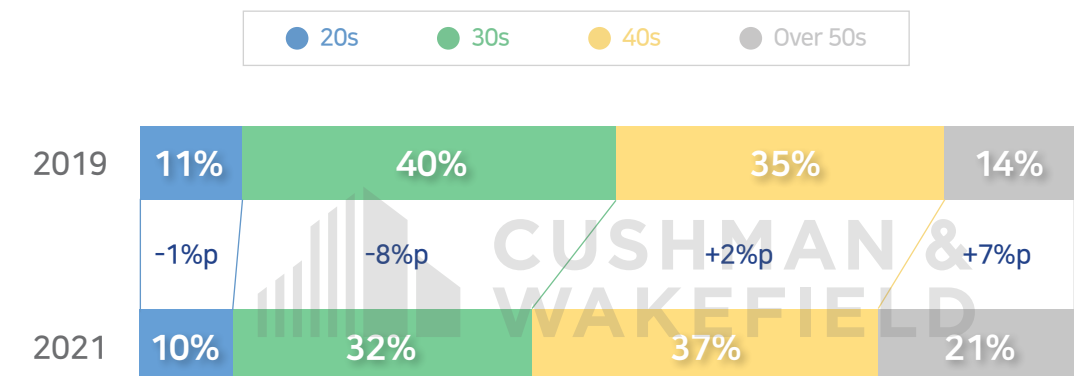


Source Shinhan Card Big Data Lab

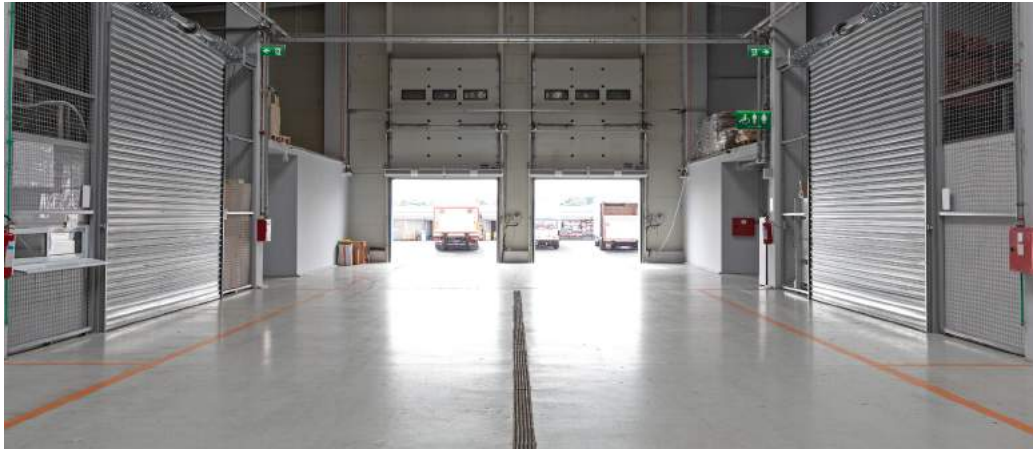
SHARE OF ONLINE SHOPPING USAGE BY AGE IN 2021



CHANGES IN THE PERCENTAGE OF PEOPLE USING FRESH FOOD MALL



Source Shinhan Card Big Data Lab



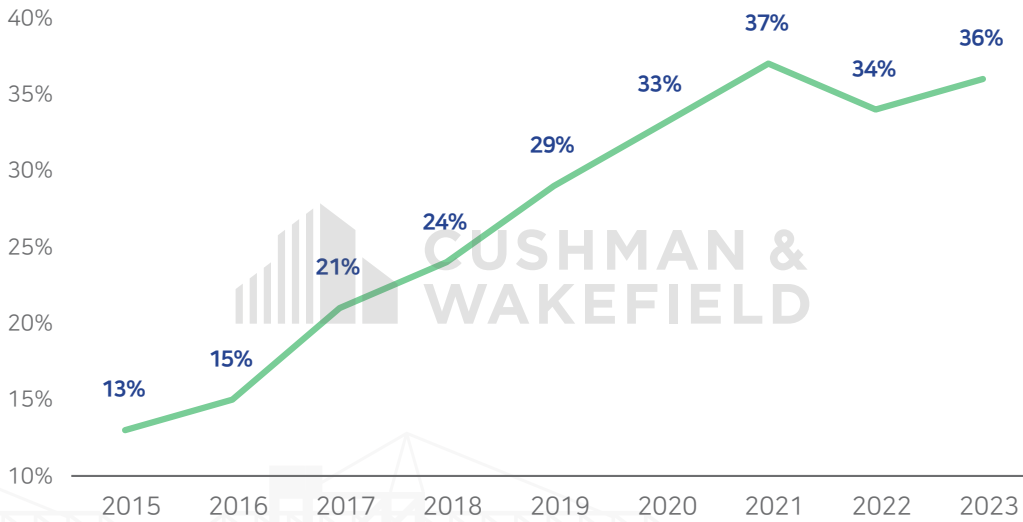
2) THE POTENTIAL FOR E-COMMERCE SERVICES

Distributors, whose margins have been eroded by the growth of online shopping and the rise of single-person households, are reducing the number of offline stores to increase profitability. Cities outside Greater Seoul, which are often left out of e-commerce coverage areas, are more affected by the shrinking of the hypermarket. This phenomenon has become a social issue, with terms such as “underserved” and “food deserts”, and there are growing calls for reforms and incentives for distributors and e-commerce companies to expand further outside of Seoul.

On the other hand, the rise of Chinese e-commerce players has led to more intense competition in the Greater Seoul Area e-commerce market. Given the saturation of e-commerce services in the Greater Seoul Area and the long-term growth prospects of e-commerce penetration rates, e-commerce companies will consider expanding their services to Non-Greater Seoul as a means to facilitate stronger growth against competition.

Based on a sample of 125 logistics centers with a GFA of 5,000 py or more in the Greater Seoul, Greater Chungcheong, Greater Busan and Greater Gwangju Area 5) operated by companies specializing in e-commerce and fulfilment, Cushman & Wakefield Research considers the Greater Gwangju Area to have strong potential for e-commerce and other logistics related companies.

RATE OF E-COMMERCE PENETRATION ⁶⁾



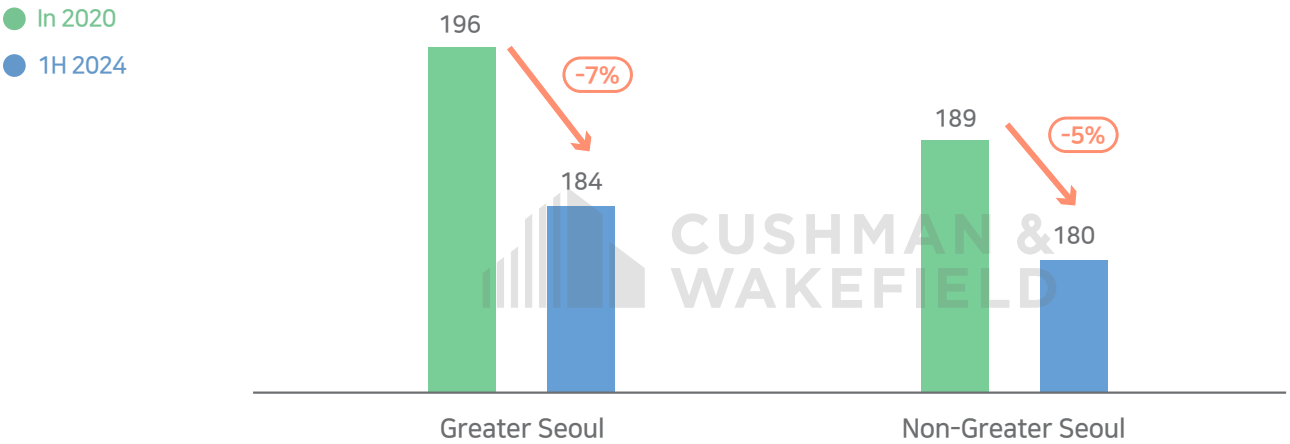
Source Statistics Korea

Note ⁵⁾ Excludes warehouse facilities for logistics centers and factories located on land owned by the state, local governments, or public institutions, such as the Gwangyang Port Hinterland Complex

⁶⁾ Online shopping transactions / retail sales

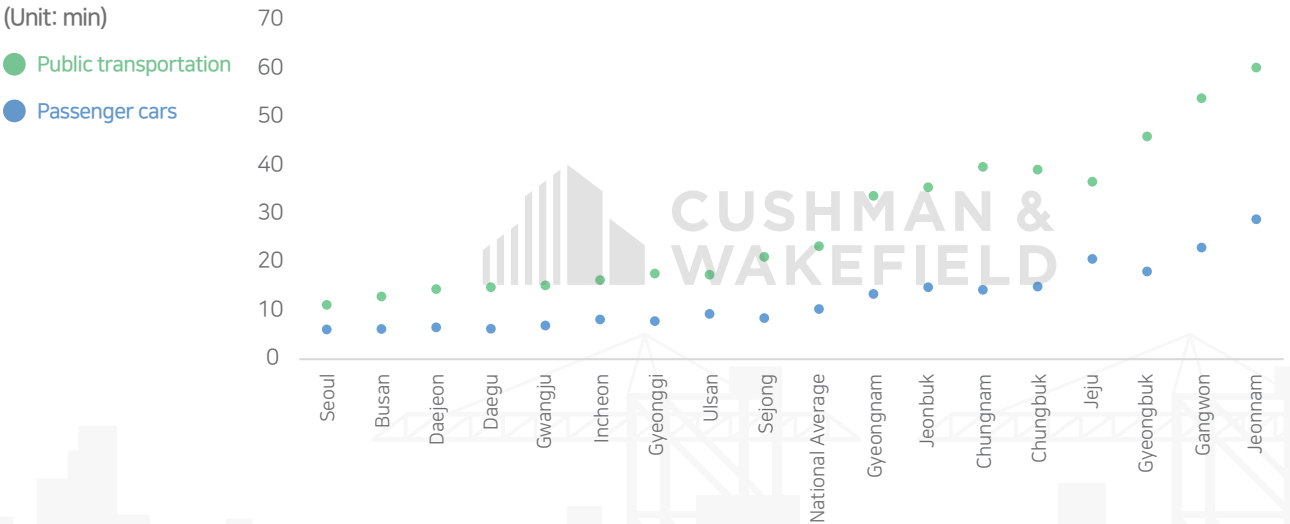


CHANGES IN THE NUMBER OF STORES FOR THE TOP 3 HYPERMARKETS



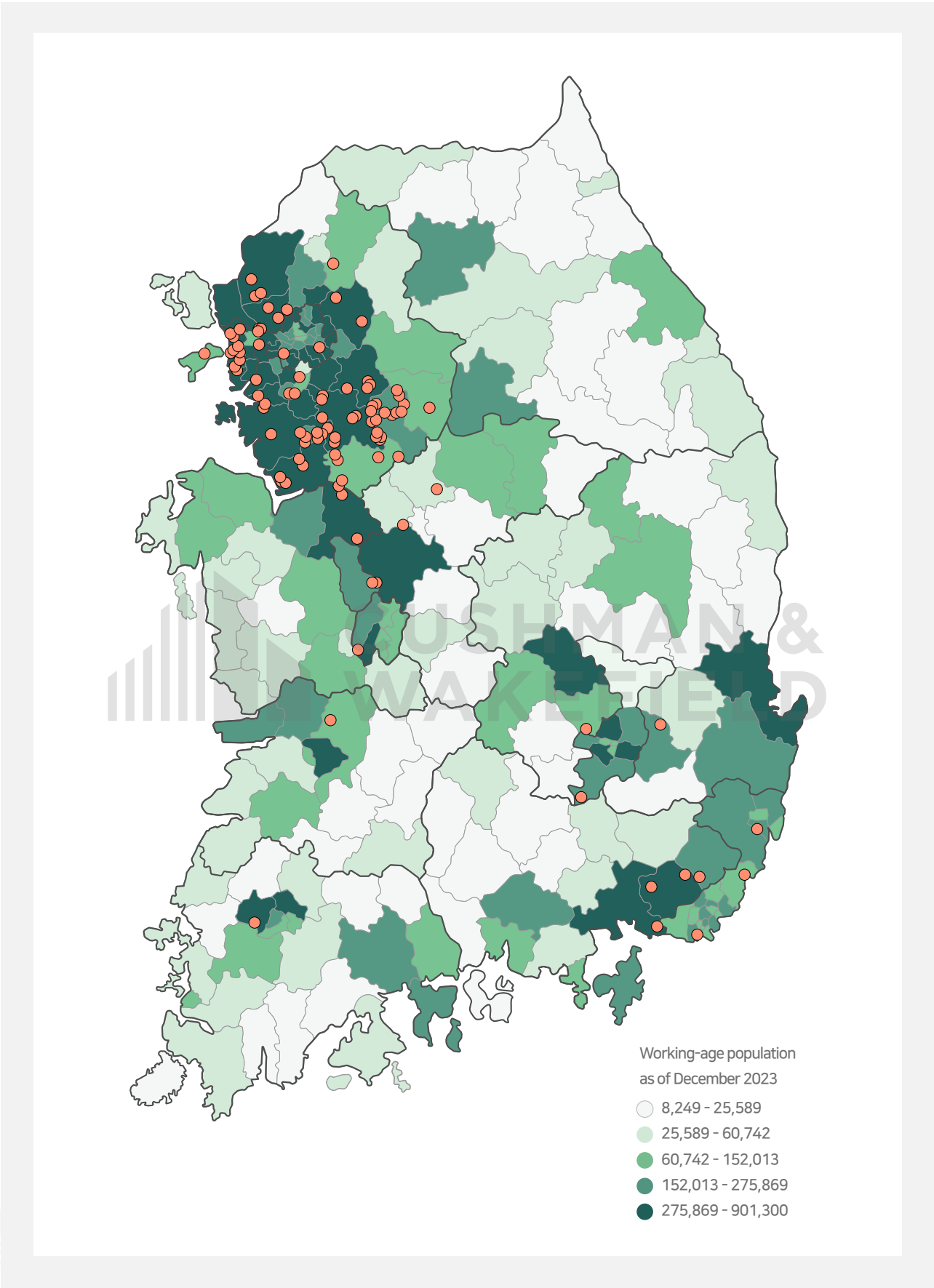
Source Cushman and Wakefield Research

AVERAGE ACCESS TIME FOR HYPERMARKETS BY PROVINCE IN 2021



Source Statistics Korea

DISTRIBUTION OF E-COMMERCE LOGISTICS CENTERS

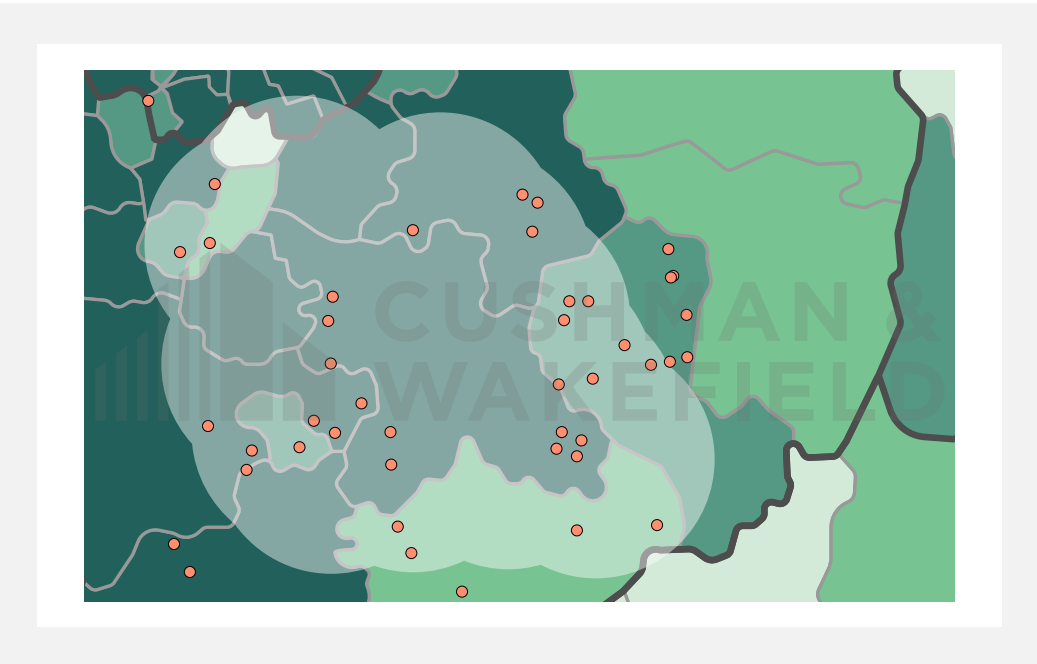


Source Cushman and Wakefield Research

| NUMBER OF E-COMMERCE LOGISTICS CENTERS LOCATED
WITHIN 10 km OF THE ADMINISTRATIVE BOUNDARIES |

	5+	4	3	2	1	0	Total
Greater Seoul	36	2	7	7	12	2	66
Greater Chungcheong	2	1	5	3	7	14	32
Greater Busan	3	0	2	9	21	35	70
Greater wangju	0	0	5	0	3	33	41

THE NUMBER OF E-COMMERCE LOGISTICS CENTERS PER 10KM IN YONGIN



To determine the level of e-commerce service, Cushman & Wakefield Research calculated the number of e-commerce logistics centers within a 10 km radius of each Si, Gun, Gu in each region. The Greater Seoul Area had the highest level of service, with 64 out of 66 municipalities having at least one e-commerce logistics center within a 10 km radius. Especially, 43 e-commerce logistics centers were located within a 10 km radius of Yongin in Gyeonggi-do, followed by Bupyeong-gu in Incheon (29 centers), Seo-gu in Incheon (29 centers), Icheon in Gyeonggi-do (28 centers) and Anseong in Gyeonggi-do (26 centers).

The Greater Gwangju Area has the lowest level of e-commerce services, with only 8 out of 41 municipalities having at least one e-commerce logistics center within a 10 km radius. Particularly, five districts reported having access to three logistics centers within a 10 km radius, but all three are located in the Pyeongdong Industrial Complex in Gwangju, so only cities close to the Pyeongdong Industrial Complex stand to benefit.

| WORKING-AGE POPULATION PER TOTAL GROSS AREA OF E-COMMERCE |

	Chungcheong ⁷⁾	Gyeongnam ⁸⁾	Gyeongbuk ⁹⁾	Jeonnam ¹⁰⁾	Jeonbuk ¹¹⁾
Working-age population ¹²⁾	2,837,829	3,569,321	1,915,181	1,087,211	697,445
E-commerce gross area (py) ¹³⁾	313,142	180,431	165,052	71,060	5,272
Working-age population/py	9.1	19.8	11.6	15.3	132.3

Source Cushman and Wakefield Research

Given the characteristics of the e-commerce business, where delivery efficiency of customer orders and order density are important. Cushman & Wakefield Research calculated the e-commerce logistics efficiency by separating the working-age population density in Non-Greater Seoul and calculating the working-age population served by one unit area of an e-commerce logistics center. As a result, the e-commerce logistics area in the Greater Chungcheong Area had the best logistics efficiency, serving about 9 working-age population per py. The densely populated areas of Gyeongnam, Gyeongbuk and Jeonbuk served between 10 and 20 working-age population per py, while Jeonbuk served about 132 working-age population per py, which was significantly lower than other areas in Non-Greater Seoul.

As Non-Greater Seoul serves small e-commerce logistics centers with a gross floor area of less than 5,000 py, including them may slightly increase the logistics efficiency of Jeonbuk, but the lack of large-scale e-commerce operations in Jeonbuk shows that there is a great potential for growth in e-commerce logistics.

Iksan and Wanju in Jeonbuk, where land for large-scale logistics centers will be supplied, are building logistics infrastructure through MOUs with various logistics, manufacturing and distribution companies; and are expected to serve as outposts for e-commerce logistics in the region.

Note

⁷⁾ Daejeon, Sejong, Cheonan, Gongju, Asan, Nonsan, Cheongju, Jincheon

⁸⁾ Busan, Changwon, Gimhae, Yangsan

⁹⁾ Daegu, Gyeongsan, Chilgok

¹⁰⁾ Jeonju, Iksan, Wanju

¹¹⁾ Gwangju, Naju

¹²⁾ As of December 2023.

¹³⁾ As of March 2023. Total area used for e-commerce services in logistics centers with a gross floor area of 5,000 py or more located within a 10 km radius of the si, gun, gu boundary in areas with dense working-age population.





The Authors

정진우 팀장 Jinwoo Jung, PhD

Head of Research

010 2751 2390

Jinwoo.jung@cushwake.com

About Cushman & Wakefield

Cushman & Wakefield (NYSE: CWK) is a leading global commercial real estate services firm for property owners and occupiers with approximately 52,000 employees in nearly 400 offices and 60 countries. In 2023, the firm reported revenue of \$9.5 billion across its core services of property, facilities and project management, leasing, capital markets, and valuation and other services. It also receives numerous industry and business accolades for its award-winning culture and commitment to Diversity, Equity and Inclusion (DEI), sustainability and more. For additional information, visit www.cushmanwakefield.com.

Copyright ©2024 Cushman & Wakefield. All rights reserved.