

우리나라 주요항만의 인센티브 정책에 관한 연구

† 유주영* · 정태원**

† *, ** 인천발전연구원

요 약 : 최근 세계경기 침체 여파로 전국 항만의 물동량이 감소하는 가운데 인천항의 물동량 또한 증가율이 2007년 20.8%에서 2008년 2.0%로 급격하게 둔화되었으며 2009년도 1/4분기(1-3월)전체 물동량은 309,930백 톤으로 전년동기(379,540백 톤)보다 18.3% 감소하였다. 이에 항만당국은 경기침체와 같은 대외환경의 변화와 주변항만의 적극적인 물량 유치를 위하여 인센티브 정책을 개편하는 등의 전략을 마련하고 있다. 따라서 본 논문은 국내 주요항만의 인센티브 정책을 분석하고 그 시사점을 제시하는 것을 목적으로 한다.

핵심용어 : 인센티브 정책, 컨테이너 항만, 물동량 유치

1. 서 론

최근 세계경기 침체 여파로 전국 항만의 물동량이 감소하는 가운데 인천항의 물동량 또한 증가율이 2007년 20.8%에서 2008년 2.0%로 급격하게 둔화되었으며 2009년도 1/4분기(1-3월)전체 물동량은 309,930백 톤으로 전년동기(379,540백 톤)보다 18.3% 감소하였다.

이에 각 항만은 항만의 활성화와 화물유치를 위해 총력을 다하고 있으며, 화주와 선사사의 요구에 부응하기 위해 다양한 인센티브를 포함한 각종 제도를 도입하고 있다.

본 논문은 국내 주요항만의 인센티브 정책을 분석하고 그 시사점을 제시하는 것을 목적으로 한다.

2. 항만 인센티브 제도

2.1 선행연구

인센티브제도는 넓은 의미에서 어떤 행동을 하도록 사람을 부추기는 것을 목적으로 하는 자극을 말한다. 해운항만부분은 이러한 인센티브 제도를 통해서 선사를 비롯한 항만이용자는 동기부여에 의한 생산성향상과 이익의 증대를 도모할수 있으며 항만은 선사와 항만이용자의 성과에 따른 물동량 증대효과를 누릴수 있다.

인센티브제도는 화폐적 보상에 의한 동기부여에 그 기반을 두고 있다. 인센티브 제도는 표준을 초과하는 성과에 대해 보상을 제공하는 제도를 의미한다. 즉 표준의 초과분에 대하여 인센티브를 설정함으로써 높은성과를 달성하도록 선사 및 화주에게 동기를 부여하는 것이라 할수 있다. 이러한 동기부여의 수단과 관련해 여러 연구자들은 판매촉진의 수단으로 인센티브를 도입

하고자 하였으며 결국 판매촉진은 구매욕구를 자극하고 정보를 제공하여 각 의사결정에 영향을 미쳐 구매를 이끌어 내는 소비의 직접적인 유인수단이라고 할수 있다.

……(중략)……

2.2 국내 항만 인센티브 제도 운영현황

국내 항만 중 인천항을 포함한 부산항, 광양항, 평택항, 군산항등이 컨테이너 화물 유치를 위해 인센티브 정책을 운영하고 있는 대표적인 항만이다. 인센티브를 적용하는 대상의 경우, 인천항과 평택항은 컨테이너 화물인데 반해 부산항은 환적화물이 중점적인 대상이며, 광양항은 환적화물과 비환적 화물 모두를 대상으로 적용하고 있다.

인센티브 지급대상은, 인천항의 경우 신규선사를 포함한 선사와 포워더로 그 대상이 제한적이나 부산항의 경우 기존선사, 연근해 선사, 터미널운영사 등이고 광양항의 경우 선사, 신규선사, 피터선사, 부정기선사, 연안선사, 운영사, 화주 및 포워더로서 주요 항만 관련 주체들을 다양하게 포함하고 있다.

인센티브 지급방식은, 인천항의 경우는 현금지급이 원칙이나 부산항의 경우 2008년까지는 현금으로 지급하였으나 2009년부터는 항비 및 하역비를 차감하는 방식을 사용할 예정이며, 광양항은 현금지급과 마일리지제도를 공용하고 있다.

2008년 기준 인센티브 지급실적을 조사한 결과, 인천항은 약 12억 원을 기록하였으나 이 금액은 부산항의 약 160억 원, 광양항의 약 55억 원보다 현저하게 낮은 금액이며, 2008년 기준 컨테이너 물동량이 인천항의 21%수준인 평택항의 약 6억 원에 비하여 물동량 기준 약 50% 수준으로 분석되었다. 특히 광양항의 경우 처리 물동량은 인천항과 비슷한데 비하여 인센티브 규모는 인천항보다 4.5배 이상 큰 것으로 분석되었다.

인센티브 예산의 부담주체를 조사한 결과, 인천항은 인천항만

공사와 인천시가 부담을 하고 있으며, 부산항의 경우 부산항만공사, 광양항의 경우 컨테이너 부두공단과 전라남도, 광양시가 책임을 지고 있으며 평택항의 경우 평택항만공사와 경기도가 참여하는 것으로 조사되었다.

광양항의 경우 인센티브 제도운영에 부두공단과 전라남도, 광양시가 적극적으로 참여하고 있으며, 부산항의 경우는 부산항만공사 예산의 10%이상을 인센티브 지급에 사용하는 등 공격적인 인센티브전략을 사용하는 것으로 조사되었다. 평택항의 경우 경기도가 총 인센티브 금액의 50%를 부담하는 등 적극적으로 참여하는 것으로 조사되었다.

인센티브 수혜업체수를 조사한 결과, 인천항은 2007년 기준 31개 선사를 기록하였으며, 광양항은 불륨인센티브의 경우 25개 선사와 마일리지카드는 1,044개 업체가 수혜는 받은 것으로 조사되었다.

……(중략)……

3. 국내 항만의 인센티브 정책 비교 분석

3.1 인센티브 규모

터미널 운영사 인센티브의 경우, 부산항과 광양항은 2008년 각각 12.7억, 7억을 집행하며 물량 유치에 대한 운영사의 역할 및 공로를 인정하고 인센티브를 통한 향후 노력을 지원하고 있는데 비하여 인천항은 터미널 운영사에 대한 어떠한 인센티브 프로그램도 가지고 있지 않은 것으로 조사되었다.

……(중략)……

3.2 인센티브 정책 세부사항

연근해 및 피더선사 관련 지원의 경우, 부산항은 환적화물을 취급하는 연근해선사에 대한 인센티브를 2009년부터 운영예정이며, 광양항은 한·중·일 정기피더선에 대한 인센티브 정책을 현재 운영하고 있는데 비하여 인천항은 관련 인센티브 정책이 없는 것으로 조사되었다.

광양항은 연간 3만TEU 이상을 처리하는 부정기 선사와 수출입 컨테이너를 취급하는 연안선사에 대해서도 인센티브 정책을 운영하고 있는 반면에 인천항은 인천항 수출실적이 800TEU 이상인 포워더를 지원하는 인센티브 프로그램을 2008년부터 운영하고 있으며 이는 포워더의 화물 유치능력을 인정하고 지원하는 혁신적인 정책이라 할수 있다.

그 외에 항비와 항만시설사용료를 면제 및 차감하는 방법으로 인센티브 정책이 운영되는데, 부산항은 복항과 신항을 동시에 기항하는 컨테이너전용 외항선박에 대하여 항비를 면제해 주고 있으며, 일년에 12회 이상 부산항에서 화물을 처리한 선박에 대해서도 전년대비 입항횟수 증가분에 따라 입항료를 감면해 주고 있다.

……(중략)……

4. 시사점

국내 항만들의 인센티브 정책과 인천의 정책을 비교 분석한 결과, 가장 큰 차이점은 인센티브 규모로 나타났다.

전체금액을 비교해보면, 2008년 기준 인천항 12억원에 비하여 부산항 160억원, 광양항 55억원으로 엄청난 차이를 보였으며, 물동량 기준으로는 평택항의 절반에도 미치지 못하는 것으로 분석되었다. 또한 TEU당 인센티브 적용금액이 인천항은 1,500원-1,800원인데 비하여 부산항은 5,000원-10,000원, 광양항은 400원-15,000원을 책정하고 있어 그 차이가 매우 큰 것으로 분석되었다.

인센티브 지급대상이 인천항의 경우 선사와 포워더에만 한정된 반면 부산항 및 광양항은 선사를 포함한 터미널 운영사, 연근해선사, 피더선사, 부정기선사, 화주, 포워더 등 다양한 항만 관련 주체들을 포함시키고 있으며 동시에 이들의 물량 유치 기능을 장려하고 있는 것으로 나타났다. 따라서 인천항 또한 인센티브의 지원대상을 확대 하는 것이 필요한 것으로 분석되었다.

인센티브 지급방법은 단순 현금지급 보다는 좀 더 효율적이고 인천항의 이용율을 늘릴 수 있는 항비 및 하역료 차감이나 마일리지 제도과 같은 다양한 방법을 공용하는 것이 바람직한 것으로 분석되었다.

……(중략)……

참고문헌

- (1) 인천항만공사(2009), 인천항 화물 및 물류기업 유치를 위한 인천항 인센티브 사업 운영방안
- (2) 김승철, 노윤진(2007), “항만경쟁력 강화를 위한 인센티브 도입 선호도에 대한 연구”, 한국국제상학회지, 22권, 2호, pp81-106
- (3) 부산항만공사(2005), “부산항 컨테이너 화물유치를 위한 인센티브 제도 연구”
- (4) 한국해양수산개발원(2005), “광양항 컨테이너부두 활성화를 위한 인센티브 제도 연구”