

평택 · 당진항 활성화를 위한 북중국 화주의 항만 인식도에 관한 연구

노윤진*

A study on the port recognition of North China Shippers for the
activation of PyeongTaek · DangJin Port

Roh, Yoon-jin

목 차

- | | |
|--------------------|----------------------|
| I. 서론 | IV. 평택 · 당진항의 활성화 방안 |
| II. 선행연구의 검토 | V. 결론 |
| III. 북중국 화주 인식도 조사 | < 참고문헌 > |

Key Words: Pyeongtaek · Dangjin port, North China shipper, port recognition, Activation of port

Abstract

After the joining in the WTO of China, the container throughputs have begun to increase notably and Continuous developments of China ports are influencing operation and policy of Korea ports. At this point Pyeongtaek · Dangjin port which has potency as China trading port confronts with turning point of port development as new port. To this, correct need grasping of North China shippers is important strategic element of PyeongTaek · Dangjin Port activation.

In this study, there is purpose to present Pyeongtaek Port's activation strategy by grasping customer needs executing questionnaire to China local company about Pyeongtaek · Dangjin Port.

As a research result, Pyeongtaek · Dangjin Port possesses high geographical strength but has problems like development delay, tribe of various route, absence of marketing strategy. To solve this problem, this paper proposes expansion of port and logistics physical distribution equipment, improvement of services, foundation of joint logistics center, establishment of marketing organization etc. Namely, it may overcome only new port's limitation though develop to port of cargo creation style that is not simple cargo dependence style port.

▷ 논문접수: 2007.05.02 ▷ 심사완료: 2007.06.06 ▷ 게재확정: 2007.06.12

* 중앙대학교 경기항만물류연구센터 연구전담교수, roh1972@paran.com, 031)670-4859

I. 서론

중국은 WTO 가입이후 급속한 경제성장으로 물동량이 매년 증가하고 있고 이를 처리할 항만개발에 박차를 가하고 있다. 물동량 증가로 인하여 중국 주요항만은 자체 항만에 시설투자를 집중하여 그들의 항만에 외국의 주요 대형선사들이 직접 기항하도록 유도하고 있다.

2006년 한중 항로간 파더 컨테이너물동량은 총 749,749TEU로 2005년 723,069TEU보다 3.69% 소폭 증가하였다. 수출항로는 213,991TEU로 2005년 234,573TEU보다 8.77% 감소한 것으로 집계되었으며 수입항로의 경우는 2006년 총 535,758TEU로 전년실적 488,496TEU보다 9.68% 늘어난 것으로 집계되었다.¹⁾

상해, 선전 등 중국의 양대 컨테이너부두는 물론 영파, 청도, 대련, 천진, 하문, 연운항등 중소형항만까지 유럽 및 북미로 직기항하는 서비스 개발 등 틈새시장을 공략함으로써 항만을 이용하는 물동량이 급증하게 되었고 이러한 현상은 지속될 전망이다.

또한 최근 한중해운회담을 통해 한중 컨테이너 항로의 2009년 완전개방이 합의됨으로써 중국선사의 급성장이 예상되고 대형선사들의 중국항만 직기항체제가 증가함으로써 중국을 중심으로 세계 간선항로가 재편되고 있다. 따라서 부산항과 일본의 항만에서의 중국환적 화물은 감소할 것으로 예상되고 우리나라 서해안의 평택·당진항과 인천항등 중국 대형항만에 인접한 항만들은 중국 항만에서 환적하는 사례가 증가하고 있다.

중국물동량의 증가와 중국항만의 급성장 추세가 평택·당진항으로서는 기회이자 위기가 될 수 있으며 또한 항만발전을 위한 전환점이 될 수 있다. 이러한 시점에서 평택·당진항의 대중국 화물을 겨냥한 항만개발 및 경쟁전략을 구축하기 위해서는 해당 항만을 이용하는 화주의 정확한 요구가 무엇인지를 우선적으로 파악하고 분석할 필요성이 있다. 수집된 자료를 통하여 현재 평택·당진항이 제공하는 서비스의 문제점을 도출하고 이를 보완하여 신항만으로서 평택·당진항이 갖는 한계점을 극복하고 향후 평택·당진항의 이용을 고려하고 있는 잠재 고객의 발걸음은 평택·당진항의 활성화에도 긍정적인 영향을 미칠 것이다. 하지만 현재 평택·당진항 활성화를 위하여 중국업체를 대상으로 항만에 대한 선호도와 요구가 무엇인지를 파악하는 것은 항만의 운영에 있어 중요한 기본 자료임에도 불구하고 실질적인 외국의 업체를 대상으로 한 조사 및 연구는 부족한 실정이다.

본 연구의 목적은 우리나라의 대중국 교역이 급속하게 증가하고 있는 시점에서 평택·당진항에 대한 중국 현지의 업체를 대상으로 설문조사를 실시하여 인식도 및 고객 요구를 파악함으로써 평택·당진항의 활성화 방안을 제시하고자 한다.

1) 황해정기선사협의회, 「2006년 한중항로 컨테이너 수송실적」, 2007. 3

II. 선행연구의 검토

1. 항만 경쟁력과 항만선택 관련 선행연구

항만의 활성화와 화물유치는 각 항만이 보유한 고유의 경쟁력과 밀접한 연관성이 있다. 따라서 항만의 활성화를 도모하기 위해서는 경쟁항만과 비교하여 해당 항만만의 고유한 경쟁력의 확보 유무가 상당한 영향을 끼친다고 할 수 있다.

항만의 경쟁력은 기본적으로 다양한 이용자의 요구에 대하여 각 항만이 어떻게 대응할 것인가에 달려있다. 항만 경쟁력은 특정항만이 경쟁항만에 비하여 비교우위에 있을 수 있는 물류서비스의 제반요소 및 이들 요인들의 총체적인 결합으로 이를 평가하기 위한 연구들은 항만경쟁력을 구성하는 요소가 무엇인지를 밝혀내는 데에 초점을 맞추고 있다. 기존 연구에서 제시하고 있는 항만의 경쟁력을 평가하는 주요 결정요인은 항만입지, 항만비용, 항만서비스 수준, 항만시설, 환적화물을 고려한 물동량, 항만을 지원하는 운영활동, 그리고 정보기술 등이다.

<표 1> 항만 경쟁력에 관한 기존문헌 및 경쟁력 결정요소

구분	UNCTAD (1992)	McCalla (1994)	Starr (1994)	전일수 외 (1993)	임종관 (1995)	하동우 외 (1998)	여기태 (2002)	여기태 외 (2004)
항만입지	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓
항만비용	✓			✓	✓	✓	✓	✓
서비스수준	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓
항만시설	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓
물동량		✓		✓			✓	✓
항만운영*	✓		✓	✓	✓	✓		
정보기술	✓						✓	

주 : * 항만운영은 항만의 소유구조 즉, 조직에 대한 내용과 관세자유지역 및 경제자유구역, 항만의 사회경제적 안정성과 같은 항만운영환경에 대한 내용을 포함함.

항만경쟁력과 관련한 기존연구는 사실 항만선택 기준(Port Selection Criteria)수립과 관련한 연구에 해당하는 것으로 항만과 관련한 독자적인 연구영역을 수립하고 있으며 항만선택에 관한 많은 문헌들이 항만의 지정학적 위치, 항만시설, 서비스수준, 항만이용비용을 기항지 선택의 주요요소로 제시하고 있다. 또한 항만 선택 관련 연구들은 일반적으로 항만운영관계자들과 실제 항만을 이용하는 고객인 화주, 선사, 포워드 등을 대상으로 한 설문조사나 데이터 수집을 통한 통계적 분석방법을 활용한 경우가 주류를 이룬다.2)

항만선택에 관한 기존연구 검토결과 항만을 이용하는 선사 및 화주들이 항만을 선택할 시, 공통적으로 중요하게 생각하는 중요요소는 비용과 서비스라고 할 수 있다. 사실상 현재의 항만경쟁 및 기항지 선택에 있어서 항만비용 이외에도 적기수송을 가능하게 해줄 기항빈도 및 현대적 항만장비와 같은 서비스수준 및 복합연계수송의 구비 등 다양한 요소가 고려되고 있다. 화주의 목표는 해상운임 또는 내륙운송을 포함한 총 운송비뿐만 아니라 재고비용 등을 포함한 총 물류비용의 최소화에 있으며, 화주에게 물류서비스를 제공하는 선사의 입장에서도 경쟁적인 서비스를 제공하기 위해서는 가격대비 높은 품질의 물류서비스와 화주의 요구에 부응하기 위한 해상운송구간, 항만내 터미널작업과 육상운송을 포함한 물류과정에 직접 개입하기를 원하며, 기항하는 항만의 정보시스템이나 자동화 정도에 따라서 항만선택의 기준으로 삼고 있다.

<표 2> 항만선택 결정요인

연구자	Foster	Willingale	B.Slack	Murphy	Murphy	여기태 외
대상국가	미국지역	유럽지역	미국, 캐나다, 서유럽	세계각국	화주외 미국	북중국과 국내항만
분석대상	화주	선사	화주, 포워드	항만, 선사	항만, 선사, 포워드, 대화주, 소화주	선사, 포워드, 항만전문가
분석시기	1978	1981	1985	1987	1992	2004
항만선택 결정요인	수송비용 항만접근성 선박기항수 항만장비 체선	배후지접근성 항만접근성 항만시설 항만요율 항만규모	선박기항수 내륙수송운임 항만접근성 항만체선 복합연계수송	항만장비 손상/멸실율 적기인도처리 화물처리비용 대형선입항가능	항만장비 손상/멸실율 편리한 화물수배/인도시간 선적처리요율 선적정보	서비스여건 배후지여건 가용성정도 편의성정도 물류관련비용 지역적중심성 지역적연계성

2. 항만 활성화관련 선행연구

항만의 활성화를 위한 기존의 연구들은 주로 우리나라 항만의 전체적인 활성화를 도모하기 보다는 해당 항만의 약점과 한계를 극복하고 활성화하기 위한 전략에 맞추어 개별 항만의 필요에 의해 주로 연구가 진행되어져 왔다. 본 연구에서는 평택·당진항과 같은 중소규모 항만의 활성화와 관련된 주요 연구들을 중심으로 살펴보았다.

중앙대학교 국제무역연구소(1998)³⁾는 평택·당진항의 활성화와 연계된 산업발전 및 지역개발을 위해 지방자치단체가 접근해야 할 상업적 마케팅 전략을 활용하여 지역상공인을

2) M. C. Willingale, "The port routing behavior of short sea ship operator theory and practices", Maritime Policy and Management, 1981, Vol.8, No.2. pp.207~217.

3) 중앙대학교 국제무역연구소, 「평택항 활성화를 위한 지방자체 단체의 역할과 대응」, 1998. 12. pp. 79~100.

선도하고 외국자본의 유치에 위한 종합적인 마케팅 방안을 제시하였으며, 이를 위해 평택·당진항의 고유브랜드 창출과 함께 국내외 홍보전략과 이용자 선호도 유발전략을 항만 활성화 차원에서 지속적으로 추진해야 할 것을 강조하고 있다. 한국해양수산개발원(1999a, 2005b)은 초기의 연구(1991a)⁴⁾에서 평택·당진항의 활성화와 종합물류기지 구축방안을 마련하고자 하는 연구를 시행하였다. 동 연구에서는 평택·당진항의 민자유치 촉진방안, 선화주 유치방안 등의 결과를 도출하기 위해 평택·당진항 이용의사에 대한 구조화된 설문을 작성하여 평택·당진항 이용의사 집단과 기존 항만간 이용집단간의 차이를 T-test를 통해 객관적으로 검토하였다. 연구결과 평택·당진항 이용집단과 기존항 이용집단간 대체적으로 유사한 응답경향을 나타냈으며, 특히 항만시설 확보수준, 항만행정 및 지원절차, 항만배후 공단의 현황, 향후 발전 잠재력 및 재항시간 항목 등 5개 항목에서 두 집단간의 미있는 차이를 보이고 있는 것으로 조사되었다. 하지만 평택·당진항의 활성화를 위해서는 행정규제·절차의 간소화 및 전산망 완비가 가장 중요하게 인식되었으며, 시설확충을 통한 항내 체선해결이 중요하게 고려되어야 한다고 강조했다. 또한 최근의 연구(2005b)⁵⁾에서는 초기의 연구가 주로 이용자의 인식에 따른 기초적인 항만요소들을 고려한 반면, 주로 경쟁력 강화와 항만기능의 최적 배치에 관심을 두고 연구가 이루어졌다. 동 연구에서는 항만개발의 패러다임의 변화에 따른 평택·당진항의 경쟁여건을 고찰한 후 선사의 기항전략과 네트워크 구축을 통한 평택·당진항의 활성화 방안을 제시하고 있으며, 항만과 도시의 조화, 관리운영적인 측면에서 항만공사제도의 도입과 검토, 경쟁항만과의 협력을 통한 상생전략, 평택·당진항의 친수공간 조성 등을 활성화 방안으로 제시하였다.

해양수산부(2005)⁶⁾는 국내 항만전체를 대상으로 항만물류의 애로사항 점검을 통한 활성화 방안을 제시한 하였다. 동 보고서에서는 항만이용자의 입장에서 항만별 항만경쟁력 저해 실태를 파악하고 구체적인 개선대안과 정책방향을 제시하였다. 조사결과 평택·당진항의 물류애로사항은 선사에 있어서는 서비스 강화차원에 있어 장기적인 확장계획의 필요성을 강조하고 있으며, 이를 위해 물동량을 처리할 수 있는 적정한 규모의 부두개발이 필수적으로 요청된다고 강조하였다. 또한 평택·당진항의 접근성 강화를 위해 항만주진입로의 건설과 항만배후지의 조속한 개발을 통한 신규 물동량 창출이 시급함을 기술하고 있다.

김새로나, 방희석(2004)⁷⁾는 평택·당진항의 대중국 수출입 화물의 기종점(O/D)을 분석과 함께 평택·당진항의 발전방향에 대한 연구를 수행하였다. 동 연구에서는 기종점(O/D) 분석을 통해 배후권역인 경기도 및 수도권 지역의 지속적인 수출입 물동량의 증가와 중국과의 교역량 증가에도 불구하고 수도권 및 중부권 관문항으로서의 이용율이 아직도 낮은 실정이며, 수도권 물량의 50%, 충청권의 대중국 화물의 73%가 여전히 부산항에 대한 높은 의존

4) 한국해양수산개발원, 「21세기 광역평택항의 활성화 및 종합물류기지 구축방안」, 1999. 9, pp.17~196.

5) 한국해양수산개발원, 「평택항 경쟁력 강화전략과 최적기능 배치방안 연구」, 2005. 12

6) 해양수산부, 「항만별 물류애로 실태파악 및 개선방안」, 2005. 12. pp.282~289.

7) 김새로나, 방희석, 「평택·당진항 발전을 위한 대중국 수출입화물의 기종점(O/D)연구」, 「한국항만경제학회지」, 제20집 제2호, 한국항만경제학회, 2004, pp.53~71.

도를 지적하면서 이는 선사의 기항빈도 및 대규모 물동량을 통한 규모의 경제가 작용하였다고 강조하였다. 또한 경기남부 및 충청권에 산재한 중소기업의 소규모 LCL화물의 이용이 용이하도록 특화된 서비스가 제공되어야 할 것을 주장하였다.

하영석 외(2006)⁸⁾는 컨테이너 전용터미널을 보유한 지역 컨테이너 항만인 평택·당진항, 마산항, 울산항을 대상으로 성공적인 항만이 되기 위해 갖추어야 할 조건들을 분석하였다. 연구에서 지역의 중핵항만들이 존속가능한 항만이 되기 위해서는 거점항만과 차별되는 수송망의 구축과 지역화주의 니즈를 파악하여 체계적으로 협력할 수 있는 시스템을 갖추어야 하며, 아울러 배후지역의 생산특성과 수출품의 교역특성에 맞는 경쟁력있는 항로의 개설과 인근 중핵항만 및 거점항만간의 네트워크 강화가 필요한 것으로 기술하였다. 이를 위해 특화된 배후단지의 개발, 비용경쟁력의 확보, 지역항만과의 경쟁과 협력을 유도하는 것이 필요한 것으로 강조하고 있다.

또한 평택·당진항과 같은 중소항만의 활성화와 관련한 연구로는 강용수(2003, 2005)⁹⁾¹⁰⁾의 연구와 여기태 외(2004)¹¹⁾의 연구 등에서 수행되어졌으며 항만클러스터, 부두기능강화, 항만마케팅, 항만배후 물류단지의 조성 등의 요소들을 강조하고 있다.

이상의 선행연구들을 종합해보면 1990년대 후반 평택항관련 초기의 연구에 있어서는 해당항만의 브랜드 창출과 항만 이용자를 대상으로 하는 지속적인 홍보에 초점을 두고 있으며, 그 외에 행정규제 간소화와 전산망의 완비와 같은 항만 구성의 기본적인 요소에 초점을 두고 있는 것으로 정리될 수 있다. 또한 2000년대에 선행된 연구들은 항만과 도시의 조화, 인근 항만과의 협력을 통한 활성화, 항만 배후단지의 개발 등이 주된 항만 활성화의 관심영역으로서 제기되고 있다. 하지만 대부분의 연구들은 항만시설의 확충과 배후단지의 연계에 근거한 활성화 방안을 제시하고 있으며, 설문조사를 통한 연구결과도 대부분 국내 이용자를 대상으로 하고 있다. 따라서 북중국 화주의 관점에서 본 평택·당진항의 활성화를 검토하는 점에서 기존연구들과의 차별성 및 본 연구의 의의가 있다고 할 수 있다.

Ⅲ. 북중국 이용자 대상 인식조사

1. 설문조사의 개요 및 응답기업의 일반적 특성

- 8) 하영석·한종길, "지역컨테이너 항만의 발전전략", 해운물류연구, 제50호, 해운물류학회, 2006. 9, pp.1-20.
- 9) 강용수, "동북아시아의 마산항 발전전략에 관한 연구", 「한국항만경제학회지」, 제19집 제2호, 한국항만경제학회, 2004, pp.203-219.
- 10) 강용수, "진해항 무역의 발전방안에 관한 연구", 「한국항만경제학회지」, 제21집 제2호, 한국항만경제학회, 2005, pp.45-64.
- 11) 여기태, 박은보, 강래영, "중소형항만의 화주유인증대를 위한 모형개발에 관한 연구-군산항을 중심으로", 「한국항만경제학회지」, 제20집 제1호, 한국항만경제학회, 2004, pp.141-151.

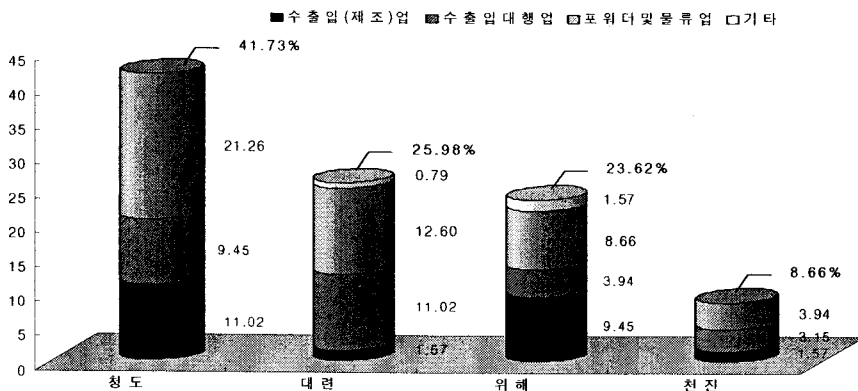
본 연구에서는 평택·당진항 이용과 관련하여 선호도 및 항만활성화에 대한 중국업체의 의식조사를 위하여 한국과의 교역에 있어서 현재 평택·당진항을 이용하고 있거나 잠재고객으로 고려할 수 있는 청도, 천진, 대련, 위해 등의 북중국지역 소재 업체를 대상으로 설문조사를 실시하였다. 이용업체의 구분은 화주(한국으로 수출입을 하고 있는 제조업체 및 수출입대행업), 포워드 및 물류업체 등을 대상으로 설문조사를 실시하였으며, 연구표본대상의 명단 및 연락처, 이메일 주소 등은 S선사의 각 현지사무소와 KOTRA(대한무역투자진흥공사)의 홈페이지를 통하여 중국내 한국진출기업 관련정보를 입수하여 모집단으로 선정하였다.

온라인과 오프라인을 통하여 배포된 설문지는 총 200부이며 이중 회수된 설문지는 총 131부로 65.5%의 응답률을 보였으나 응답이 불성실하거나 판독이 불가능한 설문지 4부를 제외하여 총 127부(유효응답율 63.5%)의 설문지가 분석에 투입되었다.

본 연구에서 사용한 설문지는 기업들의 일반적인 사항과 국내 항만의 선호도 및 이용실태, 평택·당진항에 대한 인식조사는 명목척도와 비율척도로 측정되었으며, 항만이용시 평가요인의 중요도와 만족도에 대한 사항들은 리커트식 5점 척도로 측정되었다. 설문의 영역은 설문대상 기업의 일반적 특성, 국내항만의 선호도 및 인식도, 평택·당진항에 대한 인식조사등 총 3개영역으로 구성되었다.

설문 응답기업을 주 사업소재지(여러 지역 분포시 가장 큰 규모의 사업장 주소기준)별로 분류한 결과 전체 응답기업 중 청도지역이 41.7%로 가장 높은 비율을 차지하였고 대련 26.0%, 위해 23.6%, 천진지역이 8.7%로 나타났으며, 응답업체의 업종별 구성비율을 살펴보면 제조업을 하는 수출입업체가 전체 대비 23.6%, 수출입대행업이 27.6%로 즉 화주가 51.2%이며 포워드 및 물류업체는 48.9%(창고업등 기타 2.4%포함)로 두 그룹의 응답기업 구성비를 적절하게 배분하여 의견을 반영하였다.

<그림 1> 응답기업의 지역별/업종별 현황

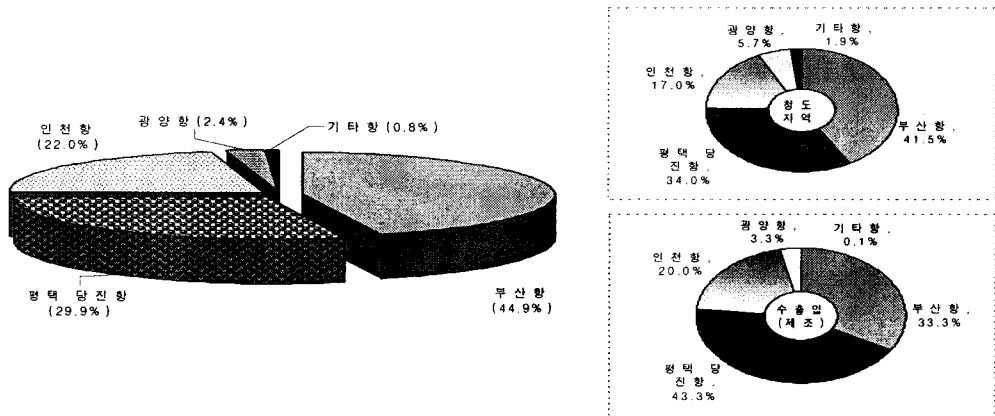


2. 국내항만의 선호도 및 인식도조사

현재 한국과 교역을 하고 있는 북중국 지역의 수출입업체와 포워드 및 물류업체를 대상으로 우리나라 컨테이너항만에 대한 선호도를 조사한 결과 국내의 대표항만인 부산항에 대한 선호도가 44.9%로 가장 높은 비율을 차지하였고, 다음으로 평택·당진항 29.9%, 인천항 22.0%, 광양항이 2.4%의 순으로 나타났다. 기타항(0.8%)으로는 군산항이 제시되었다. 응답기업을 지역별로 구분하여 국내항만에 대한 선호도를 분석한 결과 청도지역에 소재한 응답기업의 경우 인천항(17.0%)에 비해 평택·당진항에 대한 선호도가 34.0%로 상당히 높게 나타난 반면 대련과 천진지역에서는 낮은 선호도를 보였다. 평택·당진항에 대한 선호도는 북중국지역중 특히 지리적으로 인접한 위해지역과 청도지역에서의 선호도가 높은 것으로 조사되었다.

한편, 업종별 항만 선호도 조사에 있어서는 수출입제조기업의 경우 평택·당진항에 대한 선호도가 43.4%로 인천항 및 부산항보다도 높은 것으로 조사되었으나, 수출입업무를 대행하는 기업과 포워드와 같은 물류대행기업의 경우 부산항에 대한 선호도가 가장 높은 것으로 조사되었다. 이러한 조사결과는 지리적으로 인접한 북중국지역 특히 위해 및 청도지역의 경우 평택·당진항 이용과 관련하여 화주는 내륙운송비를 포함한 전체적인 물류비용을 절감하는 차원에서 평택·당진항을 선호하더라도 항만이용과 관련하여 실제 업무를 담당하는 포워드 및 수출입대행업체는 평택·당진항 이용을 기피하기 때문에 실화주의 물량이 평택·당진항 이용으로 연결되지 않고 있는 것으로 해석될 수 있다. 따라서 수출입대행업체와 포워드 등 이들에 대한 차별적인 항만마케팅활동이 요구된다고 할 수 있다.

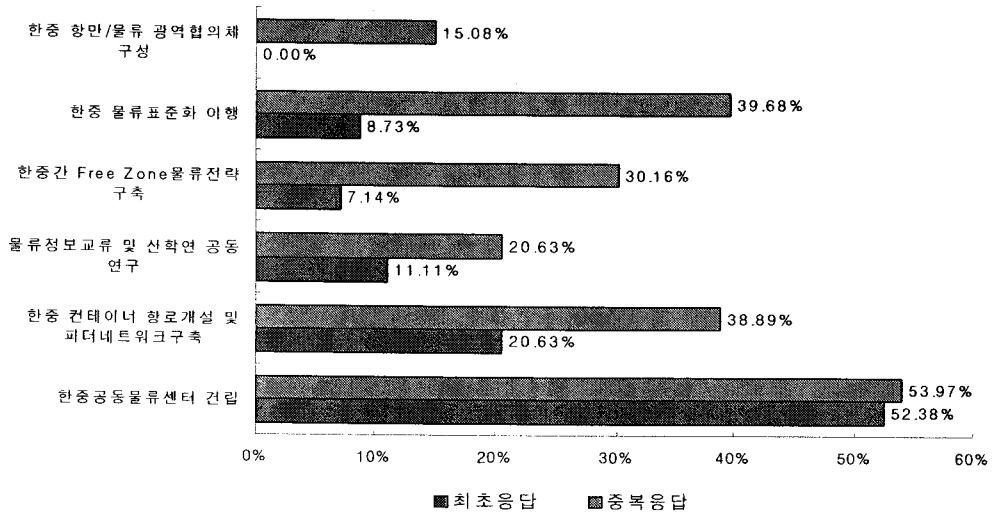
<그림 2> 응답기업의 국내항만 선호도(청도지역/수출입제조업)



동북아시아지역의 교역확대와 성장을 위하여 중국과 한국의 항만 및 물류분야의 협력에 대한 필요성이 증대되고 있는 실정을 감안하여 한중간 물류공동발전을 위해 중국은 한국

과 어떠한 부분의 협력이 필요한지 다중응답분석을 실시한 결과, 최초응답의 경우 설문응답기업의 52.38%가 “한중간 진출기업지원과 내수시장 진출, 물류서비스 제공등을 위한 한중 공동물류센터 건립”이 가장 필요한 협력분야인 것으로 응답하였고 “한중 항만간 컨테이너 항로개설 및 피더네트워크 구축”을 지적하는 의견도 20.63%로 높게 나타났다.

<그림 3> 한중간 항만 및 물류 협력분야



중복응답에 있어서도 한중공동물류센터 건립(53.97%)이 가장 필요한 한중간 물류협력분야인 것으로 나타났고, 최초 응답에 비해 “한중 물류표준화 이행”이 39.68%로 중요하게 인식되고 있는 것으로 조사되었다. 물류용어 및 Pallet와 같은 물류기기, 통관절차와 전체적인 물류 Process등의 상이함이 양국의 물류협력을 저해하는 요인으로 작용하여 이에 대한 표준화 작업이 필요한 것으로 나타났다. 일반적으로 항만을 이용하는 고객이 항만을 이용 또는 선택시 어떠한 요인을 중요하게 고려하는지에 대하여 설문조사를 실시한 결과, 북중국 지역의 기업들은 항만이용시 항만의 지리적 인접성 요인을 평균 4.34로 매우 중요하게 고려하는 것으로 조사되었으며 항만의 시설능력(4.29), 선박의 기항빈도와 개설항로/통관 및 정보시스템과 같은 항만의 서비스 수준(4.22)등이 근소한 차이로 중요하게 인식되고 있는 것으로 나타났다. 응답기업이 인식하는 항만결정요인의 중요도에 비해 국내항만의 만족도는 대부분 보통(3.0)의 수준 정도로 평가되었으며 세부 항목별로는 항만의 지리적 인접성이 3.60으로 가장 높은 만족도를 보이고 있다.

항만이용시 고려하는 각 평가요인의 중요도 분석을 통하여 평택·당진항이 향후 고객유치를 위하여 중점적으로 관리하여야 하는 항목을 파악할 수 있다. 또한 이는 항만마케팅 전략 구축시 중요한 자료로 활용될 수도 있다.

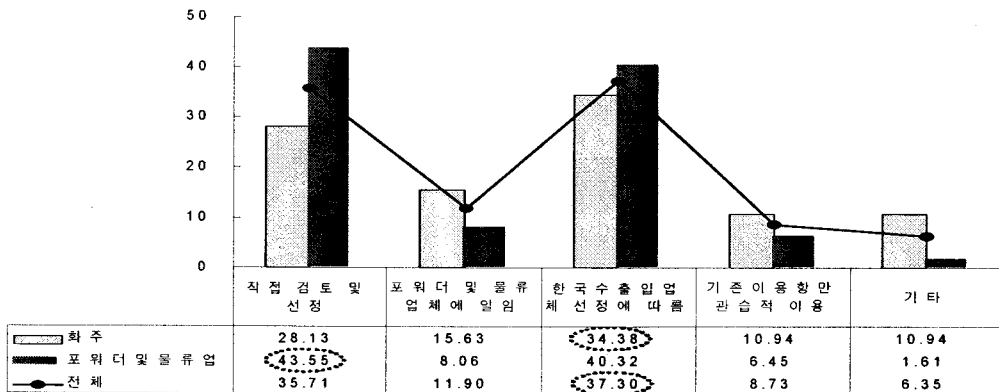
<표 3> 항만이용 결정요인의 중요도 및 만족도

요인	중요도		만족도	
	평균	표준편차	평균	표준편차
항만의 지리적 인접성	4.34	.84	3.60	.81
항만의 시설능력	4.29	.78	3.44	.70
항만의 비용수준	4.13	.88	3.14	.75
항만의 네트워킹(연계수송 및 연관산업확보) 수준	4.10	.94	3.24	.71
항만의 서비스수준(선박기항빈도, 개설항로, 통관 및 정보시스템등)	4.22	.98	3.30	.90
항만의 탄력적 운영관리	3.66	1.06	3.09	.82
항만의 적극적인 마케팅 활동 및 정보제공	3.38	1.12	3.09	.99

* 1: 전혀중요하지 않음(매우불만족) ~ 3: 보통 ~ 5: 매우중요(매우만족)

대중교역의 수출입컨테이너를 취급하기 위하여 이용항만을 선정하는 주요 의사결정 주체를 파악하기 위해 설문조사를 실시한 결과 전체 응답기업 중 37.30%가 거래주체의 상대방인 한국 수출입업체가 한국내 이용항만을 선정한다고 응답하였고 중국내 기업이 직접 선사의 운항스케줄을 검토하고 선정한다는 의견도 28.13%를 차지하여 중국교역에 있어 항만선택의 의사결정주체는 주로 화주, 특히 한국내 수출입기업인 것으로 조사되었다. 따라서 향후 평택·당진항의 마케팅 및 촉진전략의 주된 대상은 이들 응답업체를 중심으로 계획을 마련해야 하겠다.

<그림 4> 항만이용 의사결정방식



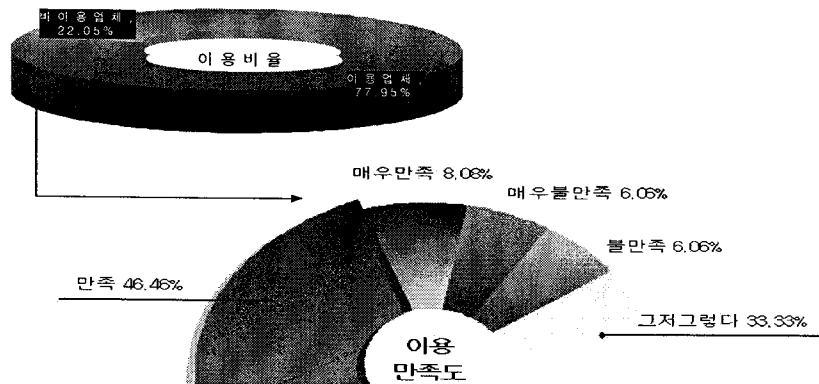
3. 평택·당진항에 대한 인식조사 분석

대중국 교역에 있어 평택·당진항을 이용하고 있는 업체와 현재 이용하고 있지 않지만

잠재고객으로서 한국과 교역을 하고 있는 중국내 업체들을 대상으로 평택·당진항 이용에 대한 인식조사를 실시하였다.

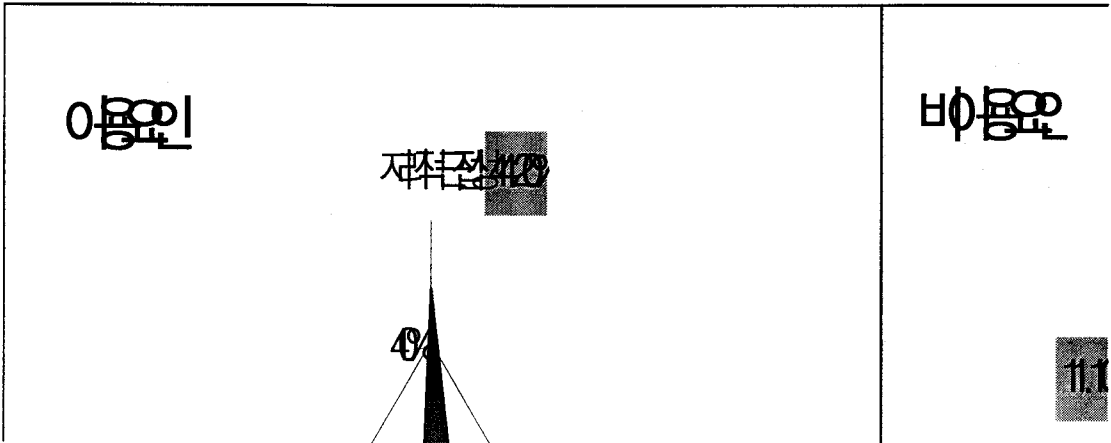
본 설문조사의 응답기업중 78%가 현재 평택·당진항을 이용하고 있으며 이 중 46.4%가 평택·당진항 이용에 대하여 전반적으로 만족하고 있고 8%는 매우 만족하고 있는 것으로 조사되어 평택·당진항 이용에 대하여 긍정적인 견해를 가진 것으로 분석할 수 있다. 그러나 이용업체의 12.1%가 평택·당진항 이용에 불만족하고 있는 것으로 조사되었는데 이러한 원인으로 거리상 부산항보다 가까움에도 불구하고 부산항에 비하여 해상운임이 지나치게 비싸다는 의견을 제시하였다. 이러한 상황이 지속된다면 부산항으로의 이용전환을 고려하겠다는 응답업체도 나타나 평택·당진항의 비용구조 개선이 시급하다는 것을 의미할 수 있다.

<그림 5> 응답기업의 평택·당진 이용비율과 이용만족도



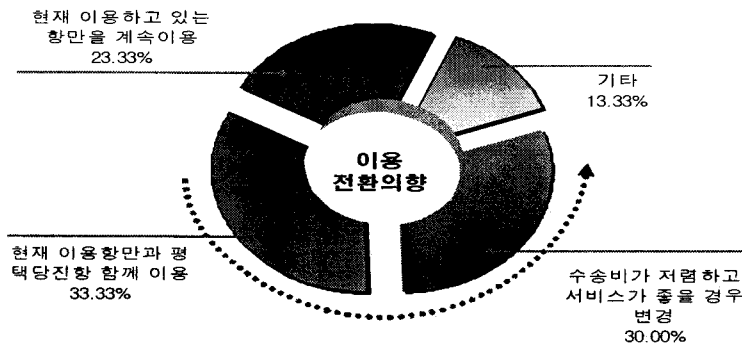
평택·당진항을 현재 이용하고 있는 업체만을 대상으로 평택·당진항을 이용하는 주된 이유에 대하여 다중응답분석을 실시한 결과 지리적 근접성이 전체 응답의 44.2%로 가장 많은 비율을 차지하였다. 전체 물류비를 감소하기 위하여 평택·당진항을 이용한다는 응답비율이 15.22%로 다음 순위를 차지하였으며 이와 근소한 차이로 평택·당진항의 성장잠재력에 대한 기대로 인하여 항만을 이용하고 있다는 업체가 14.49%를 차지하였다. 한편, 평택·당진항을 현재 이용하고 있지 않는 응답업체만을 대상으로 평택·당진항을 이용하지 않는 이유를 살펴본 결과 응답기업의 22.2%가 “복미, 유럽등 다양한 항로가 갖추어져 있지 않아 환적이 어렵다”는 문제점을 주된 요인으로 지적하고 있다. 따라서 평택·당진항은 향후 동부두 컨테이너 전용선석의 조속한 개발과 그에 대한 모선과 피더선의 유치전략 또한 마련되어야 할 것이다.

<그림 6> 평택·당진항 이용 및 비이용 요인



향후 평택·당진항 이용 의향에 대해서는 현재 이용항만과 평택·당진항을 함께 이용하겠다는 의견이 비이용자 그룹 응답의 33.3%를 차지하여 가장 높은 응답비율을 보였으며 다음으로 30.0%가 운임등 운송비용이 저렴하고 항만의 서비스가 좋을 경우 평택·당진항으로 항만이용을 변경하겠다고 응답하였다.

<그림 7> 비이용업체의 평택·당진항 이용전환 의사



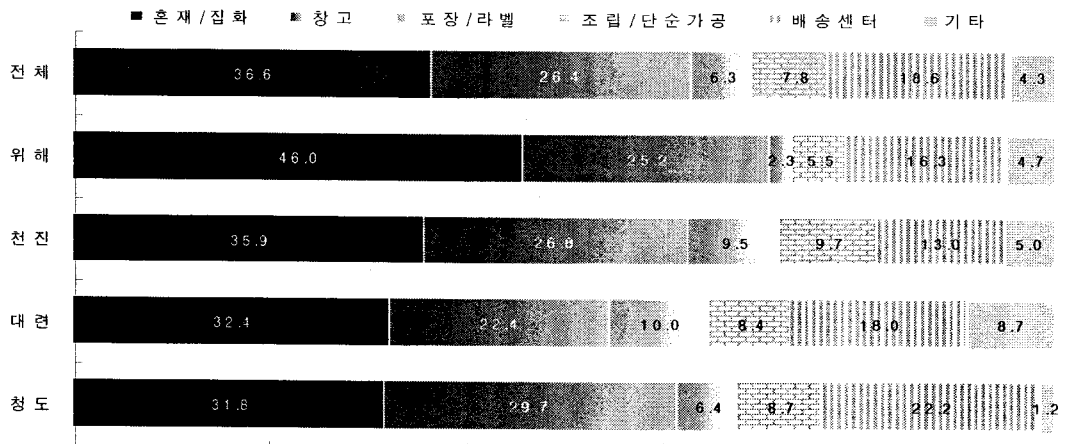
<표 4>는 평택·당진항에 대한 정보의 입수경로에 대하여 설문조사를 실시한 결과이다 평택·당진항 또는 비이용 그룹의 경우 한국항만에 대한 관련정보의 주요 입수경로는 전체 응답기업 127개 기업 중 84.3%인 대다수 기업이 선사 및 파트너를 통해 관련 정보를 입수하고 있는 것으로 조사되어 마케팅 채널이 지나치게 편중되어 있는 것으로 분석되었다.

<표 4> 평택·당진항(또는 한국항만) 주요 관련정보의 입수경로

구 분	빈도	비율
선사 및 파트너의 소개	107	84.3
정부설명회	1	0.8
브로셔등 대중홍보매체	3	2.4
관계자의 직접방문	12	9.4
기타	4	3.1
합계	127	100.0

향후 평택·당진항의 항만배후단지를 조성할 경우 중국내기업의 물류서비스 기능에 대한 수요를 파악하기 위한 설문조사를 실시한 결과 “혼재 및 집화(consolidation & collection)”에 대한 수요가 전체 응답기업의 36.61%로 가장 높은 비율을 차지하였고 다음으로 “창고” 시설에 대한 수요가 26.45%의 비율을 차지하였다. 이러한 수요와 평택·당진항이 LCL 화물을 위한 혼재 및 집화기능을 지원하는 시설을 제공하지 못하고 단순히 FCL 화물을 위주로 선적 및 하역작업만을 수행하고 있는 현 상황을 고려할 때 대중국 교역의 새로운 물량을 창출하기 위해서는 LCL 화물을 처리하기 위한 물류기능이 조속히 개발되어야 할 것으로 보인다.

<그림 8> 평택·당진항 배후단지 조성시 물류서비스 기능에 대한 수요



IV. 평택·당진항의 활성화 방안

1. 항만 항만하드웨어의 지속적 개발 및 비용지원

화물과 시설의 우선순위에 대해서는 이론적 논쟁이 있으나 화물수요가 폭발적인 증가세를 기록한 후 시설개발은 분명히 항만발전에 저해요소로 작용할 수 있다. 따라서 물동량 예측 수요에 부합하는 부두 시설의 적기 확충 및 지속적 확충이 필요하다. 설문조사에 있어서도 항만의 시설부분의 확보는 높은 중요성을 인식하면서도 실제 만족도는 그보다 낮은 실정이며, 평택·당진항의 향후 개발방향에 있어서도 기타 요인의 평균값에 비해 높은 중요성을 강조하고 있다. 또한 응답기업의 30%가 수송비가 현재보다 저렴하고 서비스가 좋을 경우 항만이용전환 의사가 있다고 응답하고 있어 평택·당진항의 비용경쟁력을 제고하는 방안도 화물유치를 위하여 중요하게 고려되어야 하겠다. 이를 위해서는 평택·당진항을 기항하는 선사의 해상운임을 인하하기 위해 현재 독점적으로 운항하고 있는 선사운영체제를 다수의 선사들이 기항할 수 있도록 신규선사 및 신규항로개설을 유치하는 방안이 절실하게 요청되며, 신규항로 개설에 대한 선사의 부담과 관련해 신규항로를 개설하는 선사에 대한 인센티브가 마련되어야 할 것이다. 또한 이러한 지원은 신규기항 선사의 항로가 안전궤도에 오를 수 있도록 다년간 혜택을 부여하는 방안을 모색하는 것이 바람직 할 것이다. 또한 평택·당진항의 잠재고객 화주들을 고려 할 경우 평택·당진항의 궁극적인 이용주체는 수출입기업인 것을 감안하여, 국내 또는 중국내 수출입기업, 포워더가 평택·당진항을 이용하도록 유인하는 방안으로써 인센티브 방안도 다각도로 마련되어야 할 것이다.

2. 기항빈도 제고를 위한 피더 및 모선 유치

본 연구에서 실시한 설문조사에서 평택·당진항을 이용하지 않는 이유에 대하여 중국기업들은 항로부족 및 환적의 어려움(22.20%)을 평택·당진항 이용에 가장 큰 문제점으로 지적하고 있으며, 실제 부산, 광양, 인천등과 비교하여 개설항로 및 기항빈도면에서 가장 취약하며 이로 인한 북중국 화주의 항만 기피현상을 유발하고 있다. 따라서 항로확대를 위한 피더 네트워크를 구축하기 위해서는 기존 피더선사의 적극적인 유치와 함께 아시아 역내시장에서 운영중인 RCL, Wanhai 등 동남아 지역 피더선사와 국적선사간 전략적 제휴를 추진하여 평택·당진항을 기점으로 중국 및 일본지역의 화물을 환적할 수 있도록 추진해야 하겠다. 또한 중국 지역과의 피더네트워크를 위해서는 COSCO, China Shipping 등 아시아 역내 피더선이 기항 할 수 있는 유치전략을 추진해야 하며 중국 장강연안의 군소항만에 취항하는 중소선사를 평택·당진항에 유치 할 수 있는 방안도 함께 고려 해야 할 것이다. 이를 위해 평택·당진항은 중국의 천진, 대련, 청도항과도 피더 네트워크를 보

다 강화하는 한편, 난징, 장가항 등을 비롯한 장강 중상류 항만과 직접 평택·당진항을 연계할 수 있는 피더네트워크를 강화하여 수도권 수출입 화물을 장강지역 항만과 직접 수송할 수 있는 전략을 추진 할 필요가 있으며, 인천 및 군산항 등 인접지역의 경쟁항만보다 먼저 네트워크를 선점할 필요가 있다.

<표 5> 평택·당진항 업체별 컨테이너 처리 물량(2006년)

업체명	총TEU	처리비중(%)	환적TEU	처리량 대비 환적률(%)
장금상선(주)	186,144	71.5	966	0.52
씨앤훼리(주)	29,664	11.4	7	0.02
대룡항운(주)	14,090	5.4	17	0.12
코스코한국(주)	12,003	4.6	0	0.00
(주)포스인터내셔널	11,886	4.6	0	0.00
흥아해운(주)	3,036	1.2	0	0.00
두우해운(주)	2,325	0.86	0	0.00
동남아해운(주)	841	0.32	5	0.59
(주)서주해운	268	0.1	28	10.4
동방(주)	61	0.02	0	0.00
총계	260,318	100	1,023	0.39

자료 : 해양수산부, PORT-MIS

또한 평택·당진항에 대형선사가 기항토록 하기 위해서는 항만배후단지와 배후의 산업 단지를 활성화시켜 수출입 또는 환적화물이 대량으로 발생하도록 유도하는 방안을 추진해야 하겠다. 이를 위해 수도권 및 중부권화주와 포워더에게 중국 수출입 화물이 평택·당진항을 이용 할 경우 비용상, 시간상 이점이 있고 특히 평택지역내 기업은 평택·당진항을 이용하는 것이 지역경제에도 지대한 영향을 미친다는 점을 적극 홍보하여 평택·당진항 물동량 규모를 확대 해야 할 것 이다. 평택·당진항이 대형선사를 유치하려면 환적화물의 물동량을 증가시킬 수 있도록 환적화물에 대한 인센티브와 같은 인센티브의 제공이 필요하다.¹²⁾ 평택·당진항은 지리적인 여건을 고려 할 경우 간선행로에서 벗어나 있기 때문에 모선의 중간 기항항만으로 역할하기에는 한계가 존재하므로 모선기항은 북미→아시아 항로의 경우 제1차 기항항만, 아시아→북미항로의 경우 마지막 기항항만으로 PCTC의 주체인 (주)한진, PICT의 주체인 한진해운과 협력적인 모선기항을 유도해야 할 것이다. 평택·당진항이 대형선 기항을 확대하려면 피더부두의 개발을 통해 항만의 물류체계를 개선하고, 선사가 저렴하고 편리하며 신속하게 환적 할 수 있도록 환적관련 통관절차 등 행

12) 2005년 평택·당진항의 환적물동량은 72TEU에 불과하였으나 2006년 환적물동량이 1,023TEU로 급속한 성장세를 기록하였으며, 동북아 해운 항만의 환경의 변화에 따라 그 증가세는 지속될 것으로 전망되고 있다.

정절차의 간소화도 필수적인 요소로서 고려 될 수 있으며 또한 평택·당진항에 기항하는 모선유치와 피더서비스 개선 및 부두 운영의 효율성 제고를 위해 컨테이너 부두선석의 운영에 있어 PCTC와 PITC간에 상호 승-승(win-win)할 수 있는 경쟁과 협력의 조화가 필요한 코피티션(Co-opetition) 전략의 마련도 요청된다.

3. 통합된 마케팅 전담기구의 조직

평택·당진항 뿐만 아니라 한국의 주요 항만들이 대중국 화주와 물류업체를 대상으로 활발한 마케팅 활동을 펼치고 있으나 여전히 많은 고객들이 선사 및 파트너등 간접적인 방식으로 항만에 대한 정보를 입수하고 있어 평택·당진항의 인지도 및 인식도를 향상하고 정확한 정보를 전달하기 위해서는 홍보매체의 활용과 전시회 및 박람회, 투자유치활동 등을 통한 적극적인 마케팅전략을 구축하여야 할 것이다. 설문조사 결과에서도 알 수 있듯이 평택·당진항은 신설항만으로서 인지도 제고가 절실히 필요한 것으로 나타났으며 이는 포트 세일즈(Port Sales)를 통해 신설항만인 평택·당진항에 대한 적극적인 홍보활동이 요구되는데 특히 항만이용자의 특성상 불특정 다수에 대한 항만홍보활동보다는 표적시장을 선정하여 1차적으로 국내 수도권 및 중부권에서 대중국과 교역을 하고 있는 특정 고객을 대상으로 집중적으로 홍보하는 타겟 마케팅이 효과적일 것이다.

설문조사 분석결과 대중국교역의 수출입컨테이너 취급에 있어 이용항만을 선정하는 주요 의사결정 주체는 거래 상대방인 한국 수출입업체가 한국내 이용항만을 선정한다(37.30%)고 응답하고 있어 중국교역에 있어 항만선택의 의사결정주체는 주로 화주, 특히 한국내 수출입기업인 것으로 조사되어 1차적으로 국내 대중국 수출입업체를 대상으로 항만홍보활동을 집중적으로 펼쳐야 할 것이다. 그러나 중국내 기업이 직접 선사의 운항스케줄을 검토하고 선정한다(28.13%)는 의견도 많은 비중을 차지하기 때문에 항만의 마케팅 활동은 국내외 화주를 대상으로 동시에 이루어져야 할 것이다. 따라서 이를 체계적으로 수행할 수 있는 전문화된 마케팅 조직의 구성은 시급하다고 할 수 있다. 유럽의 제2 항만인 함부르크 항은 함부르크 항만공사와는 별도로 함부르크 항의 대외 홍보 및 프로모션을 총괄하는 기구인 함부르크 포트 마케팅社(Port of Hamburg Marketing)를 별도로 조직하여 운영하고 있으며¹³⁾, 부산항과 인천항은 항만공사제를 통해, 광양항은 컨테이너부두공단을 통해 마케팅 전략을 수립 촉진하는 반면 평택·당진항은 현재 지방자치단체 외에는 그러한 역할을 수행 할 수 있는 전담조직이 없는 실정이다. 따라서 평택·당진항도 함부르크 항만 마케팅 전문조직과 같은 별도의 기구설립을 고려 할 수 있으며, 가장 현실적인 설립형태는 민간과 공공부문의 공동투자를 통한 지방공사의 성격을 갖는 것이라 할 수 있다. 따라서 경기도 산하기관인 경기평택·당진항만공사에서 이러한 평택·당진항 마케팅 관련 업무를 담당해야 할 것으로 판단되며 이를 위해 경기평택항만공사의 역량 강화가 요구된다고 할 수 있다.

13) 한국해사문제연구소, 「해양한국」, 2006. 2, pp.68~69.

4. 경제자유구역 지정 및 한중 공동물류센터 건립

중국의 주요 항만은 항만배후권역에 경제특구 및 보세구, 수출가공구, 물류원구 등 수출입기업 활동 및 항만기능을 지원하는 다양한 특구형태의 Zone을 설치하고 있으며, 우리나라의 경우도 제조업중심 발전전략을 극복하는 대안으로서 “동북아비즈니스 중심지화 전략”의 일환으로 인천, 부산, 광양항 지역을 “경제자유구역(Free Economic Zone)”으로 지정하여 국내외 기업유치에 총력을 기울이고 있다.

이에 반해 평택·당진항은 경제자유구역이나 자유무역지대와 같은 특구를 지정하지 않고 있어 중국의 특구와 연계된 수출입물류활동이 불가능하므로 이에 대한 대비책이 필요하다.

평택·당진항 및 배후부지는 최근 세계의 공장이 되고 있는 중국과 매우 인접해 있고 또한 우리나라의 수출기지인 경인지역과 인접하기 때문에 중국과의 연계생산기지로 활용될 수 있으며 수출입의 물류거점단지로 육성함으로써 물동량 창출을 유도하여 함. 이를 위해서는 가능한 많은 외국기업들이 자유롭게 투자 가능하도록 평택·당진항 및 항만배후단지에 경제자유구역을 지정하는 방안을 마련해야 한다.

한편, 동북아지역 교역확대와 성장을 위한 중국과 한국의 항만 및 물류분야의 협력에 대한 필요성 또한 증대하고 있다. 특히 한중 물류네트워크 강화를 위하여 양국의 물류기업간 교차 합작투자에 의한 한중물류센터 건립을 통해 양국 물류에 대한 이해증진과 평택·당진항의 대중국 수출입 화물 유치 및 투자유치 활성화를 위해 매우 중요한 역할을 수행할 수 있다. 최근 인천시는 중국내 한국진출기업의 내수시장 진출지원과 중국 물류유치를 위하여 인천광역시, 인천경제자유구역청, 인천항만공사에서는 한국과 중국의 내륙물류망 확보에 교두보 역할을 할 한·중 공동물류센터를 인천과 중국 청도지역에 각각 건립하기 위한 사업을 추진하고 있다.¹⁴⁾ 인천은 인천-청도간 물류센터 건립이 성공적으로 이루어질 경우 천진, 대련 등에도 한중물류센터 건립사업을 확대할 방침이며 북중국 항만의 화물을 유치하기 위한 다각적인 전략을 모색하고 있어 평택·당진항의 경우도 현재 추진되고 있는 한·중 공동물류센터에 적극적인 참여가 요청된다.

이러한 공동물류센터에서는 한국, 중국 내륙시장 판로를 확보하여 양국 제조업체의 수출입물류 및 내륙물류 유통활동을 지원하며 기존의 단순보관 기능 위주에서 고부가가치 창출이 가능한 국제물류유통단지 개발을 통해 물류경쟁력 향상에 기여하고자 하고 있어 평택·당진항 배후권역 업체의 중국 현지진출 제조업체와 물류업체간의 계약체결 주선, 보관, 판매, 전시, 조립, 가공, 라벨링, 공동집배송, 트럭킹 기능 수행, 물류관련 애로사항 발생시 해결지원(세제 및 법률관련사항 포함), 물류관련 현지정보 및 사무공간 제공 및 조사대행, 판매지원 등의 기능을 수행함으로써 대 중국 화물을 유인할 수 있다.

14) 인천에 들어서는 한·중 물류센터는 부지 약 5만평에 토지임차료, 건설비 등을 포함해 1단계가 400억원 규모이며, 최종적으로는 약 1,000억원 정도가 소요될 것으로 예측되고 있다. 한·중 물류센터 건립에는 국내기업으로는 인천의 2개 업체와 전국적인 규모의 물류기업 2곳 등 4개 업체가 참여하고 있으며 중국 청도에는 6개 업체가 참여할 것으로 보인다.

V. 결론

평택·당진항은 최근 대내외적인 환경요인을 고려할 때 항만의 성장과 발전에 있어 중요한 시점에 직면해 있다. 대외적으로 동북아 특히 중국 경제의 성장세 지속, 한중 교역의 급증과 대내적으로 국가 균형발전을 위한 충청 및 중부권의 성장 가능성과 이들 지역과의 협력 등은 분명 평택·당진항의 발전에 상당히 긍정적으로 작용할 수 있을 것이다. 그럼에도 불구하고 물동량 부족, 정부의 평택·당진항 개발정책에 대한 의지 부족등 신항으로서 극복해야 할 문제점 및 위협요인이 잠재해 있는 것이 현실이다.

평택·당진항의 가장 큰 강점은 중국과의 교역에 유리하다는 점과 수도권에 인접해 있다는 점을 들 수 있으며, 대규모 배후지 및 산업단지를 배후권에 두고 있다는 이점을 들 수 있다. 따라서 평택·당진항의 활성화를 위해서는 배후지를 어떤 방향으로 그리고 얼마나 신속하게 개발하는가가 관건으로 작용할 수 있을 것이다.

본 연구에서 분석된 북중국업체를 대상으로 하는 평택·당진항에 대한 인식도 및 고객 요구조사는 대중국 교역의 교두보 역할을 담당할 평택·당진항 활성화 방안에 몇 가지 시사점을 제공할 수 있다.

평택·당진항은 대외적으로는 중국과, 대내적으로는 수도권과 근접해 있다는 지리적 이점과 컨테이너항만으로서의 발전가능성에 대해 많은 중국기업들이 긍정적인 견해를 가지고 있는 것으로 분석되었다. 평택·당진항을 이용하는 주요 요인인 항만의 지리적 근접성, 전체 물류비 감소, 배송시간 단축요인 등은 평택·당진항의 대중국 교역에 대한 입지적 우위로 볼 수 있으며 결국 현재 중국기업이 평택·당진항을 이용하는 주된 이유는 지리적 이점 때문인 것으로 판단할 수 있으나 항만의 지리적 이점으로 인한 성장은 한계가 있으므로 항만 이용을 촉진시키는 다른 요인들의 충족이 필요하다.

이러한 요인들은 현재 평택·당진항을 이용하지 않는 요인이나 개선과제에서 제시된 요인을 참조할 수 있는데 평택·당진항의 중국이용업체 및 비이용업체의 주된 건의사항은 항만의 비용요인을 인하여 달라는 것이며, 또한 다양한 항로구축뿐만 아니라 경제자유구역과 같은 소프트웨어 차원의 개선사항에 대한 요구가 많은 것으로 나타났다.

특히 중국의 주요 항만은 항만배후권역에 경제특구 및 보세구, 수출가공구, 물류원구 등 수출입기업 활동 및 항만기능을 지원하는 다양한 특구형태의 zone을 설치하고 있는데 반해 평택·당진항은 경제자유구역이나 자유무역지대와 같은 특구를 지정하지 않고 있어 중국의 특구와 연계된 수출입물류활동이 불가능하므로 이에 대한 개선이 필요하다. 한편, 평택·당진항이 수도권의 관문이며 대중국 교역항으로서 제 역할을 하기 위해서는 지리적으로 매우 인접한 인천항과의 경쟁과 보완 관계를 명확히 하는 것이 시급하다. 이는 중국경제의 급성장과 항만개발 가속화를 고려할 때 항만의 중복투자과 내부적인 출혈경쟁을 지양하기 위해서는 각 항만의 역할분담을 명확히 해야 하겠다.

장기적으로 평택·당진항은 단순 수출입화물을 처리하는 화물의존형 항만이 아니라 재

가공과 수출기능을 강화할 수 있는 화물창출형 항만으로 발전해야 신설항만의 공통적인 문제점들을 해결할 수 있을 것이다. 이를 위해서는 다각적인 항로개설이 필수적이며 평택·당진항의 현실을 고려한 국내의 피더 및 모선의 기항에 우선적인 역량을 집중해야 할 것이다. 또한 평택·당진항을 이용하고 있거나 이용을 고려하고 있는 화주를 대상으로 하는 통합적인 마케팅 전략과 실행이 요청되며 이는 국내 여타 항만에서 도입하고 있는 전문기관과 같은 역량을 필요로 하는 전담기구의 신설이 요청된다. 항만의 활성화는 항만의 경쟁력과 관련한 복수 요소들 가운데 일부의 성취만을 통해서 이뤄질 수는 없다고 판단되며 항만을 구성하는 하드웨어 뿐만 아니라 소프트웨어의 유기적인 조화를 통해 달성될 수 있는바, 평택·당진항과 연관된 중앙정부, 지자체, 지역상공업체들의 정책적 연계성 또한 요구된다고 할 수 있다. 한편 본 연구는 북중국 업체에 대한 전수조사가 아닌 표본조사는 한계점이 존재하므로 향후 연구에 있어서는 보다 다양한 표본선정 기법을 통한 연구대상의 확보와 국내 화주들에 대한 동시조사를 통해 인식도의 차이를 규명하는 연구가 이루어질 필요성이 있다.

참고문헌

1. 강용수, “동북아시아의 마산항 발전전략에 관한 연구”, 「한국항만경제학회지」, 제19집 제2호, 한국항만경제학회, 2004.
2. _____, “진해항 무역의 발전방안에 관한 연구”, 「한국항만경제학회지」, 제21집 제2호, 한국항만경제학회, 2005.
3. 김새로나, 방희석, “평택·당진항 발전을 위한 대중국 수출입화물의 기종점(O/D)연구”, 「한국항만경제학회지」, 제20집 제2호, 한국항만경제학회, 2004.
4. 여기태, “중국 컨테이너 항만의 경쟁력 평가에 관한 연구”, 「한국해운학회지」, 제34호, 한국해운학회, 2002.
5. 여기태 외 2인, “중소형 항만의 화주유인 증대를 위한 항만선택요소 추출에 관한 연구”, 「해운물류연구」, 제43호, 한국해운물류학회, 2004.
6. 여기태 외 2인, “중소형항만의 화주유인증대를 위한 모형개발에 관한 연구-군산항을 중심으로”, 「한국항만경제학회지」, 제20집 제1호, 한국항만경제학회, 2004.
7. 임종관, “동북아시아 중심항만 여건의 비교분석”, 「월간해운산업연구」, 제112권, 한국해양수산개발원, 1994.
8. 전일수 외 2인, 「우리나라 컨테이너 항만의 국제 경쟁력 제고 방안에 관한 연구」, 해운산업연구원, 1993.
9. 중앙대학교 국제무역연구소, 「평택·당진항 활성화를 위한 지방자체 단체의 역할과 대응」, 1998. 12
10. 하동우·김수엽, 「컨테이너 항만의 물류경쟁력 국제비교」, 한국해양수산개발원, 1998
11. 하영석·한종길, “지역컨테이너 항만의 발전전략”, 「해운물류연구」, 제50호, 해운물류학회, 2006. 9, pp.1~20.
12. 한국해사문제연구소, 「해양한국」, 2006. 2
13. 한국해양수산개발원, 「21세기 광역평택·당진항의 활성화 및 종합물류기지 구축방안」, 1999. 9
14. 한국해양수산개발원, 「평택·당진항 경쟁력 강화전략과 최적기능 배치방안 연구」, 2005. 12
15. 해양수산부, 「항만별 물류애로 실태파악 및 개선방안」, 2005. 12

16. 황해정기선사협의회, 「2006년 한중항로 컨테이너 수송실적」, 2007. 3
17. McCalla, R.j., "Canadian Container : How have they fares? How will they do?", *Maritime Policy and Management*, Vol.21, No.3, 1994.
18. Murphy, P.R., Dalenberg, D.R., and Daley, J.M., "Port Selection Criteria : An Application of a Transportation Research Framework", *Logistics & Transportation Review*, Vol.28, No.3, 1992.
19. Slack, B., "Containerization Inter-port Competition and Port Selection", *Maritime Policy and Management*, Vol.12, No.4, 1985.
20. Starr, J.T., "The Mid-Atlantic Load Center : Baltimore or Hampton Road?", *Maritime Policy and Management*, Vol.21, No.3, 1994.
21. UNCTAD, "Port Marketing and The Challenge of The Third Generation Port", 1992.
22. Willingale, M. C., "The Port Routing Behavior of Short Sea Ship Operator Theory and Practices", *Maritime Policy and Management*, Vol.8, No.2, 1981.

< 요약 >

평택·당진항 활성화를 위한 북중국 화주의 항만 인식도에 관한 연구

노윤진

중국의 WTO가입 이후 급속한 물동량의 증가와 중국항만의 급성장 추세는 대 중국 교역항으로서 성장하고 있는 평택·당진항에 있어서는 기회이자 위기가 될 수 있으며 또한 항만 발전의 전환점이 될 수 있다. 이러한 시점에서 해당 항만을 이용하는 북중국 화주의 정확한 요구파악은 항만 활성화의 주요한 전략적 요소로 고려될 수 있다.

본 연구에서는 평택·당진항에 대한 중국 현지 업체를 대상으로 설문조사를 실시하여 고객의 요구를 파악함으로써 평택·당진항의 활성화 전략을 제시하는데 목적이 있다. 연구결과 평택·당진항은 높은 지리적 강점을 보유하고 있으나 항만배후지 개발 지연, 다양한 항로의 부족, 마케팅 전략의 부재 등이 항만 활성화에 부정적 요인들로 나타났으며, 이를 위해 단순한 화물의존형 항만이 아닌 화물창출형의 항만으로 발전해야 신설항만으로서의 한계점을 극복하고 항만 활성화를 도모 할 수 있을 것이다.

□ 주제어: 평택·당진항, 북중국 화주, 인식도, 항만 활성화