

항만배후단지 성과평가와 활성화 연구*

김승철** · 강효원***

A Study on the Performance Evaluation and Revitalization of Korea Port Distripark

Kim, Seung-Chul · Kang, Hyo-Won

Abstract

In this study, we analyze the performance of five major port distriparks and present a development plan. The analysis groups the performance into three categories: revitalization of companies in port distriparks, contribution to the port volume, and contribution to the national economy. The key parameters examined in detail include the ratio of hinterland volume to port volume (container and total cargo), port volume growth contribution rate, and job creation. Our results indicate that Gwangyang and Ulsan Ports showed steady growth for all the indicators analyzed, while Gwangyang Port was the only one among the five ports to display consistent steady growth. The results suggest that to achieve consistent growth, high value-added and specialized port distriparks based on the local economy should be established.

Key words: Port Distripark, High Value Added, Regional Economic Contribution, Performance Analysis

▷ 논문접수: 2020. 09. 04. ▷ 심사완료: 2020. 09. 17. ▷ 게재확정: 2020. 09. 23.

* 이 연구는 2018년도 영남대학교 학술연구조성비에 의한 것임.

** 영남대학교 무역학부 교수, 제1저자, dony1212@ynu.ac.kr

*** 안동대학교 경제무역학부 무역학전공 조교수, 교신저자, hwkang@anu.ac.kr

I. 서론

항만에서의 생산 및 물류 활동이 확대되고 이러한 활동을 지원하는 공간으로써 ‘항만배후단지’의 중요성이 부각되고 있다. 그러나 우리나라의 항만배후단지는 2006년 주요 무역항에 조성된 이후 단순한 항만물류지원기능에 집중되어 최근 변화하는 항만배후단지의 니즈에 새롭게 접근할 수 있는 방향성과 정책적 전략이 필요한 시점이다. 2020년 1월 개정된 항만법에는 항만배후단지는 전통적인 항만에서 이루어지는 하역 서비스 이외에 다양한 물류활동, 제조활동 및 부가가치창출활동 등이 공존하도록 법령정비¹⁾가 이뤄지고 있다.

이러한 현상은 항만배후단지가 조성된 항만별 특성화 및 고부가가치 물류서비스 고도화를 요구하는 정부정책의 변화와 그 궤를 함께하고 있기 때문이다.

최근 들어 코로나19로 인한 글로벌공급망(Global Value Chain)이 재편되고 각 정부의 자국기업 리쇼어링 및 니어쇼어링 유인정책으로 제조가치사슬의 부가가치가 점점 균일화되어 가고 있다. 대표적으로 미국은 주정부별 제조업 지원정책을 연방정부 차원으로 통합해 해외에서 돌아오는 기업에 대한 과감한 지원을 내세웠다. 일본은 금년 4월 ‘해외서플라이체인 개혁정책’을 통해 기업이 생산거점을 일본 내로 옮기면 비용을 최대 2/3까지 지원하겠다고 발표했으며, 인도는 글로벌가치사슬의 중심이 되겠다는 국가어젠터를 세워 총리가 직접 설계

하여 제조업 육성정책, 외국인투자 유치정책을 공격적으로 내세우고 있다. 또한 최근들어 글로벌제조 기업들의 탈중국의 종착지로 부상한 베트남도 저임금, 젊은 노동력, 외국기업에 우호적인 정책을 무기로 대체투자지로서 자국의 이점을 부각하고 있다 (대한무역투자진흥공사, 2020).

이러한 요구에 대응하여 최근 해양수산부는 항만배후단지 활성화 정책으로 배후단지내 항만특성에 맞는 부가가치 물류활동강화, 지역경제 성장에 기여하는 부가가치 창출과 지역일자리 창출, 기업원스톱 지원 전략 등을 추진하고 있다. 따라서 앞으로 항만배후단지는 항만 배후부지 및 글로벌 물류센터 등을 건설하여 고부가가치 물류산업활성화, 인접항만과의 협조체제 유지, 글로벌 네트워크 구축하여 항만 이용자를 적극 유치해야 할 것이다. 따라서 본 연구의 목적은 우리나라의 주요 5대 항만의 배후단지 성과를 평가하고 향후 배후단지의 발전방안을 제시하는데 있다. 특히 본 연구는 항만배후단지 관련 기존 연구 대부분이 항만 배후단지 성과지표로 활용한 물동량, 유치입주기업수, 매출액 등의 효율성평가 중심이었던 점에서 탈피하고자 한다. 이를 위해 본 연구에서는 항만배후단지 입주기업이 창출한 사회적가치라고 할 수 있는 입주기업 활성화성과, 항만물동량 기여성과, 국가경제기여성과 등을 종합하여 평가하였다.

연구를 수행하기 위한 기초데이터 구성은 각 항만공사 및 해양수산부의 항만배후단지 자료를 참고하였으며, 시간적범위는 2016년부터 2019년까지 4개년, 공간적 범위는 부산항 신항, 광양항, 인천항, 평택당진항, 울산항 등 5개항에 설치된 항만배후단지를 중심으로 분석하였다.

1) 항만배후단지는 항만구역 또는 항만시설 설치 예정지역에 지원시설 및 항만전수시설을 집단적으로 설치하고 이들 시설의 기능 제고를 위하여 일반업무시설·판매시설·주거시설 등 대통령령으로 정하는 시설을 설치함으로써 항만의 부가가치와 항만 관련 산업의 활성화를 도모하며, 항만을 이용하는 사람의 편익을 꾀하기 위하여 지정한 구역을 말한다. 항만법 제2조 제11항, 2020. 1. 29., 전부개정

II. 이론연구

1. 항만배후단지의 개념

항만배후지는 항만을 이용하여 수요가 발생하는 광범위한 내륙지역으로 통상은 항만구역 외부에서 경제활동이 발생하여 해당 항만을 산업적인 측면에서 활용하는 지리적 공간으로 항만배후단지와 명확하게 구분되어 사용될 필요가 있다(Notteboom and Rodrigue, 2005). 반면, 항만배후단지는 항만구역 내 또는 항만주변에서 항만과 연계하여 물류 및 제조활동이 이루어지는 공간을 말한다²⁾.

표 1. 항만배후단지의 본원적 기능

구분	설명
CFS	주로 LCL 화물을 FCL 화물로 전환하기 위해 컨테이너 적출입 작업이 이루어지는 공간
Storage	수출입 화물 등을 터미널내의 작업이나 내륙운송 전에 보관
Consolidating and distributing	소량화물을 혼재하고 배후지로 배송하는 작업
Value added Service	조립, 가공, 라벨링 등 화물의 가치를 높이는 활동

자료 : UNESCAP (2006), p.23, 연구자 재구성

항만배후부지는 전통적인 항만에서 이루어지는 하역 서비스 이외에 다양한 물류활동들이 발생할 수 있다. 이는 제조활동의 일부가 될 수 있는 부가가치활동과 관련 있는 활동과 관계없는 활동이 공존할 수 있으며, UNESCAP(2006)는 CFS(컨테이너화

2) 항만법 제2조는 항만배후단지를 다음과 같이 정의하고 있다. 「항만구역 또는 제6조제1항제8호에 따른 항만시설 설치 예정지역에 지원시설 및 항만친수시설을 집단적으로 설치하고 이들 시설의 기능 제고를 위하여 일반업무시설·판매시설·주거시설 등 대통령령으로 정하는 시설을 설치함으로써 항만의 부가가치와 항만 관련 산업의 활성화를 도모하며, 항만을 이용하는 사람의 편의를 꾀하기 위하여 제45조에 따라 지정한 구역을 말한다.」

물조작), Storage(보관), Consolidating(집배송)을 비롯한 물류활동과 연관된 가공, 조립, 제조 등 Value added service (부가가치활동)도 가능하다고 정의하고 있다.

2. 항만배후단지 선행연구

항만배후단지에 관한 연구는 크게 배후단지 입주 결정요인, 배후단지 경쟁성평가 및 발전방안 등으로 구분할 수 있으며 최근 들어 글로벌가치사슬(Global Value Chain)에 기반한 항만배후단지 고부가가치화 방안에 대한 연구가 진행중이다.

김율성, 김상열(2011)은 기업들의 국제분업화와 SCM체계 확산의 패러다임 변화에 따라 항만과 공항 주변의 배후단지가 공급, 제조, 유통 등의 중심지로 부상하고 있음을 지적하였으며, 글로벌기업들은 이들 지역의 경쟁력을 평가할 때 입지여건을 매우 중요한 요소로 감안한다고 분석하였다.

이성우 외(2013)의 연구에서는 항만배후단지의 경쟁력에서 중요한 요인은 항만 물동량, 배후물류 네트워크, 선사기항빈도, 물류비, 임대료와 같이 물동량과 관련된 항만자체 경쟁력에 기인한 요인이 상대적으로 높게 나타났다. 반면 정부 정책적인 요소인 홍보 및 마케팅, 금융조달 용이성, 조세혜택, 자유무역지역 지정, 지원편의시설은 상대적으로 중요도가 낮게 나타났다.

박길영, 하명신(2015)은 부산항 북컨테이너 배후단지의 경쟁력 향상을 위한 중요한 요인으로 글로벌기업 및 다 물류업체와의 전략적 제휴를 통한 물동량 유치, 배후지역과의 연계 인프라 강화가 시급하다고 주장하였으나, 인접 교통여건을 고려한 물류센터의 출·입구 배치, 항만면적 및 터미널 수, 항로 및 노선 수, 인력공급의 유연성 및 탄력성과 같은 항만배후단지의 기본적인 요인들은 그 중요도가

상대적으로 낮게 분석되었다.

강윤희, 김보영(2018)은 부산항 신항의 배후단지는 복잡한 관련법 및 관련기관의 다원화로 항만설립 취지에 맞지 않는 사업이 시행되는 등 항만사업이 원활히 운영되지 못하고 있음을 지적하면서, 관련 기관 간 행정협의회의 제도화, 광역행정 방식의 활용 등 같은 항만배후권역 거버넌스의 기능배분과 관련된 개선방안을 제시하였다.

항만배후단지 성과평가는 대부분 DEA방식을 활용하여 투입 및 산출변수를 물동량, 면적, 투자금액 등으로 측정된 효율성 측면에서 평가하였다. 박홍균(2011)은 광양·부산항의 항만물류배후단지 효율성 분석에서 DEA모형을 적용하여 산출요소로 항만물류배후단지의 산출처리물동량, 투입요소로 항만물류배후단지 면적(m)과 투자액은 이용하여 분석하였으며 김울성 외(2018)는 DEA모형의 Malmquist 분석을 통해 한국의 주요 항만배후단지의 생산성과 효율성을 파악하였는데 투입변수로 면적, 고용인원수, 시설 투자금액, 산출변수로 매출액, 물동량을 이용하여 분석하였다.

글로벌가치사슬(Global Value Chain)은 고객가치를 창출하는 조직본연의 활동을 지리적으로 여러 국가에서 다양한 경제주체들에 의해 이루어지는 행위로(Gereffi et al., 2001) Michael Porter (1985)는 이러한 가치사슬활동에서 창출되는 기업의 기능을 핵심기능과 기술개발 조직관리, 구매활동 등으로 구성된 보조기능으로 구분하였다. 핵심기능은 조달물류, 생산, 배송물류, 마케팅으로 구성되며, 이 행위는 한 기업에 의해 수행될 수도 있고 여러 업체들과 협력을 통한 아웃소싱 형태로 수행될 수도 있다. 또한 기업간 협력활동은 동일한 지리적 공간에서 일어날 수도 있으나 글로벌가치사슬이 보편화된 최근에는 여러 공간에 걸쳐서 일어나는 것이 일반

적인 현상이다. 특히 항만법상 항만배후단지는 '항만시설'로 구분되어 있으며, 입주기업들은 항만배후단지를 통해 글로벌가치사슬 기능을 수행하고 있다. 해양수산부는 기업가치사슬 글로벌화에 따른 지리적 영역확대, 비용경쟁우위확보 및 물류관리의 복잡성, 해상운송 특성 및 접근성에 기인한 항만배후단지의 글로벌가치 대응성 장점 등을 이유로 글로벌 가치사슬에 기반한 배후단지의 고부가가치화를 추진하고 있으며 최근 전 세계 교역 및 컨테이너 물동량 증가세 둔화, 선사의 영향력 증대, GSCM(Global Supply Chain Management)상의 항만의 역할 변화에서 항만배후단지 역할 재정립이 필요하다는 인식하에 항만 중심 제조시설의 입지 변화, 항만산업클러스터, 항만비즈니스벨리 등 항만배후단지 기능 및 규모의 확대 필요 전략을 수립하고 있다.

III. 항만배후단지 현황

1. 1종 항만배후단지 및 2종 항만배후단지

해양수산부는 물동량 수요 창출 및 고부가가치형 항만배후단지 개발방향을 추진하면서 항만이 지닌 경제적, 사회적, 환경적 역할 강화를 통해 항만배후단지의 지속성장가능성을 도모하는 제3차 항만배후단지개발 종합계획을 수립하였다.

2종 항만배후단지는 1종 항만배후단지의 지원 기능을 가지고 있어 기존 항만배후단지 또는 장래 예정 지역 중 일부 지역을 지정하는데, 목표연도 기준 1천만톤 이상의 화물처리능력을 갖춰야 하며, 10만㎡ 이상의 부지확보가 가능한 항만배후지역 그리고 항만배후단지 상근 인구 1만명 이상이 되어야 2종 항만배후단지 지정이 가능하다. 현재는 부산항

신항, 광양항, 인천항, 평택당진항에만 2종 항만배후단지가 지정되어 있다.

표 2. 1종 항만배후단지 지정 주요 항만

구분	연간화물처리 능력(천RT)	확보가능부지 면적(m ²)	2천TEU급 이상 선석수
부산항 신항	480,376	6,141	21
광양항	195,456	3,878	10
인천항	135,128	3,670	4
평택당진항	116,072	1,420	7
울산항	89,569	498	4

자료 : 해양수산부(2019), p.16

부산항의 항만배후단지는 신항 북컨테이너부두 배후단지외와 옹동배후단지를 2005년부터 조성하여 총 9차례 국내외 물류 및 제조기업을 총67개사를 유치하여 현재 입주율 100%를 기록하여 운영하고 있다.

표 3. 2종 항만배후단지 지정 항만

구분	개발부지확 보(m ²)	배후단지 상근인구(명)	평가
부산항 신항	267	48,398	○
광양항	71	17,348	△
인천항	758	75,500	○
평택당진항	1,838	56,865	○

자료 : 해양수산부(2019), p.16

2. 부산항 신항

입주기업 중 창고업은 60개사이며, 제조업은 7개사로 대다수 기업이 창고업을 영위하고 있다. 항만배후단지의 특성상 북컨테이너부두에는 창고업이 대부분을 차지하고 있으며, 옹동배후단지에 화물창출형 제조업을 유지한 것이 특징이라고 할 수 있다.

표 4. 부산항 항만배후단지 입주기업 현황

구분	제조업	창고업	소계
북 컨 부두 배후단지	-	30	30
옹동 배후단지	7	30	37
합계	7	60	67

자료 : 부산항만공사 홈페이지, 해양수산부(2019), p.101, 저자 구성

부산항 배후단지의 대표적인 비즈니스모델은 화물유치를 통한 부가가치창출로 부산신항 배후권역의 조선기자재, 자동차, 기계, 해양플랜트, 가전제품 등 첨단 기술력을 갖춘 다양한 산업 클러스터가 수입한 물품을 배후단지에서 일괄적으로 가공, 조립, 분류, 라벨링, 검사, 포장, 보관, 관리 등 작업을 통해 각 해외 지역별로 배송하는 부가가치물류서비스를 적극 홍보하고 있다. 또한 일본자동차회사에 부품을 공급하는 국내업체의 조달서비스를 순회 부품집화서비스인 ‘밀크런(Milk Run) 물류서비스’로 확장하였는데, 이는 일본에서 자동차부품 전용 사시를 한일 카페리로 부산으로 이송 한 후, 국내 자동차부품공급사의 순회 부품집하 후 일본자동차공장으로 직송하여 하역료와 부품조달리드타임을 단축하는 효과를 거두고 있다.

3. 광양항

광양항 항만배후단지는 2008년부터 부지가 조성되어 여수광양항만공사 건물을 중심으로 서측 배후단지 19개사, 동측 배후단지 33개사가 입주하여 총 52개사가 사업을 추진하고 있다.

광양항 항만배후단지는 자유무역지역으로 지정되어 국내외 물류 및 제조업체의 참여를 적극 유도하는 인센티브 정책을 추진해왔다. 이중 동측 배후단지는 복합물류 및 제조시설용 부지 전체가 임대되어 운영되고 있으며, 서측의 경우 유보지(1406, 1407) 207,733.3m²를 제외하고, 약 80.1%의 입주율

을 기록하고 있다. 다만, 잔여 배후단지에는 여수광양항만공사 사옥에 인접해 있어 단순창고보관업 보다는 항만서비스기능을 지원할 수 있는 기업의 유치가 필요할 것으로 보여진다.

여수광양항만공사는 항만배후단지 입주업종 선정시 제조업을 적극 유치하였으며, 서측과 동측에 각각 5개사, 7개사가 입주해 있고, 창고업의 경우 총 40개사가 운영 중에 있다.

표 5. 광양항 항만배후단지 입주기업 현황

구분	제조업	창고업	소계
서측 배후단지	5	14	19
동측 배후단지	7	26	33
합계	12	40	52

자료 : 여수광양항만공사 홈페이지, 해양수산부(2019), p.108, 저자 재구성

4. 인천항

인천항은 북항과 남항에 각각 배후단지를 조성하였다. 북항은 2013년부터 입주기업을 유치하여 현재 제조업 15개사, 창고업 2개사 포함 17개사가 입주하여 운영중에 있다. 남항은 아암물류1, 2단지들 2007년부터 조성완료하여 창고업 17개사, 제조업 1개사 포함 18개사가 입주하여 운영중에 있다.

표 6. 인천항 항만배후단지 입주기업 현황

구분	제조업	창고업	소계
북항 배후단지	15	2	17
남항 배후단지	1	17	18
합계	16	19	35

자료 : 인천항만공사 홈페이지, 해양수산부(2019), p.114, 저자 재구성

현재 인천항은 북항 및 남항의 항만배후단지에도 모든 기업이 입주하여 입주율 100%를 기록하고 있다.

북항의 경우 입주한 업체 대부분이 목재 및 목

재가공관련 업체이며, 풍부한 소비지인 수도권에 인접한 특성상 배후단지의 임대료가 부산 및 여수광양항의 배후단지보다 높게 책정되어 있다.

5. 평택당진항

평택당진항의 1단계 항만배후단지는 2011년부터 입주기업을 모집하여 현재 제조업 1개사, 창고업 14개사를 포함해 현재 15개사가 운영 중에 있으며, 입주율 100%를 기록하고 있다.

평택당진항의 항만배후단지는 관할 지방자치단체인 경기도가 지방공기업법에 의거 평택항 부두 및 배후단지 개발, 물류단지 조성 등 인프라 개발을 촉진하고 지역경제와 국가경제 활성화에 기여할 목적으로 설립된 경기평택항만공사가 관리기관으로 되어있다. 또한 경기도유지인 포승물류부지를 운영 관리하고 있다.

1단계 항만배후단지에는 자동차선적부두 및 수도권의 거대수요를 가진 항만배후지의 특성을 감안하여 국내에 수입되는 자동차의 인도전검사(Pre-Delivery Inspection)센터 및 자동차부품조달기업유치 등 단순보관의 기능을 넘어서는 부가가치물류활동에 집중하고 있는 것으로 분석되었다. 한편, 포승물류부지는 컨테이너부두 6, 7번 선석 배후에 인접해 있어 보관, 창고업의 특성상 육상교통 접근성이 우수한 편이다.

표 7. 평택당진항 항만배후단지 입주기업 현황

구분	제조업	창고업	소계
1단계	1	14	15
포승물류부지	1	5	6
합계	2	19	21

자료 : 경기평택항만공사 홈페이지, 해양수산부(2019), p.120, 저자 재구성

6. 울산항

울산항 항만배후단지는 1공구, 2공구, 3공구로 구분하여 개발하였으며, 2017년부터 입주기업을 모집하여 현재 제조업 3개사, 창고업 6개사를 포함하여 9개사가 운영중에 있다. 1~3공구 항만배후단에 입주한 업체들은 케미칼, 석유가스, 합성수지 등 울산항의 주력산업적 특성을 대표하는 기업들이 입주해 있다.

표 8. 울산항 항만배후단지 입주기업 현황

구분	제조업	창고업	소계
1공구	1	5	6
2공구	1	-	1
3공구	1	1	2
합계	3	6	9

자료 : 울산항만공사 홈페이지, 해양수산부(2019), p.120, 저자 재구성

IV. 분석 결과

1. 항만배후단지 성과평가 지표구성

본 연구에서는 기존 연구와 달리 항만배후단지의 성과를 평가하기 위하여 물동량 창출능력뿐만 아니라 국가경제기여도를 분석하였다. 이는 항만배후단지의 지역경제 활성화 및 일자리 창출 등의 사회적 가치 기여도를 분석함으로써 기존의 계량적, 효율적 경영성과 위주의 성과분석과 함께 항만배후단지의 국가 및 지역의 사회적 가치 기여도를 분석하였다.

항만배후단지의 성과를 평가하기 위해 크게 3가지 분야 총 6개의 지표로 구성하였다. 3가지 분야는 항만배후단지의 기본적인 역할인 물동량 창출능력과 더불어 배후단지의 항만활성화에 대한 기여도를 평가하고 이를 통해 창출되는 국가경제에 대한 기여도를 평가하고자 구성되었다

표 9. 항만배후단지 성과평가 지표

분야	지표	산식
배후단지 입주기업 활성화	입주기업 물동량 생산성	배후단지 물동량/임대면적
항만 배후단지 항만 물동량 기여	총항만물동량 대비 배후단지 물동량 비율(컨테이너 화물, 총화물)	항만배후단지 물동량(TEU, R/T)/총 항만물동량(TEU, R/T)
	항만배후단지 물동량 성장 기여율	배후단지 물동량 증감율/총 항만물동량 증감율
	항만배후단지 물동량성장기여도	항만배후단지 물동량 성장기여율×총 항만물동량 증감율
항만 배후단지 국가 경제기여	항만배후단지 물동량 부가가치 발생액	(배후단지 물동량×ITEU당 부가가치발생액)/임대면적
	배후단지 일자리 창출	고용인원/입주기업 임대면적

첫 번째 분야로 항만배후단지 입주기업 활성화를 평가하기 위해 입주기업 물동량 생산성지표를 활용하였다. 본 지표는 임대면적당 배후단지물동량의 비율로서 배후단지면적당 입주기업이 얼마만큼의 물동량을 창출하고 있는가를 평가하는 지표이다. 두 번째로 항만배후단지의 물동량 기여도를 판단하기 위하여 총항만물동량 대비 배후단지 물동량 비율(컨테이너, 총화물), 항만배후단지 물동량 성장 기여율, 항만배후단지 물동량성장 기여도를 활용하였다. 총항만물동량 대비 항만배후단지 물동량 비율은 항만배후단지물동량(TEU, R/T)/총 항만물동량(TEU, R/T), 항만배후단지 물동량 성장 기여율은 배후단지 물동량 증감율/총 항만물동량 증감율, 항만배후단지 항만물동량 성장기여도는 항만배후단지 항만물동량 성장기여율×총 항만물동량 증감율을 활용하였다. 기여율은 합계 값 또는 평균값의 증감에 대하여 그 구성항목이 전체를 증감시키는 데 얼마나 공헌했는지를 나타내는 지표로서, 각 항목의 변화의 크기를 전체의 증감에 대한 백분율로 나타낼 수 있다. 따라서 항만배

후단지 항만물동량 성장 기여율은 항만의 총화물 증감율에서 배후단지 물동량이 얼마나 기여하는지를 판단하기 위한 지표로 선정하였다. 또한 기여도는 통계치를 구성하는 각 요소가 전체 증감률에 얼마나 기여하는지를 나타낸 것으로 총 항만물동량의 증감율에 배후단지 항만물동량 성장기여율을 통해 판단할 수 있다. 이를 통해 항만배후단지의 창출물동량이 총 항만물동량의 성장에 얼마만큼 기여하고 영향을 끼쳤는지를 파악할 수 있다.

마지막으로 항만배후단지 국가경제기여도를 측정하였다. 이는 항만배후단지 물동량 부가가치 발생액 및 일자리 창출 실적을 평가함으로써 국가경제에 얼마만큼 기여하는지를 분석하고자 하였다. 항만배후단지 물동량 부가가치 발생액은 (배후단지 물동량×1TEU당 부가가치발생액)/임대면적로 산정하였으며, 배후단지 일자리 창출(임대면적당 고용창출효과)은 고용인원/입주기업 임대면적으로 산정하였다.

표 10. 5개 항만배후단지 기초데이터

항만 배후단지	년도	기업 수(개)			임대면적 (m)	배후단지 화물(TEU)	화물 증감율(%)	고용 (명)	항만 총화물(R/T)	항화물 증감율(R/T%)
		유치	입주완료	영업준비						
총계	2019	186	162	24	6,872,752	3,083,754	0.42	6,724	1,252,829,936	0.55
	2018	173	160	13	6,589,010	3,070,951	-0.88	6,537	1,245,922,350	6.00
	2017	170	151	19	6,170,786	3,098,222	24.63	6,884	1,175,440,242	5.05
	2016	150	122	28	5,675,000	2,486,000	-	6,778	1,118,895,503	-
부산항 신항	2019	67	67	-	2,346,522	1,883,286	-3.62	2,802	468,760,569	1.58
	2018	67	67	-	2,346,522	1,954,018	-6.21	2,870	461,461,501	15.01
	2017	68	68	-	2,341,952	2,083,316	49.34	2,994	401,232,669	10.72
	2016	68	55	13	2,341,952	1,395,000	-	3,088	362,369,364	-
광양항	2019	52	44	8	2,067,205	539,955	27.55	1,249	311,033,371	2.54
	2018	50	44	6	2,003,367	423,313	49.82	1,209	303,328,696	3.23
	2017	47	38	9	1,805,970	282,542	47.93	1,130	293,849,375	3.23
	2016	32	25	7	1,368,000	191,000	-	1,022	284,663,006	-
인천항	2019	37	30	7	1,013,022	392,177	2.41	1,599	157,451,518	-3.76
	2018	30	30	-	854,568	382,949	-12.95	1,502	163,602,124	-1.16
	2017	30	30	-	854,926	439,928	-6.79	1,867	165,520,903	2.61
	2016	30	29	1	855,000	472,000	-	1,908	161,304,161	-
평택 당진항	2019	15	15	-	934,534	230,809	-23.09	931	113,201,331	-1.69
	2018	15	14	1	934,534	300,115	3.11	873	115,146,882	2.36
	2017	15	13	2	934,534	291,050	-32.00	812	112,491,394	-0.40
	2016	15	13	2	934,534	428,000	-	760	112,948,322	-
울산항	2019	8	4	4	359,133	24,240	1165.80	120	202,383,147	-0.24
	2018	8	3	5	359,133	1,915	38.17	63	202,861,821	0.25
	2017	7	2	5	142,517	1,386	-	81	202,345,901	2.40
	2016	3	-	3	-	-	-	-	197,610,650	-

항만배후단지 성과지표를 분석하기 위해 5개 항만배후단지(부산항신항, 광양항, 인천항, 평택당진항, 울산항)의 기초데이터를 구성하였다. 2019년 기준으로 우리나라 5개 항만배후단지의 입주기업은 162개(부산항 67개, 광양항 44개, 인천항 30개, 평

택당진항 15개, 울산항4개), 총 임대면적은 6,872,752㎡에 이른다. 임대면적의 경우 부산항 2,346,522㎡, 광양항 2,067,205㎡, 인천항 1,013,022㎡, 평택당진항934,534㎡, 울산항 359,133㎡에 이른다.

화물의 경우 총 3,083,754 TEU, 1,643,966,318 R/T로 컨테이너 기준으로 부산항 61.1%, 광양항 17.5%, 인천항 12.7%, 평택당진항 7.5%, 울산항 0.8%를 차지하고 있다.

2. 항만배후단지 성과분석

1) 항만배후단지 입주기업 활성화

항만배후단지의 입주기업 활성화를 판단하는 지표로 임대면적당 배후단지물동량을 비율을 분석하였다. 분석결과 물동량 대비 생산성이 증가하는 항만배후단지는 광양항, 울산항이었으며 부산신항, 인천항, 평택당진항의 경우 점차적으로 감소하는 경향을 보였다.

표 11. 배후단지 물동량 대비 생산성
단위 : TEU/㎡

항만	2016	2017	2018	2019
부산항신항	0.60	0.89	0.83	0.80
광양항	0.14	0.16	0.21	0.26
인천항	0.55	0.51	0.45	0.39
평택당진항	0.46	0.51	0.45	0.39
울산항	NA	0.01	0.01	0.07



부산항의 경우 2019년 기준 ㎡당 0.80TEU를 창출하고 있어 타 항만배후단지에 비해 월등히 우수한 물동량을 창출하고 있었다. 특히 부산, 인천, 평

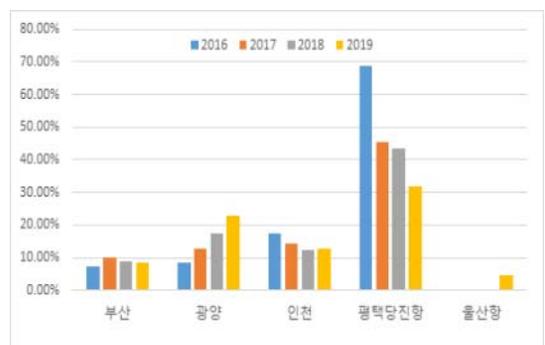
택당진항은 2016년 기준으로 임대면적당 비슷한 배후단지 물동량을 창출한 반면 최근 들어 인천 및 평택당진항의 경우 0.55TEU/㎡→0.26TEU/㎡, 0.46TEU/㎡→0.39TEU/㎡ 등으로 창출 물동량이 줄어들고 있었다. 반면 광양항의 경우 절대 창출 물동량은 부산, 인천, 평택당진항에 비해 적지만 2016년부터 매년 꾸준히 늘고 있어 항만배후단지의 활성화가 꾸준히 진행되고 있는 것으로 판단된다.

2) 항만배후단지의 항만물동량 기여

항만배후단지의 항만물동량 기여도를 평가하기 위하여 총 항만물동량 대비 배후단지 물동량 비율을 컨테이너(TEU) 및 총 항만물동량(R/T)로 구분하여 살펴보았다.

표 12. 총 항만물동량 대비 항만배후단지 물동량 비율(컨테이너 화물)
단위 : %

항만	2016	2017	2018	2019
부산항신항	7.17	10.17	9.02	8.56
광양항	8.49	12.65	17.58	22.70
인천항	17.62	14.43	12.27	12.68
평택당진항	68.66	45.25	43.50	31.83
울산항	NA	0.30	0.39	4.69



총 항만물동량 대비 배후단지 물동량 비율(컨테이너)은 항만배후단지 물동량/총항만물동량로 계산

될 수 있으며 2019년 기준으로 부산항 8.56%, 광양항 22.70%, 인천항 12.68%, 평택당진항 31.83%, 울산항 4.69%로 나타났다. 부산, 인천, 평택당진항의 경우 총 항만물동량에서 배후단지의 물동량 비율이 점차적으로 낮아지는 반면, 광양항 및 울산은 점차적으로 증가하는 추세를 보이고 있다. 특히 광양항의 경우 배후단지 물동량 대비 생산성지표와 마찬가지로 꾸준히 연도별 증가하는 추세를 보이고 있다.

표 13. 총 항만물동량 대비 배후단지 물동량 비율(총 항만물동량 R/T)

항만	단위 : %			
	2016	2017	2018	2019
부산항신항	7.70	10.38	8.47	8.04
광양항	1.34	1.92	2.79	3.47
인천항	5.85	5.32	4.68	4.98
평택당진항	7.58	5.17	5.21	4.08
울산항	NA	0.01	0.02	0.24



총 항만물동량 대비 배후단지 물동량 비율(총화물물동량 R/T)을 살펴보면 부산항 8.04%, 광양항 3.47%, 인천항 4.98%, 평택당진항 4.08%, 울산항 0.24% 등으로 나타났다.

총 항만물동량 대비 배후단지 물동량 비율을 컨테이너와 총화물(R/T)비교에서 광양항은 22.70%/3.47%, 인천항 12.68%/4.98%, 평택당진항

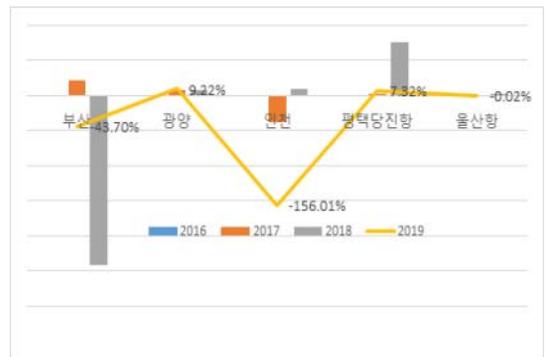
31.83%/4.08% 등으로 현저한 차이를 보이고 있다. 이는 이들 항만은 총화물기준으로 컨테이너 뿐만 아니라 일반화물을 처리하는 물동량이 많아 컨테이너 기준으로는 배후단지물동량 창출이 전체 항만물동량 창출에 기여하나 일반화물 등을 포함한 전체 총 항만물동량에는 기여하는 비율은 낮아진 것으로 판단된다.

3) 항만배후단지의 항만물동량 성장 기여율

항만배후단지의 창출물동량이 전체 항만 물동량의 성장에 얼마나 기여하는지를 판단하기 위하여 항만배후단지의 항만물동량 성장기여율을 분석하였다.

표 14. 항만배후단지의 항만물동량 성장 기여율
단위 : 원

항만	2017	2018	2019
부산항신항	21.74	-241.86	-43.70
광양항	6.73	6.47	9.22
인천항	-38.47	8.95	-156.01
평택당진항	1.26	75.79	7.32
울산항	NA	0.67	-0.02



항만배후단지의 항만성장을 기여율은 배후단지 물동량 증감율/총 항만물동량 증감율로 파악할 수 있다. 분석결과 2019년 기준으로 부산 및 인천, 울산항의 경우 배후단지의 항만물동량 성장 기여율은 역기여를 한 것으로 판단되며 광양항 및 평택당진

항은 성장에 기여한 것으로 판단된다. 특히 부산항 및 인천항의 경우 성장기여율이 매우 부정적인 영향을 미치고 있는 것으로 판단된다. 반면 광양항의 경우 평균적으로 6~9%정도 기여하는 것으로 나타나 앞서 분석한 총 항만물동량 대비 입주기업 생산성, 총 항만물동량 대비 배후단지 물동량 비율 등과 마찬가지로 긍정적인 영향을 미치고 있는 것으로 판단된다.

4) 항만배후단지 항만물동량 성장기여도

항만배후단지의 창출물동량이 전체 항만물동량의 성장기여도를 판단하기 위하여 항만배후단지 항만물동량 성장기여율×총 항만물동량 증감율을 분석하였다.

표 15. 항만 배후단지 항만물동량 성장기여도
단위 : %

항만 \ 년도	2017	2018	2019
부산항	2.33	-36.31	-0.69
광양항	0.22	0.21	0.23
인천항	-1.01	-0.10	5.87
평택당진항	-0.01	1.79	-0.12
울산항	NA	0.00	0.00



분석결과 2019년 기준 광양항, 인천항의 경우 긍정적인 영향을 미친 반면, 부산항 및 평택

당진항은 역기여를 한 것으로 판단된다.

3. 항만배후단지 국가경제기여

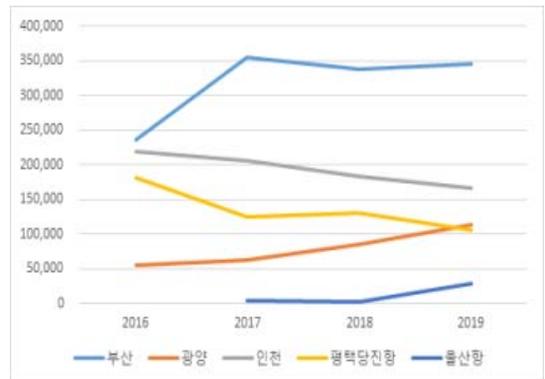
1) 항만배후단지 물동량 부가가치 발생액

항만배후단지 물동량의 부가가치 발생성과는 배후부지에 입주한 기업의 컨테이너 물동량으로 인한 부가가치 발생성과를 측정하여 지역경제와 항만의 기여도를 평가하는 지표이다. 본 지표에서는 임대면적당 배후단지 물동량에 따른 부가가치 발생액을 추정하였다.

표 16. 항만배후단지 물동량 부가가치 발생액

단위 : 원/㎡

항만 \ 년도	2016	2017	2018	2019
부산항	235,621	355,442	338,833	345,528
광양항	55,229	62,512	85,977	112,452
인천항	218,370	205,610	182,338	166,669
평택당진항	181,162	124,441	130,670	106,328
울산항	NA	3,886	2,170	29,058



배후단지의 1TEU당 부가가치 발생액은 직접부가치역인 육상하역료, 차량운송료, 인건비, 보관료와 간접 부가가치역인 하역료 부가가치 발생분, 도로화물 운송료 부가가치 발생분 및 보관·창고 부가가치 유발액을 합한 금액이다.³⁾

2019년 기준으로 부가가치 발생효과가 가장 큰

배후단지는 부산항으로 345,528원/m²에 이르며 인천항 166,669원/m², 광양항 112,452원/m², 평택당진항 106,328원/m², 울산항 29,058원/m²에 이른다. 배후단지 부가가치 발생의 추이를 살펴보면 인천항 및 평택당진항을 제외한 부산, 광양, 울산항의 항만 배후단지는 전체적으로 부가가치 발생효과가 증가하는 추세이다.

반면 인천항의 경우 2016년 218,370원/m²에서 2019년 166,669원/m²으로 점차적으로 부가가치 발생효과가 줄어드는 것으로 나타났다. 광양항의 경우 다른 지표와 마찬가지로 꾸준한 증가세를 보이고 있는데 부가가치 발생액 변화는 2016년은 전년대비 1.655%, 2017년은 전년대비 1.012%, 2018년은 전년대비 1.833%, 2019년은 전년대비 5.806% 증가하고 총 배후단지 물동량 부가가치 발생액도 2016년 83,221백만 원, 2017년 115,201백만 원, 2018년 173,012백만 원, 2019년 232,460백만 원으로 지속적으로 증가하고 있는 추세로 주목할 만 하다.

2) 배후단지 일자리 창출

항만배후단지의 일자리 창출효과 임대면적당 고용창출효과로 입주기업의 임대면적에 고용인원 비율로 산출하였다. 전체적으로 임대면적당 배후단지 일자리는 0.001명/m²에 이르는 것으로 나타났다. 면적당 일자리 인원으로는 비교분석하기가 어려워 항만별 총 고용인원을 살펴보았다. 부산항의 경우 2019년 총 고용인원은 2,802명 기업당 평균 41.8명, 광양항 총 고용인원 1,249명, 기업당 평균 24

3) 항만공사 내부자료에 따르면 2019년도 1TEU당 부가가치 발생액은 직접 부가가치액인 240,411원, 간접부가가치액 190,107원으로 총 430,518원이다. 부가가치 발생액은 2016년 395,565원, 2017년 399,569원, 2018년 406,895원으로 추정된다.

명, 인천항 총 고용인원 1,599명, 기업당 평균 43.2명, 평택당진항 총 고용인원 931명, 기업당 평균 62명, 울산항 총 고용인원 120명, 기업당 15명을 고용하고 있다. 전체적인 추세를 볼 때 부산항, 인천항의 경우 총 고용인원은 년도별로 줄어들고 있으며 광양항, 평택당진항, 울산항은 증가하는 추세이다.

표 17. 항만배후단지 일자리 창출

단위 : 명/m²

항만 \ 년도	2016	2017	2018	2019
부산항신항	0.001	0.001	0.001	0.001
광양항	0.001	0.001	0.001	0.001
인천항	0.002	0.002	0.002	0.002
평택당진항	0.001	0.001	0.001	0.001
울산항	NA	0.001	0.000	0.000



4. 종합 및 제언

앞서 분석한 5개 항만배후단지의 전체 성과를 살펴본 결과 전반적으로 2017년을 정점으로 일부 지표(항만배후단지 항만물동량 성장기여율, 기여도, 부가가치 발생액)의 경우 2019년 개선되고 있으나 나머지 지표의 경우 점차 하락세를 보이고 있는 추세이다. 7개에 이르는 대부분의 지표에서 꾸준한 성장세를 보이고 있는 곳은 광양항, 울산항으로 나

타났다. 특히 광양항의 경우 5개 항만 중 꾸준한 증가세를 보이고 있다. 광양항의 2016년~2019년 CAGR은 임대면적 10.87%, 물동량 29.67%, 임대면적당 물동량 26.54%, 부가가치 발생액 32.44%로 4개 항만의 평균에 비해 월등히 높은 실적을 나타내고 있다. 4개 항만의 경우 임대면적은 3.03%로 꾸준히 증가하였으나 임대면적당 물동량의 경우 -0.53%로 배후단지 임대면적 증가세 대비 물동량 창출능력은 떨어지는 것으로 판단된다. 광양항은 경우에는 타 항만과 달리 배후단지의 임대면적 공급

이 적정수준에서 꾸준히 증가했고 입주기업의 임대면적 공급에 맞는 물동량 창출이 있었던 것으로 판단된다. 실제 광양항의 경우 현재 조성된 배후단지는 '20년까지 모두 임대 예정으로 임대공간 및 전력 공급시설 부족으로 투자유치에 한계가 있는 실정이다. 이에 따라 2025년에는 배후부지 면적 647만㎡, 2030년에는 1,556만㎡ 확보를 위한 기반을 조성하고 로테르담형 자족형 항만 기반 구축을 위해 북측 배후단지 11만㎡에 238억원 규모의 부지조성을 확정하였다.

표 18. 항만배후단지 성과 비교 종합

항목			2016	2017	2018	2019
배후단지 물동량 대비 생산성(TEU/㎡)			0.44	0.50	0.47	0.45
총 항만물동량 대비 배후단지물동량 비율(컨화물)(%)			9.56	11.28	10.60	10.55
총 항만물동량 대비 배후단지물동량 비율(총 항만물동량 R/T)(%)			3.29	3.94	3.78	3.75
항만배후단지 항만물동량 성장 기여율(%)			-	573.13	-27.54	35.07
항만 배후단지 항만물동량 성장기여도(%)			-	24.63	-0.88	0.42
항만배후단지 물동량 부가가치 발생액(원/㎡)			173,282	200,615	189,642	193,170
항만배후단지 일자리 창출(명/㎡)			0.001	0.001	0.001	0.001
항목	구분	CAGR	2016	2017	2018	2019
임대면적(㎡)	4개 항만	3.02%	4,131,486	4,273,929	4,494,757	4,653,211
	광양항	10.87%	1,368,000	1,805,970	2,003,367	2,067,205
물동량(TEU)	4개 항만	2.47%	2,295,000	2,815,680	2,638,997	2,530,512
	광양항	29.67%	191,000	282,542	423,313	539,955
임대면적당 물동량(TEU/㎡)	4개 항만	-0.53%	0.56	0.66	0.59	0.54
	광양항	26.54%	0.08	0.10	0.16	0.21
부가가치 발생액(억원)	4개 항만	4.66%	9,078	11,251	10,738	10,894
	광양항	32.44%	756	1,129	1,722	2,325

이러한 분석결과는 두 가지의 시사점을 제공한다. 항만배후단지의 일방적 공급은 항만 전체의 경제적 효과를 창출하는데 한계를 가질 수 있으며, 배후단지의 일자리 창출 효과가 기대보다 낮아 기존 물류기업 중심의 입주기업 유치전략에서 제조와 물류기업의 균형 맞춘 전략으로 일자리 창출에 기여해야 할 것으로 판단된다.

특히 우리나라 항만배후단지의 성과 향상을 위해서는 부가가치 창출 및 지역경제에 기반한 특성화

배후단지 조성노력을 기울여야 할 것으로 판단된다. 2019년 초반부터 본격화된 코로나-19로 인한 글로벌 공급망(GVC)이 재편되고 미국 등 중국 및 아시아 국가에 대한 의존가 낮아져서 니어쇼어링 및 리쇼어링이 활발해 지고 있는 실정이다.

특히 '13년 유턴기업법' 시행 이후 현재까지 복귀기업이 74개에 불과하여 항만 배후단지에 리쇼어링을 위한 마케팅, 유치계획, 유치전략, 인센티브 제공, 규제개혁, 해외공장 국내이전뿐만 아니라 중

간제수입 국내대체 방안 마케팅 등 다양한 특화된 리쇼어링 전략모색 연결이 필요할 것이다.

또한 지역경제에 기여할 수 있는 특성화된 배후단지 조성이 필요할 것이다. 현재 배후단지내 입주기업은 물류기업, 제조기업으로 구분할 때 광양항 서측 배후단지의 경우 임대료는 제조기업은 m²당 258원, 물류기업은 m²당 129원이다. 광양항 항만배후단지의 장치장소 부호에 따른 2018년 업종별 분석을 살펴보면 전체 입주기업 중 제조업 6개사(12.7%), 물류업 41개사(87.3%)를 차지하고 있어 물류기업 중심으로 운영되고 있다.

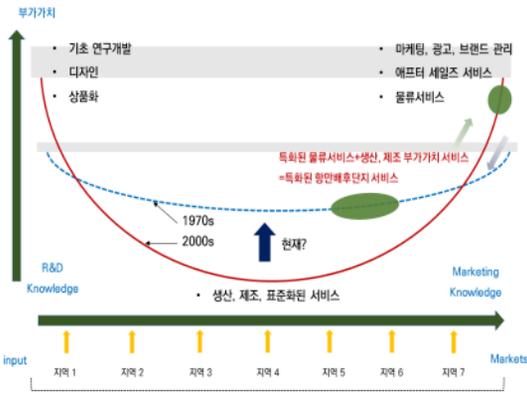


그림 1. 제조가치사슬의 부가가치 변화의 스마일 커브(Smile Curve)

반면 제조업 및 물류업 1개사의 가치를 살펴보면 고용창출 경우 제조업 69명, 물류업 21.8명, 물량창출 경우 제조업 1,564TEU, 물류업 10,052TEU 등이다. 제조업의 경우 특성상 물량창출 효과면에서는 물류업에 비해 현저히 가치가 떨어지나 고용창출, 평균임금 및 평균 근속월 모두 물류업이 앞서는 것으로 나타난다. 이러한 결과는 지역경제를 활성화하기 위한 가치기업은 제조업에 있음을 보여주고 있는 단면이기도 하다. 따라서 향후 항만배후단지에는 물류기업 중심의 입주정책에서 물류기업과

제조기업의 조화로운 유치를 위한 정책 및 인센티브가 제공되어야 할 것이다.

특히 지역산업과 연계한 제조입주기업에 대한 인센티브를 강화함으로써 특성화된 배후단지와 지역경제에 이바지 할 수 있는 배후단지조성이 이루어져야 할 것이다.

표 19. 광양항 배후단지 제조업 및 물류업 1개사 가치

업종	고용창출 ¹⁾	물량창출 ¹⁾	평균 임금 ²⁾	평균 근속월 ³⁾
제조업	69명	1,564TEU	3,896만원	142개월
물류업	21.8명	10,052TEU	3,346만원 (운수업)	108개월

자료¹⁾ : 여수광양항만공사 내부자료,
 자료²⁾ : 고용노동부, 임금근로시간통계,
 자료³⁾ : 통계청, 산업별 평균근속기간,
 주: 영업 중인 4개사 평균

V. 결론

본 연구에서는 우리나라 주요 5개 항만배후단지의 성과를 분석하고 발전방안을 제시하고자 하였다. 성과분석은 단순한 물동량이나 입주기업의 유치수에서 벗어나 항만배후단지 입주기업 활성화, 항만물동량 기여, 국가경제기여 등 3개로 성과를 분류하고 세부적으로 입주기업 물동량 생산성, 총항만물동량 대비 항만배후단지 물동량 비율(컨테이너화물, 총화물), 항만물동량 성장 기여율, 항만물동량 성장기여도, 물동량 부가가치 발생액, 일자리 창출 등 7개로 세분화하여 분석하였다. 분석결과 2017년을 정점으로 대부분의 성과지표는 하락하는 추세를 보여주었다. 반면 7개에 이르는 대부분의 지표에서 꾸준한 성장세를 보이고 있는 곳은 광양항, 울산항으로 나타났으며 광양항의 경우 5개 항만중 가장

꾸준한 증가세를 보이고 있는 유일한 항만이었다. 광양항은 배후단지의 적정수준의 공급과 더불어 입주기업의 꾸준한 물동량 성장이 있는 것으로 판단되었다.

우리나라는 2006년부터 주요 항만에 배후단지를 조성·육성하였으나 주로 항만의 지원기능에 집중하여 항만의 특성에 맞는 고부가가치 물류기능 지원 및 지역·국가경제 기여를 위한 일자리 창출기능에 한계가 있었다. 따라서 배후단지의 지속적 성장을 위해서는 부가가치 창출 및 지역경제에 기반한 특성화 배후단지 조성노력이 필수적일 것이다. 기존 항만 배후단지의 기본적인 물류활동인 보관, 저장, 가공, 조립과 같은 활동뿐 아니라 최근 부가가치물류활동으로 주목받고 있는 식품콜드체인, 보건의료, 전자상거래시장 수출입화물, 유류 환적물량 등과 같은 항만의 지역경제 및 산업 특성화에 적합한 다양한 종류의 화물을 유치하기 위한 노력이 필요할 것이다. 특히 광양항의 배후단지 입주기업의 제조기업과 물류기업의 가치를 비교해본 결과 물동량 창출을 제외한 고용, 임금 등과 같은 지역경제 기여도는 제조기업이 더 높은 것으로 분석되었다. 따라서 향후 배후단지의 입주기업 유치시 물동량 창출기여도에 입각해 추진했던 물류기업 우대정책에서 벗어나 지역산업에 적합한 고부가가치 창출 중심의 제조업과 물류기업의 조화로운 유치전략이 필요할 것이다. 또한 항만배후지의 수출입산업 분석 및 하주의 글로벌공급망분석 통해 단절된 공급망 연결노력을 통한 항만배후단지의 특성화와 더불어 각 항만에 특화된 항만배후단지에서 자체물량 창출을 위한 내생적 산업육성을 위한 노력이 필요할 것이다.

참고문헌

- 강윤호, 김보영(2018), 정부 간 항만배후단지 개발·관리 기능배분에 관한 연구: 부산항 신항중심, 한국항해항만학회지, 제42권, 제3호, pp.227-236
- 김율성, 김상열(2011), 항만 배후부지 경쟁력 평가에 관한 연구, 한국항만경제학회지, 제27권, 제4호, pp.73-90
- 김율성, 유지원, 정상원, 박호(2018), 한국 주요 항만 배후단지 효율성 비교 연구, 한국항해항만학회 학술대회논문집, pp.225-227
- 대한무역투자진흥공사 (2020), 코로나19 주요국의 경제통상정책 동향
- 박길영, 하명신(2015), 부산항 신항 북컨테이너 배후단지의 경쟁력 제고 -AHP 기법을 토대로-, 한국항만경제학회지, 제31권, 제3호, pp.75-91
- 박홍균(2011), 광양·부산항의 항만물류배후단지 효율성 분석, 한국항만경제학회지, 제27권 제1호, pp.13-30
- 이성우, 이홍원, 송주미(2013), 우리나라 항만배후단지 경쟁력 강화방안 연구, 해운물류연구, 제29권, 특집호, pp.803-825
- 항만법 제2조 제11항, 2020. 1. 29., 전부개정
- 해양수산부 (2019), 「제3차(2017~2030) 항만배후단지개발 종합계획 변경」, 해양수산부 고시 제2019-13호
- 해양수산부 (2020), 「제3차 항만배후단지개발 종합계획 및 인천항 항만배후단지 개발계획 변경 고시」, 해양수산부 고시 제2020-105호
- 해양수산부(2015), 항만배후단지 고부가가치화 발전 전략
- 해양수산부(2019), 항만배후단지 입주기업 실태조사 및 경쟁력 제고방안 연구
- Bird, J. H. (1963). The major seaports of the United Kingdom. Hutchinson,
- Fleming, D. K., & Hayuth, Y. (1994). Spatial characteristics of transportation hubs: centrality and intermediacy. *Journal of Transport Geography*, 2(1), 3-18.
- Gereffi, G., & Lee, J. (2012). Why the world suddenly cares about global supply chains. *Journal of supply chain management*, 48(3), 24-32.

- Notteboom, T. E., and Rodrigue, J. P. (2005). Port regionalization: towards a new phase in port development. *Maritime Policy & Management*, 32(3), 297-313.
- OECD (2013) *Interconnected economies: benefiting from global value chains*.
- OECD (2013) *Interconnected economies: benefiting from global value chains*.
- Porter, M.E. (1985). *Competitive Advantage: Creating and Sustaining Superior Performance*. New York: Simon and Schuster
- UNESCAP (2006). *Free Trade Zone and Port Hinterland Development*. Research report of the UNESCAP, NewYork.

항만배후단지 성과평가와 활성화 방안 연구

김승철 · 강효원

국문요약

본 연구에서는 우리나라 주요 5개 항만배후단지의 성과를 분석하고 발전방안을 제시하고자 하였다. 성과분석은 단순한 물동량이나 입주기업의 유치수에서 벗어나 항만배후단지 입주기업 활성화, 항만물동량 기여, 국가경제기여 등 3개로 성과를 분류하고 세부적으로 입주기업 물동량 생산성, 총항만물동량 대비 항만배후단지 물동량 비율(컨테이너 화물, 총화물), 항만물동량 성장 기여율, 항만물동량 성장기여도, 물동량 부가가치 발생액, 일자리 창출 등 7개로 세분화하여 분석하였다. 모든 지표에서 있어 꾸준한 성장세를 보이고 있는 곳은 광양항, 울산항으로 나타났으며 광양항의 경우 5개 항만 중 가장 꾸준한 증가세를 보이고 있는 유일한 항만으로 분석되었다. 분석결과를 항만배후단지의 지속적인 성장을 위해 고부가가치 창출 배후단지 및 지역경제 기반한 특성화 배후단지 구축을 제안하였다.

주제어: 배후단지, 고부가가치, 지역경제 기여, 성과분석

