

■ 論 文 ■

## 경기화주들의 평택항에 대한 인식도와 발전전략

A Study on the perception of shippers on the port of Pyeongtaek  
and its development strategies

이 충 배  
(중앙대학교 상경학부 교수)

### 목 차

- |                     |                |
|---------------------|----------------|
| I. 서론               | IV. 평택항의 발전 방안 |
| II. 선행연구 및 평택항만의 현황 | V. 결론 및 시사점    |
| III. 평택항에 대한 경쟁력 분석 |                |

Key Words: 평택항, 환황해권, 관세자유지역, 항만개발, 마케팅

### ABSTRACT

The fact that Pyeongtaek Port is located ideally at the central point of the Yellow Sea's Economic Zone and it is very close to the metropolitan area of South Korea which occupies more than 50 percent of the total trade volume in terms of tonnage is providing a good prospect of development for the Port of Pyeongtaek.

This study examines the perception of shippers in Kyonggi-do on the development of Pyeongtaek Port, giving some suggestions to the Pyeongtaek Port Authority. It begins with a description of the port such as current economic status, statistics on the economy, trade and investment regarding the Port of Pyeongtaek. According to a particular questionnaire survey conducted in December 2001, the major obstacles to the utilization of the port are as follows: a shortage of liner shipping routes, lack of container handling facilities including container terminal, crane etc., and port sales promotion activity.

Therefore the port should make aggressive efforts to attract container cargoes to and from China by expanding port facilities, implementing effective marketing strategies, introducing a customs-free zone/free trade zone, and strengthening port sales etc.

## I. 서론

최근 중국의 급속한 경제성장과 더불어 한·중간의 경제교류가 활성화되면서 서해안권역에 위치해 있는 항만의 물동량이 증가하고 있다. 특히 서해안 고속도로의 개통 및 한중 항로의 추가 개방은 이러한 경향을 가속화시키고 있다. 이들 권역의 주요 항만으로는 인천, 평택, 군산, 광양항 등을 들 수 있는 바 이들 항만들은 지역의 거점항으로의 발전 또는 중국화물의 유치를 통한 지역 경제 활성화를 도모하기 위해 많은 노력을 경주하고 있다.

평택항은 우리나라의 화물발생에서 가장 높은 비중을 차지하고 있는 수도권에 가까울 뿐만 아니라 지리적으로 중국에 인접해 있는 등 항만개발에 있어 많은 강점을 지니고 있다. 그럼에도 불구하고 인천항과의 인접한 지역에 위치한 관계로 국가 항만개발의 우선권이 하위에 머물러 왔다. 더구나 평택항은 수도권에 집중되는 화물 중 특히 벌크 및 유류와 같은 화물을 처리하는 항만으로 개발되어 왔다. 그러나 평택항의 지리적인 환경을 고려할 때 컨테이너 항만으로의 개발 가능성이 높다. 이는 서울을 비롯한 수도권은 화물의 발생부문에서도 완제품의 비중이 높을 뿐만 아니라 수요(수입)면에서는 다른 지역에 비해 높은 비중을 차지하고 있기 때문이다.

평택항 물동량에 직접적인 영향을 미치는 경제권역인 동북아는 1980년대 이후 지속적인 경제성장을 시현하고 있다. 특히 평택항과 근접해 있는 중국의 경제는 급속히 성장하고 있다. 최근 중국은 세계무역기구(WTO)에 가입함으로써 세계경제와 더욱 밀접한 관계를 가지게 되었다. 이러한 중국 경제의 급속한 신장세는 평택항의 위상에 커다란 기회를 제공해 줄 수 있을 것이다. 이와 더불어 평택항도 수도권 경제와 중국을 연결하는 중심항으로 발전시키기 위한 노력이 진행되고 있다.

한편 실질적인 평택항의 개발은 1980년대 아산항 개발계획이 수립되고 부터로 볼 수 있다. 2020년까지 총 74개선석의 개발을 통해 수도권지역의 거점항으로 개발한다는 목표를 지니고 있다. 그러나 신항으로서 평택항은 항만에 대한 브랜드 인식, 시설 능력의 부족, 주변 내륙도로망의 미비, 행정지원체제의 부재 등 많은 문제점을 가지고 있다. 항만의 활성화는 항만의 이용자들이 항만이 제공하는 서비스에 얼마나 만족하느냐에 달려 있기 때문에 항만개발에서 가장 중시되어야 할 요인이라고 할 수 있다.

이에 본 연구는 평택항의 이용자(잠재적 이용자 포함)인 화주를 대상으로 평택항의 발전에 대한 인식도를 조사하여 이를 토대로 평택항의 발전 방안을 제시하는데 목적이 있다. 이를 위해 경기도내의 제조업체를 대상으로 설문 및 면담에 의한

조사방법을 통해 평택항에 대한 화주들의 인식도를 조사한 내용과 기존의 문헌적 발전 전략을 조사·분석하여 발전 방안을 제시하였다.

## II. 선행연구 및 평택항만의 현황

### 1. 평택항 개발에 대한 선행 연구

평택항의 개발에 대한 연구는 1990년대 후반 이후 평택항이 컨테이너 항만으로 개발되기 시작하면서 주로 이루어져 왔다. 이러한 연구는 항만개발에 대한 사전적으로 연구였기 때문에 개발 방향에 대한 제언적 연구가 대부분을 차지하고 있다. 많은 연구들은 주로 중앙 또는 지방정부의 위탁에 의한 연구가 대부분이며, 학술적인 논문도 이들 연구소에서 이루어진 연구를 기초로 하여 이루어진 것들이다. 초기 연구는 주로 포괄적으로 개발 및 정책 방안 등의 제시를 위주로 하였으나 최근 연구는 이를 구체적으로 실현하기 위한 것들로 이루어지고 있다.

방희석외 3인(1998)은 평택항의 개발을 위해 지방정부 역할의 중요성을 강조하고 있다. 조진행(1998)은 평택항의 개발을 중국과 연계해서 개발해야 한다고 주장하고 있다. 조진행(1999)은 평택항 및 배후권을 수도권 유동·물류 중심지로 집중 육성할 것을 제안하고 있다. 방희석외 3인(2000)은 평택항도 국제물류의 활성화를 위해 제도적 지원이 필요하다는 점을 강조하면서 자유무역지대의 설정 필요성을 주장하고 있다. 조찬혁(1999)의 연구에서는 평택항의 이해관계자를 대상으로 한 설문조사를 통해 평택항의 육성을 위해서는 배후공단, 물류기지 건설과 대중국과의 교통망을 확충할 것을 제안하고 있다. 경기개발연구원(2000)은 평택항의 활성화를 위해서는 관세자유지역으로의 지정이 중요하며 이를 위해서는 무엇보다 전용컨테이너 터미널의 조속한 완공이 선결되어야 한다고 강조하고 있다.

해양수산개발원·경기개발연구원(2001)은 평택항이 수도권 및 중부권의 물류유통 거점항만으로뿐만 아니라 환황해 경제권의 중심항으로 발전할 수 있는 가능성이 높은 항만으로 전제하고 있다. 이를 위해 다양한 항로 개설, 항만개발투자재원의 안정적 확보, 배후수송체계의 확충 등의 실천이 중요하다는 점을 강조하고 있다. 이충배외 3인(2002)의 연구는 평택항의 O/D분석을 통해 평택항이 유치할 수 있는 잠재적 컨테이너 화물량은 현재수준보다 약 10배나 높다는 점을 들어 평택항 개발이 당위성을 가질 것이라는 점을 강조하면서 수도권과 대중국간의 화물을 유치하기 위한 전략적 방안을 제시하고 있다. 그 외에도 지방자치단체 예를 들어 경

기도 또는 평택시 등에서 평택항의 발전의 문제점 또는 예측 물동량을 조사하기 위한 연구가 실무적 차원에서 이루어져 왔다.

이들 연구들은 평택항의 발전에 있어서 중요한 요소를 부각시키고 있다는 점에서 공통점을 지니고 있지만 방법론에 있어서는 약간의 차이를 보이고 있다. 시설 확충의 중요성을 강조한 연구가 있는 반면 제도적인 측면에서 예를 들어 관세자유 지역과 같은 제도 도입이 중요하다는 점을 부각하고 있다. 두 가지 측면은 모두 정책적 지원의 필요성을 역설하고 있다. 왜냐하면 항만은 국가적인 인프라라는 측면에서 지방정부의 역할만으로는 많은 한계성을 지니고 있을 뿐만 아니라 국가 전체의 물류인프라 측면에서 다루어져야 할 요소이기 때문이다.

## 2. 항만의 환경변화

경제의 세계화가 진전되고 있는 상황에서 해운·항만의 글로벌화도 가속화되고 있다. 해운부문에서는 선박의 대형화 및 고속화가 급속히 진행되고 있으며, 이로 인해 항만 역시 대형화되고 있을 뿐만 아니라 신속한 화물의 처리를 위해 하역의 기계화 및 자동화가 이루어지고 있다(Peters, 2001). 또한 항만에서 글로벌 물류과정에서 발생하는 정보를 처리하기 위한 정보의 허브 항만으로 발전하고 있다(전국경제인연합회, 1997).

경제의 글로벌화, 수송혁신의 진전에 따라 동일한 배후권역을 가진 컨테이너 물류를 복수의 항만이 경쟁하는 상황이 더욱 심화되고 있다. 특히 허브항만과 피더항만간 경쟁이 특히 심화되고 있다(해양수산개발원·경기개발연구원, 2001).

또한 컨테이너화의 진전으로 복합운송 시스템의 발전과 토털 로지스틱스(Total Logistics) 개념으로 나아가면서 항만의 기능도 과거 단순한 하역기능에서 최근에는 생산, 분배, 가공, 유통, 포장 등의 종합물류의 거점기능으로 발전하였다. 항만 기능은 하역기술의 발전과 함께 다양하게 발전하고 있으며 국가, 배후도시, 지역경제 기능을 고려한 항만개발이 필요하게 되었다. 이러한 항만의 다기능화는 고도화된 항만물류정보의 지원이 절대적으로 필요하며 이는 항만기능의 신속성, 정확성 및 연계 네트워크의 효율성 증대로 직결되고 있다.

항만들은 이러한 해운·항만에서의 변화를 얼마나 신속하고 적극적으로 대응하느냐에 따라 경쟁력이 좌우되고 있을 뿐만 아니라 낙오될 경우 지역항만으로 전락하고 만다(Peters, 2001).<sup>1)</sup> 따라서 많은 항만들은 그 지역의 중심항(hub-port)이 되

1) 상하이 항은 '95년 세계 20위에서 2000년 8위의 항만으로 급부상하고 있다. 그에 비해 쇠퇴 항만은 주로 일본의 항만들을 들 수 있는데 컨테이너 화물의 취급능력면에서 요코하마항은 '95년 세계 8위의 항만 현재 20위의 항만으로 쇠퇴하였으며 나고야항도 21위에서 28위로 쇠퇴

기 위해 많은 투자 및 포트 세일즈를 강화하고 있다(백종실, 1999). 우리나라가 속해 있는 동북아 지역은 세계에서 가장 높은 물동량의 증가율을 보이고 있을 뿐만 아니라<sup>2)</sup> 신흥 항만과 기존 항만간에 치열한 경쟁관계를 보이고 있다(심기섭, 2000.10; .<sup>3)</sup>

### 3. 평택항의 여건

평택항은 대외적으로는 한반도의 황해권의 중간에 위치하고 있어 한·중·일 등을 포함하는 환황해권 경제권의 중심지가 될 수 있는 지경학적 위치(geo-economic location)를 점하고 있으며, 중국의 황해연안지역인 대련, 천진, 청도, 상해 등 주요 도시와 200~300해리에 입지하고 있다. 최근 중국의 물동량의 증가, 홍콩항의 중국 귀속 등으로 인해 중국의 항만 시스템에 많은 변화가 일어나고 있으며, 이는 평택항에 큰 영향을 미칠 것으로 예상되고 있다(Comtois, 1994; 1999).

평택항은 대내적으로는 우선 수도권의 관문적 위치에 자리하며 경기만의 양호한 조건을 가지고 있는 양항이며 3대 국책항만으로, 반경 70km 이내 경기남부, 서울 및 충남북부지역을 배후권을 가지고 있기 때문에 수출입 화물의 발생량이 절대적이라 할 수 있다.<sup>4)</sup> 평택시의 도시 기본계획 변경(안)중 평택항 및 배후지역의 개발 방향은 항만과 도시 기능의 병행 발전, 국제적 무역·물류거점으로서 국제교류 공간 강화, 관세자유지역 또는 자유무역지대로 개발, 항만과 산업단지의 배후지원을 위한 도시기반 시설 확충, 환경친화적 도시 개발 등으로 되어 있다.<sup>5)</sup>

평택항 개발과 더불어 포승국가산업단지, 현곡 등의 지방산업단지와 물류단지가 조성되고 있으며, 서해안 고속도로의 완공, 평택-안성-음성을 연결하는 동서고속도로, 경부선2복선 전철 등 광역교통망의 건설이 진행되고 있어 수도권 남부뿐만 아니라 대중국 및 동아시아 교역의 거점지역으로 성장할 가능성이 높은 항만이라 할 수 있다(경기개발연구원, 2000).

평택항의 개발은 1995년에 수립된 「아산항 종합개발 기본계획」에 의해 추진되고 있는데 개발 목적은 수도권의 화물집중 해소와 대중국 교역기지 조성을 위한

퇴하였다.

- 2) Drewry Report에 따르면 연간 6.7%씩 증가하여 2011년에는 4억3천만TEU, 동북아 컨테이너 물동량은 연간 8.1%씩 증가하여 2011년 1억 3천 7백만 TEU로 예측하고 있다.
- 3) 동북아의 물류거점 항만이 되기 위해 이 지역에 속해 있는 대부분의 국가들은 항만개발에 대규모 투자를 진행해오고 있다(Robinson, 1998; )
- 4) 금액을 기준으로 수출입 규모로는 수출 59.9%, 수입은 61.3%가 수도권 및 중부권에서 발생되고 있다(경기개발연구원, 2000, p.3).
- 5) 평택시, 평택도시기본계획변경(안), 공청회 자료, 2000.10

것이다. 즉, 수도권 화물의 분산처리기능의 역할 및 배후산업단지의 지원기능, 그리고 교역기지항을 건설하여 향후 중부권의 종합물류기지로 육성하는 것이다. 단계별 개발 계획을 살펴보면 2011년까지 3단계로 나누어 추진하게 되는데 현재 1단계 개발계획을 추진하여 15개 선석을 97개로 증설하여 105백만톤의 하역능력을 갖춘 항만으로 개발할 예정이며, 이에 소요되는 총 예산 규모는 4조3천억원으로, 정부 재정에서 2조8천억, 민자로 1조4천억원이 투입되는 것으로 계획되어 있다. 그러나 1997년말의 외환위기로 인해 경기가 급속히 위축되면서 민자유치에 의한 개발 계획은 많은 차질을 겪고 있는 바 재정으로의 전환이 요구되고 있다.

〈표 1〉 평택항 개발계획('89~2020)

구 분		전체	1단계	2단계	3단계	4단계
계	사업기간	'89~2020	'89~'01	'02~'06	'07~'11	'12~'20
	총사업비(억원)	43,409	5,649	19,092	8,056	10,612
	접안능력(선석)	97	15	44	25	13
	하역능력(백만톤)	105	9	43	25	28
재정	사업비(억원)	28,512	4,244	9,662	3,994	10,612
	안벽(선석)	51	8	20	10	13
민자	사업비(억원)	14,897	1,405	9,430	4,060	-
	안벽(선석)	46	7	24	15	-

자료: 해양수산부 항만국

현재 평택항에는 컨테이너 항로로서 평택~청도를 주 2항차로 운항하는 항로(2000. 11.8 개설)와 평택을 기점으로 천진~대련을 거쳐 평택을 종점으로 하는 주 1항차 항로(2001. 4.12일 개설) 등 2개 항로가 개설되어 있다. 또한 평택~영성시

〈표 2〉 평택항의 대중국 취항 항로

구 분	항 로	항 차	취항선사	취항일	비고
컨테이너	평택~청도	주2항차	장금상선	2000.10	430TEU급
	평택~천진~대련	주1항차	장금상선	2001.4	300TEU급
	평택~상해, 영파	주1항차	범주해운	2002 상반기	
	평택~홍콩	주2항차	동남아해운	2002 하반기	
카페리	평택~영성	주3항차	대룡해운	2001.10	18,000톤급
	평택~일조	주2항차	청해진해운	2002 상반기	

용안항을 운항하는 카페리 항로(2001. 10. 17일 개설)가 개설되어 운영되고 있으며 상해항과 홍콩항을 연결하는 항로가 추가적으로 개설될 예정이다.

#### 4. 평택항의 물동량 현황

평택항의 선박입출항 실적은 1990년이래 꾸준히 증가하여왔으나 1996년 11,571척의 입출항 실적으로 최고에 달하였으나, 경기악화로 2001년에도 '96년의 수준을 회복하지 못하고 있다. 다만 선박의 대형화로 인하여 총 톤수면에서는 1996년 수준보다 76% 증가한 79백만 G/T를 기록하였다.

평택항의 물동량 처리 실적은 2001년을 기준으로 전국 대비 4.48% 차지하여 7위

〈표 3〉 평택항의 화물별 물동량 전망(2000~'11)

(단위: 천톤)

구 분	2000	2006	2011	점유율 (%)	2020	연평균증가율	
						99-2011	2011-'20
양곡	-	2,905	4,909	5.2	5,140	11.1	0.5
시멘트	-	1,794	2,325	2.5	3,027	5.3	3
석탄	-	1,498	1,599	1.7	1,784	1.3	1.2
목재	-	2,546	2,751	2.9	3,209	1.6	1.7
산화물(모래)	6,121	13,274	22,541	24.0	29,703	12.6	3.1
철광석	1	687	715	0.8	739	81.8	0.4
철강	3,911	5,274	6,901	7.3	7,807	5.3	1.4
고철	529	296	180	0.2	82	-9.3	-8.4
자동차	1,200	1,459	2,513	2.7	3,164	-7	2.6
기타잡화	364	10,585	18,747	19.9	28,680	43.1	4.8
컨테이너 (천TEU)	-	4,166	5,699	6.1	9,743	6.5	6.2
	-	305	414	-	762	6.3	7
유류	18,994	22,875	25,188	26.8	30,758	2.6	2.2
합계	31,120	67,359	94,068		123,836	10.6	3.1
시설소요	12,126	44,484	68,880		93,078	17.1	3.4

주: 1) 철광석, 자동차의 연평균 증가율은 2001년부터, 양곡, 시멘트, 석탄, 목재 및 컨테이너 화물의 연평균증가율은 2006년부터 적용하였음

2) 2000년 수치는 실적치임

자료: KMI·경기개발연구원, 「경기도 서해안권 전략적 개발계획 수립계획」, 2001.8

를 기록하고 있다. 성장율면에서는 '99~2000, 2001년 기간 동안 19.1%, 26.9%를 각각 기록하여 전국 항만 중 가장 높은 성장세를 유지하고 있다. 평택항의 수출입 금액을 기준으로 살펴보면 2001년 수출입 비중은 약 3.5%(수출: 3.9%, 수입: 3.3%)로 전국 순위 5위를 기록하고 있다. 수출의 경우 전년대비 2001년의 증가율은 3.8배 증가하였으며, 수입은 15.6%로 전국적으로 가장 높은 성장세를 유지하고 있다.

2011년의 전체 물동량은 9,407만톤으로 2000년도에 비해 약 3배나 증가되는 것으로 예상되는 반면 동기간 연평균 증가율은 10%내외에 머물 것으로 전망되고 있다. 한편 해양수산개발원의 예측자료에 의하면 컨테이너 처리량은 2006년 305천 TEU를 처리하며, 2020년에는 762천TEU로 예측되고 있다.

평택항은 2000. 11. 8일 평택~청도로 운항을 시작으로 컨테이너 화물을 취급하기 시작하였다. 2000년의 총 컨테이너 물동량의 처리 실적은 988TEU에 불과하였으나, 2001년의 물동량은 수출이 9,824TEU, 수입이 10,515TEU, 연안 129TEU로 전체 20,468TEU로 큰 폭으로 성장하였다. 그러나 이는 우리나라 전체 컨테이너 물동량의 수준에서 볼 때 아직은 미미한 실정이다.<sup>6)</sup> 그러나 2020년에는 약 7십6만TEU를 처리하여 지역 거점항으로 발전할 가능성이 높은 것으로 예측되고 있다.

〈표 4〉 평택항 수출입별 컨테이너 물동량 예측(2000~2020)

(단위 : TEU)

구 분	2000*	2001*	2006	2011	2020
수입	568	10,515	102,000	122,000	205,000
수출	420	9,824	149,000	208,000	332,000
연안	-	129	54,000	84,000	225,000
계	988	20,468	305,000	414,000	762,000

자료 : 실적치는 Port-MIS, 예측치는 해양수산개발원

\*주 : 2000, 2001년은 실적치임

### Ⅲ. 평택항에 대한 경쟁력 분석

#### 1. 설문 의 개요

평택항에 대한 화주들의 인식을 조사하기 위해 2001년 11월에서 30일간에 걸쳐

6) 2001년을 기준으로 우리나라의 총컨테이너 처리실적은 9.8백만TEU로 평택항의 비중은 0.2% 수준에 머물고 있다.



설문을 실시하였다. 조사표본은 무역협회 하주사무국과 경기도청의 협조를 통해 경기도에 위치한 중국 수출액 기준으로 상위 매출액 기준 수출기업 300개를 선정하여 설문을 배포하였으며 회수된 설문지는 110부이며 총 회수율은 36.6%로 나타났다. 설문회수 및 구체적인 질의를 위해 규모가 큰 업체에 대하여는 개별 면담을 동시에 실시하였다.

회수된 표본의 특성을 살펴보면 먼저 분야면에서는 제조업체 93.7%, 유통업체 2.7%, 물류업체 1.8%, 기타업체 1.8%로 나타났고, 응답자들의 소속 부서별로는 수출입담당부서 34.4%, 업무 및 관리담당부서 24.0%, 구매 및 자재담당부서 17.7%, 영업담당부서와 물류담당부서가 각각 10.4%로 나타났다.

응답업체들의 업종별 특성을 구체적으로 살펴보면 매출액에서 가장 높은 비중을 차지하는 부문은 전기·전자로 전체 표본집단 기업의 91%를 차지하는 것으로 나타났다. 이는 삼성그룹 기업들의 매출액이 여타 업체에 비해 월등히 높기 때문으로 볼 수 있다. 이로 인해 수출액 및 수입액에 있어서도 전기·전자 부문의 비중은 절대적인 것으로 나타났다.

〈표 5〉 응답업체의 업종별 특성

(단위: 백만원, 천불)

업종	빈도수	매출액(백만원)	평균매출액(백만원)	수출액(\$1,000)	수입액(\$1,000)
무역·유통	6 (5.5%)	328,910 (0.7%)	54,818	21,591	74,411
화학·제약	13 (11.8%)	754,585 (1.5%)	68,599	88,702	2,037,679
식품	4 (3.6%)	40,064 (0.1%)	10,016	1,221	12,880
전기·전자	44 (40.0)	46,231,719 (91.4%)	1,127,603	3,571,550	8,636,222
섬유·의류	14 (12.7%)	718,528 (1.4%)	51,323	168,397	167,423
금속·기계	16 (14.5%)	833,771 (1.6%)	55,585	90,269	114,696
기타제조업	13 (11.8%)	1,649,373 (3.3%)	137,448	171,277	127,839
총계	110	50,556,951	490,844	4,113,006	11,171,150

경기도의 2001년 1월~11월까지의 총 수출입 금액은 523억 달러(수출: 270억 달러, 수입: 253억달러)에 달하는 것으로 나타났으며, 이 중 대중국 수출입 상위 100대 기업을 대상으로 지역별 수출입 현황을 살펴보면 <표 6>과 같다. 수출은 106.6억달러, 수입은 126.0억달러로 총수출입 금액은 232.6억달러로 전체의 44.5%를 담당하는 것으로 나타났다. 동 기간의 경기도 지역 수출입 기업의 총 수출입 중량은 25,800천톤(M/T)(수출: 4,800천톤, 수입: 21,000천톤)에 달하였다. 한편 대중국 수출입 상위 100대 기업의 수출입 총 중량은 1,779천톤으로 이는 전체 물량의 18.5%를 담당하는 것으로 나타났다.

<표 6> 100대 기업의 지역별/국별 수출입 현황(2001.1~11)

구 분	북미	유럽	중국	일본	동남아	홍콩	기타	총합계
수출	금액(백만\$)	1,748	1,356	2,440	1,460	1,668	911	10,664
	비중(%)	16.4	12.7	22.9	13.7	15.6	8.5	100.0
	중량(천톤)	211	169	641	192	428	158	1,948
	비중(%)	10.8	8.7	32.9	9.9	22.0	8.1	100.0
수입	금액(백만\$)	3,208	891	1,344	3,449	2,364	202	12,598
	비중(%)	25.5	7.1	10.7	27.4	18.8	1.6	100.0
	중량(천톤)	834	143	1,138	695	500	24	4,334
	비중(%)	10.9	1.9	14.8	9.1	6.5	0.3	56.5
합계	금액(백만\$)	4,956	2,247	3,784	4,910	4,032	1,113	23,262
	비중(%)	21.3	9.7	16.3	21.1	17.3	4.8	9.5
	중량(천톤)	1,045	312	1,779	888	928	182	4,483
	비중(%)	10.9	3.2	18.5	9.2	9.7	1.9	46.6

주: 한국의 대중국 수출입기업 상위 100개 업체  
 자료: 한국무역협회

## 2. 항만 경쟁력 요인

항만의 화물유치를 위해서는 항만이 타항에 비해 경쟁력을 지니고 있을 때 가능하다. 항만의 이용자는 주로 화주, 선주, 포워더 등으로 볼 수 있는 바 이들에게 보다 경쟁적인 비용 및 서비스를 제시할 수 있을 때 항만의 물동량은 증가될 수

7) 응답업체들은 자사의 영업실적과 관련된 통계치를 제공하지 않은 업체들이 상당수 포함되어 있기 때문에 한국신용평가 및 한국무역협회의 자료를 통하여 보완하여 분석하였다.

있을 것이다. 따라서 항만이 타항에 비해 얼마나 경쟁력을 지니는 가는 향후 항만의 기능 정립 또는 발전전략을 수립에 결정적인 역할을 한다고 할 수 있다.

항만의 경쟁력을 결정짓는 요소에 대한 많은 연구가 이루어져 왔다(김학소a, 1993; 전일수의 2인, 1993; 하동우, 1998). 과거 연구에서는 주로 항만근접성 등의 요인이 중요한 항만선택 요인이었으나 점차 항만비용이나 항만근접성보다 손상/손해의 빈도(신뢰성), 정시성, 선적정보제공과 같은 항만서비스적 요소 등이 중요한 요소로 부상하고 있다.

〈표 7〉 항만선택 결정요인(선행연구분석)

구분	Foster	Willingale	B.Slack	Murphy	Murphy	김학소
분석대상 국가	미국지역	유럽지역	미국, 캐나다, 서부유럽	세계각국	화주의 미국	한국
분석대상	화주	선사	화주, 포워드	항만, 선사	항만, 선사, 포워드, 대화주, 소화주	선사, 화주
분석시기	1978	1982	1985	1987	1992	1993
항만선택 결정요인	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 수송비용</li> <li>• 항만근접성</li> <li>• 선박기항수</li> <li>• 항만장비</li> <li>• 체선</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 배후지근접성</li> <li>• 항만근접성</li> <li>• 항만시설</li> <li>• 항만요율</li> <li>• 항만규모</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 선박기항수</li> <li>• 내륙수송운임</li> <li>• 항만근접성</li> <li>• 항만체선</li> <li>• 복합연계수송</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 항만장비</li> <li>• 손상/멸실율</li> <li>• 적기인도처리</li> <li>• 화물처리비용</li> <li>• 대형선입항가능</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 항만장비</li> <li>• 손상/멸실율</li> <li>• 편리한 화물 수배/인도시간</li> <li>• 선적처리요율</li> <li>• 선적정보</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 연간발송량</li> <li>• 톤당화물가격</li> <li>• 해상수송거리</li> <li>• 내륙수송비용</li> <li>• 선적시간</li> </ul>

자료 : 전국경제인연합회, 「항만의 경쟁력 제고 과제」, 1997.9

주 : 항만선택결정요인은 각 연구에서 상위 5위에 포함된 요인들로 중요도 순으로 차례로 제시하였음.

본 설문결과를 살펴보면, 항만 이용자인 화주들이 특정 항만을 이용하는 주된 이유에 대한 설문 결과, 선복수배의 용이성이 4.09, 전체 물류비가 적다가 4.05로

〈표 8〉 특정항만 이용이유

(단위: %)

요 인	전혀 중요치않다(1)	중요치 않다(2)	보통이다 (3)	중요하다 (4)	매우 중요하다 (5)	평균
지리적으로 가깝다	4.9	12.6	22.3	33.0	27.2	3.65
전체 물류비가 적다	1.9	2.9	22.3	33.0	39.8	4.05
선복수배가 용이하다	-	1.9	20.4	43.7	34.0	4.09
하역기기의 수배가 용이	1.0	8.9	32.7	37.6	19.8	3.66
물류서비스 수준이 높다	1.0	4.9	32.4	41.2	20.6	3.75
항만비용이 저렴하다	2.0	5.9	38.2	29.4	24.5	3.68

가장 높게 나타났으며, 물류서비스 수준(3.75), 저렴한 항만비용(3.55)의 순으로 나타났다.

항만경쟁력 요건의 중요도에 대하여 행정서비스(4.11)를 가장 중요하게 평가하고 있는 것으로 나타났다. 다음으로 선박기항회수(4.08), 내륙수송망(4.05), 항만비용(3.94) 등의 순으로 나타났다. 이는 이전의 연구결과와는 다른 결과로 볼 수 있는데 즉 이전 연구에서는 대부분 항만입지 또는 항만비용과 관련된 항목들이 매우 중요한 것으로 평가되어 왔는데 비해 항만을 이용하는 고객들이 항만 서비스측면을 보다 중요하게 평가하는 것으로 인식의 변화가 이루어지고 있는 것으로 파악할 수 있을 것이다.

〈표 9〉 항만경쟁력 요건의 중요도

(단위: %)

요 인	전혀 중요치않다(1)	중요치 않다(2)	보통이다 (3)	중요하다 (4)	매우 중요하다(5)	평균
다양한 항로	1.0	16.2	7.6	44.8	30.5	3.87
선박의 기항회수	-	14.0	6.5	36.4	43.0	4.08
항만시설의 확보	-	13.2	10.4	48.1	28.3	3.91
내륙수송망	-	10.4	10.4	42.5	36.8	4.05
항만요율 등 항만비용	-	9.5	19.0	39.0	32.4	3.94
배후지의 규모	1.0	5.7	45.7	37.1	10.5	3.50
통관업무를 포함한 행정서비스	-	8.5	8.5	46.2	36.8	4.11
전문인력의 확보	-	6.9	28.4	51.0	13.7	3.71

### 3. 평택항 현황에 대한 인식도

#### (1) 인지도

평택항에 대한 인지도를 설문한 결과 평택항은 전체 응답자의 8.2%만이 평택항을 선택하여 부산항(33.5%), 인천항(31.7%), 광양항(14.7%), 울산항(9.1%)에 이어 5위를 차지하는 것으로 나타났다. 이는 최근 평택항에 대한 투자 및 활성화가 가시화되고 있는 시점에도 불구하고 또한 경기도 화주만을 대상으로 하여 설문을 실시하였다는 점을 고려할 때 아주 저조한 것으로 향후 평택항에 대한 적극적인 홍보가 필요하다고 할 수 있다.

평택항을 알고 있는지와 이용여부에 대한 질의 결과 전체 응답기업의 33.3%는 평택항에 대하여 모르고 있으며 단지 12%만이 평택항을 이용하고 있는 것으로 조사되었다.

**(2) 평택항 이용시 문제점**

평택항 이용시 경험하는 가장 큰 문제점으로 비효율적인 항만행정규제(3.63)을 들고 있으며, 뒤를 이어 복잡한 C.I.Q. 및 통관처리절차(3.59) 그리고 하역회사의 낮은 생산성(3.51)의 순으로 문제점을 지적하고 있다. 현재 항만 이용자들이 지적하고 있는 문제점들은 상당히 광범위하고 전반적인 것이며 항만에 대한 만족도가 낮게 나타날 수밖에 없는 근거가 되고 있다.

〈표 10〉 항만 이용시 문제점

(단위: %)

요 인	전혀 문제 없다(1)	문제가 없다(2)	그저 그렇다(3)	문제가 있다(4)	매우문제 많다(5)	평균	순위
선석 및 항만시설부족	-	19.6	30.4	40.2	9.8	3.40	5
하역회사의 낮은 생산성	-	9.9	34.7	49.5	5.9	3.51	3
비효율적 항만행정규제	-	8.9	35.6	38.6	16.8	3.63	1
항만내 보세구역 비효율성	-	12.9	47.5	30.7	8.9	3.35	7
항만요율체계의 비합리성	-	7.8	53.9	26.5	11.8	3.42	4
항만내 창고시설의 낙후성	-	13.9	46.5	34.7	5.0	3.30	12
입출항지원시스템 낙후성	-	13.0	49.0	31.0	7.0	3.32	11
복잡한 C.I.Q. 및 통관처리절차	-	12.9	35.6	30.7	20.8	3.59	2
부두관리의 낙후성	-	18.0	52.0	24.0	6.0	3.18	14
항만관련 서류제출의 과다	-	16.8	39.6	30.7	12.9	3.39	6
관련법규의 미비	-	11.0	52.0	29.0	8.0	3.34	9
항만노조의 비효율적 운영	-	12.1	50.5	27.3	10.1	3.35	8
전문인력부족에 따른 운영미숙	-	15.0	46.0	30.0	9.0	3.33	10
전산시스템의 낙후성	-	20.2	40.4	30.3	9.1	3.28	13

평택항을 이용한 화물선적 의사를 질의한 결과 의향이 있다는 응답은 1/2로 나타났으며 의향이 없다는 의견이 17% 및 모르겠다 32%로 나타났다. 경기도청(2001)의 기존 조사자료에서는 총 85%(적극이용 30.9%, 이용검토 53.7%)의 응답자들이 평택항

을 통한 화물선적의사를 가지고 있는 것으로 나타난 바 있다. 이에 비해 본 조사에서는 분명하게 이용의사를 표시한 응답업체의 비중이 51%로 대폭 증가하였다는 것을 알 수 있다. 이와 같이 화주들의 평택항 이용의사가 높게 나타났다는 것은 향후 평택항의 활성화 및 발전 가능성과 관련해서 매우 중요한 의미를 가진다고 할 수 있다.

평택항을 이용할 의향이 없는 경우 그 이유로 운항선편 부족(28.6%), 다양한 항로 미구비(27.6%)가 가장 중요한 것으로 응답되었다. 다음으로 기존 선사와의 관계(18.5%), 평택항을 잘 모름(18.4%) 및 포워딩사에 일임(11.2%)의 순으로 나타났다. 평택항에서 컨테이너 화물이 취급되기 시작한 지가 얼마 되지 않은 까닭에 아직은 평택항에 기항하는 선사의 숫자가 매우 부족하고 여러 다양한 항로서비스가 구비되지 못한 것이 현실이다. 따라서 항만의 활성화를 위해서는 무엇보다 우선적으로 선사유치를 통해 화물량 유치를 확대하는 것이 가장 중요하다고 할 수 있다.

#### 4. 평택항의 경쟁력 강화 및 개발전략

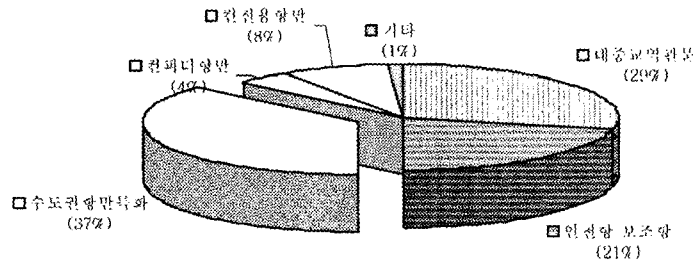
평택항 개발을 위해 필요한 사항으로는 항로의 추가신설(4.62)이 가장 필요한 것으로 나타났고, 뒤를 이어 항만시설 확충 및 지방정부 지원(4.57), 배후도로 추가건설(4.45), 중앙정부지원(4.44), 전용공단 활성화(4.31), 관세자유지역 설정(4.0)의 순으로 응답되었다. 이는 결국 평택항의 활성화를 위해서는 항만시설 및 배후연계 수송망의 조기 확충과 이를 뒷받침할 수 있는 중앙정부의 지원이 절실하다고 볼 수 있을 것이다. 따라서 평택항 활성화를 위한 이용증대전략 수립시 전술한 항만물류관리 개선분야와 관련사항에 대한 조사 결과에서 분석된 결과를 활용하여 체계적으로 준비해 나가야 할 것이다.

〈표 11〉 평택항 개발을 위해 필요한 사항

(단위: %)

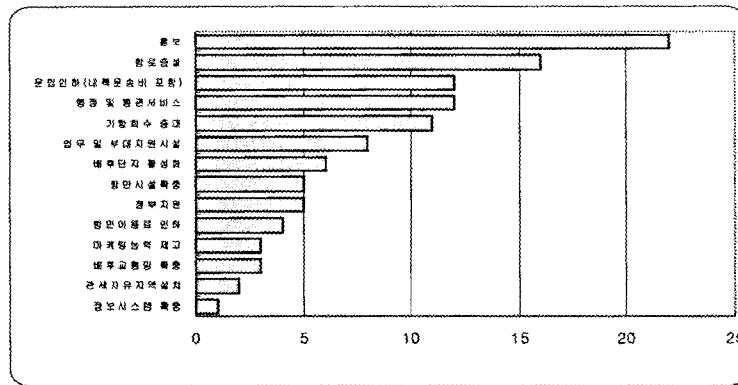
요 인	전혀 중요치않다(1)	중요치 않다(2)	보통이다 (3)	중요하다 (4)	매우 중요하다(5)	평균
중앙정부의 지원	1.0	1.0	7.2	34.0	56.7	4.44
지방정부의 지원	-	-	8.2	25.8	66.0	4.57
전용공단의 활성화	-	-	11.3	45.4	43.3	4.31
배후도로의 추가 건설	-	1.1	8.4	34.7	55.8	4.45
항로의 추가적 신설	-	-	5.3	27.4	67.4	4.62
항만시설의 확충	-	-	1.1	40.2	58.7	4.57
관세자유지역의 설정	-	1.1	16.3	38.0	44.6	4.26

평택항의 개발 방향에 관한 질문에서는 수도권 특화항만으로 개발(37%)이 가장 높은 지지율을 보였으며 다음은 대중국 교역기지항(29%), 인천항의 보조항(21%)의 순으로 나타났다. 경기도 화주들은 평택항의 개발 방향이 수도권의 중심항으로 독립적인 기능을 가지는 것을 원하고는 있지만 일부는 여전히 인천항의 보조항으로 자리매김하여야 하는 것으로 생각하고 있는 것으로 나타났다.



〈그림 1〉 평택항 개발방향과 목표

설문에서 평택항의 활성화에 대한 의견을 개선하는 부문에서 나타난 화주들의 의견을 종합해 보면 <그림 2>와 같다. 화주들은 기본적으로 평택항의 미래를 상당히 긍정적으로 보고 있는 것으로 나타났으나 홍보활동이 보다 강화되어야 한다는 점을 가장 중요한 요인으로 들고 있다(20%). 다음으로 중요한 것은 항로 증설(14.5%), 행정 및 통관서비스(10.9%)의 순으로 나타났는데 이를 통해서 볼 때 평택항은 홍보활동의 강화 및 항로 및 기항회수를 증대시킬 수 있는 방안을 시급히 마련해야 할 것으로 사료된다.



주: 활성화에 대한 건의사항을 기재하도록 한 후 여기에서 공통적으로 언급된 사항들을 종합한 것임.

〈그림 2〉 평택항 활성화에 대한 화주의 건의 사항

## IV. 평택항의 발전 방안

### 1. 평택항의 경쟁여건

평택항은 최근 대내외적인 환경요인을 고려할 때 발전방향에 있어서 중요한 시점에 와 있다. 평택항의 잠재적 발전 가능성이 높은 이유로 들 수 있는 것은 첫째, 평택항을 이용할 수 있는 동북아 지역에서의 화물량의 급증을 들 수 있다.<sup>8)</sup> 특히 중국 경제의 성장세 지속과 더불어 한중 교역이 급증하면서 컨테이너 물동량도 급속히 늘어나고 있는데 있다.

한중항로 컨테이너 물동량은 <표 12>에서와 같이 1991년에는 8만TEU에서 2000년 118.6만6천TEU로 약 15배 증가한 것으로 나타났으며, 동 기간 동안 연평균 35.0%의 높은 증가세를 유지하고 있는 것으로 나타났다. 수출 컨테이너 물량은 2000년 328.3천TEU로 나타나 1991~2000간의 연평균 증가율은 31%대에 이르고 있으나, 수입의 증가율은 22.7%로 상대적으로 낮은 것으로 나타났다.

<표 12> 한·중간 컨테이너 물동량 추이

(단위: 1,000 TEU)

	1991	1995	1996	1997	1998	1999	2000	연평균 증가율(%)
수출	29.2	160.7	208.6	229.9	234.1	273	328.3	30.8
수입	45.6	145.8	155.3	185.8	132.9	215.8	287.5	22.7
수출입	74.8	306.5	363.9	415.7	367	488.8	615.8	26.4
환적	5.1	262.8	248.6	318.1	363.4	437	570.5	68.9
총계	79.9	569.3	612.5	733.8	730.4	925.8	1,186.3	35.0

자료: 한국선주협회, 2001

둘째는 서해안 고속도로의 개통을 들 수 있다. 이와 더불어 서해안의 각 지역이 하나의 벨트로 묶임에 따라 이를 벨트로 한 경제발전이 가속화될 것이다.

셋째는 정부의 평택항 개발 중시 정책을 들 수 있을 것이다. 평택항은 3대 국책

8) Drewry Report에 따르면 세계 컨테이너 물동량의 증가는 연간 6.7%에 달하여 2011년에는 4억3천만TEU에 달할 것으로 전망하면서, 동북아 컨테이너 물동량은 연간 8.1%씩 증가하여 1억3천7백만TEU로 예측하고 있다(Drewry Report, 1997).



항만으로 개발 목표가 설정되어 있기 때문에 정책적으로 높은 우선권이 부여되어 있다. 이러한 점들은 평택항의 발전에 상당히 긍정적으로 작용할 수 있을 것이다. 그럼에도 불구하고 신항으로서 극복해야 할 문제점도 상당히 많다.

서비스의 제공자인 선사는 화주가 있고 수익이 있는 곳에는 어디든지 취향하게 될 것이라는 점을 고려할 때 평택항을 이용하고자 하는 화주를 만족시킬 수 있는 제반 여건을 조성하는 것이 항만의 조기 활성화에 가장 중요하다는 점은 지극히 당연하다고 할 수 있다.

〈표 13〉 평택항의 SWOT 분석

장 점(Strength)	약 점(Weakness)
<ul style="list-style-type: none"> <li>- 수도권에 인접해 있음</li> <li>- 평택항 인근지역의 제조기반시설 양호</li> <li>- 대규모 배후부지 확보 가능성</li> <li>- 대중국과의 지리적 인접성</li> <li>- 연계교통망 확보</li> <li>- 저렴한 항비</li> <li>- 사회간접자본 확충</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 기간항로로서 역할 미흡</li> <li>- 국가정책 주도 세력</li> <li>- 고임금 고물류비용</li> <li>- 산업구조 취약</li> <li>- 유인책 및 제도 미약</li> <li>- 전문인력의 부족</li> <li>- 조수간만의 차이</li> </ul>
기 회(Opportunities)	위 험(Threatens)
<ul style="list-style-type: none"> <li>- 외국자본유치</li> <li>- 대중국교역의 확대</li> <li>- 신항으로서 현대적 설비 제공 가능성</li> <li>- 자유무역/관세자유지역 설정 가능성</li> <li>- 동북아 경제권 블록 형성</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 국내 타지역과 경쟁격화</li> <li>- 타항과 경쟁으로 국가 재원확보의 어려움</li> <li>- 민간투자자본 확보의 한계성</li> <li>- 지주 등의 민원 발생</li> <li>- 중국의 항만 확충</li> </ul>

## 2. 평택항의 활성화 방안

평택항은 SWOT 분석에서도 나타났듯이 항만시설 및 부대시설의 부족, 낮은 수준의 인지도, 제한적 항로 및 기항빈도수 등 서비스 제공의 한계성이 가장 큰 문제점으로 대두되고 있다. 따라서 이를 개선하여 항만을 활성화할 수 있는 정책적, 제도적, 마케팅적 전략의 수립 및 이를 체계적이고 단계적으로 실천해 나가야 할 것이다. 평택항의 화물유치를 위한 전략적 방안으로는 정책적 방안, 제도적 방안, 마케팅적 방안 등으로 대별해 볼 수 있는 바 이를 요약해 제시하면 <표 14>와 같다.

〈표 14〉 평택항 화물 유치 방안

구 분	내 용
정책적 방안	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 항만 및 부대시설의 확충</li> <li>· 서평택 IC의 조기완공</li> <li>· 항로의 신설</li> <li>· 평택지방해양수산청의 승격</li> <li>· 포승공단의 조기 활성화</li> <li>· 철도의 연결</li> <li>· 친수공간의 확보</li> <li>· 유통단지의 조성</li> </ul>
제도적 방안	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 관세자유지역 또는 무역자유지역의 지정</li> <li>· 항비 면제 기간 연장</li> <li>· 통관제도의 완화</li> </ul>
마케팅 방안	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 포트 세일즈(홍보)의 강화</li> <li>· 선사의 유치</li> <li>· 대중국 진출 업체의 유치</li> </ul>

이들 방안 중 중요한 몇 가지를 살펴보면 첫째, 항로의 추가적인 신설을 들 수 있다. 이는 설문에서도 가장 중요한 요인으로 선정되고 있다. 최근 국적선사들이 상해항과 홍콩을 기항하기 위한 계획을 추진 중에 있으나 물동량 확보의 불확실성으로 연기되고 있다. 화주들은 항만 선택 요인 중에 다양한 항로의 개설 여부를 선택하고 있다는 점에서 항로의 추가 개방은 정책적으로 적극적으로 추진되어야 할 것으로 사료된다.

둘째, 항만 및 부대시설의 확충을 들 수 있다. 평택항이 대중국과의 일반화물의 처리를 위해서는 전용 컨테이너 부두를 신설하는 것이 중요하다. 현재 해양수산부의 계획에 따르면 2020년까지 컨테이너 물동량은 762천TEU로 컨테이너 부두 7개 선석을 신설하는 것으로 계획되어 있다. 그러나 최근 대중국과의 물동량의 급증과 더불어 이러한 계획은 수정이 불가피할 것으로 예상된다. 최근 연구에서 제시된 예측자료에 따르면 2006년 3개, 2020년까지는 9개 선석이 필요한 것으로 예측되고 있다(해양수산개발원·경기개발연구원, 2001; 이충배외3인, 2002). 컨테이너 부두의 건설에는 많은 시간과 자금이 소요되는 바 장기적이고 대비적인 측면에서의 정책적 대응이 요구된다. 이와 더불어 평택항은 대중국과의 교역상의 화물 유치뿐만 아니라 장기적으로는 중국의 직항화물에 대한 중계지로서의 발전을 모색해야 할

필요가 있다는 점에서 중국항만보다 경쟁력있고 또한 조기에 개발하는 것이 무엇보다 중요하다고 할 수 있다.

셋째, 평택항의 항만배후지역을 관세자유지역/자유무역지대로 설정하여, 이 지역의 화물의 자유로운 역내 이동을 활성화함으로써 물동량 확대를 모색하는 것이다. 관세자유지역의 경우 부산 및 광양이 지정되어 있으며 인천항 및 인천공항이 유력한 후보지로 거론되고 있으며, 평택항은 제외되어 있다. 그러나 평택항이 지니고 있는 지경학적인 측면 및 발전 잠재력을 고려할 때 평택항 배후권의 물류 활성화를 위해 상기 제도의 도입이 중요하다고 할 수 있다. 관세자유지역과 자유무역지대 중 어느 하나를 선택해야 할 경우 평택항은 자유무역지대로의 설정이 보다 유리할 것으로 예상된다(방희석외3인, 2000).<sup>9)</sup>

넷째, 평택항만에 대한 지속적인 개발 및 배후개발과 연계성이 이루어질 수 있도록 시설투자를 실시하여야 하며, 각 투자대안들이 체계적으로 이루어질 수 있도록 배후 수송망을 평택권역의 지리적인 특성에 맞추어 개발하여야 한다. 그리고 배후연계수송망을 확충하여 철도, 도로, 공항 및 연안지역해상간의 체계적인 수송망을 대폭 확충해야 한다.

다섯째 종합적 C.I.Q 기관을 평택항에 상주시켜 일괄서비스를 제공해 줄 수 있는 체제를 갖추어야 할 것이다. 현재 평택항은 검역 업무, 항만행정업무 등을 인천항에서 출장체제를 유지하고 있기 때문에 항만이용자에게 시간의 지체 등과 같은 많은 불편을 주고 있는 것이 사실이다. 따라서 이용자에게 최대한의 항만서비스를 제공할 수 있도록 일괄서비스체제(One-stop Service System)가 구축되어야 한다.

여섯째, 평택항은 배후에 포송공단을 비롯한 다수의 산업단지를 보유하고 있는 바 이를 적극적으로 활용하여 중국화물의 유치 및 재수출하는 중계지역화하는 것이다. 즉 중국의 제품을 우리의 관세자유지역이나 자유무역지역에 들여와서 한국이 가지고 있는 우월적 경쟁력인 디자인, 패션, 기술력, 마케팅 능력 등을 가미하여 세계 각 지역의 특성에 맞는 새로운 제품으로 재창출해낼 수 있는 보완적 경쟁력을 육성하는 것이다. 우리나라를 통과하는 중국 제품이 새로운 가치를 부여받고 상품 가치가 높아진 새로운 제품으로 다시 만들어질 때 중국 화물은 자연히 우리나라에 모이게 될 것이다(전준수, 조선일보, 2001.11.2; 2002.5.16).

일곱째, 포트세일즈(홍보)의 강화를 들 수 있다. 설문분석에서도 나타났듯이 평택항에 대한 인지도가 여타 항만에 비해 열위에 있는데다 최근 항만의 개발로 인한 화물유치의 필요성이 다른 항만에 비해 높다. 신항의 경우 항만발전의 성패는

9) 평택항은 현재 자유무역지역으로 설정되어 있는 군장에 비해서 입지여건, 배후지 확보, 산업단지, 소비지역, 항만 활성화 등 거의 대부분의 분야에서 유리한 것으로 나타났다.

초기에 얼마나 많은 이용자를 확보하느냐에 달려 있다고 할 수 있는 바, 관련 단체 특히 지방자치단체는 항만의 이용자인 선사, 화주, 포워더 등에 대한 다양하고 적극적인 마케팅 및 홍보활동을 전개할 필요가 있다. 이를 위해 항만관련 단체, 평택항 권역의 경제단체 및 지자체 공동으로 '평택항 홍보 및 화물유치단(가칭)'을 조직할 필요가 있다. 여기에는 평택항만공사, 경기도, 평택시, 경기도상공회의소, 평택·안성상공회의소, 해운선사, 하역업체등 항만과 관련된 모든 조직체가 참여하는 기구로 만들어 중국, 일본, 동남아 지역의 선사 또는 해당지역의 대형화주를 대상으로 적극적이고 체계적인 홍보 및 유치 활동을 전개해 나갈 필요가 있을 것이다.<sup>10)</sup>

## V. 결론 및 시사점

평택항은 지경학적인 여건과 동북아 지역에서의 경제환경의 변화를 고려할 경우도 전과 기회를 동시에 가지고 있다고 볼 수 있다. 중국 경제의 부상은 분명 커다란 기회를 제공할 수 있음에도 불구하고 환황해 경제권내의 항만들이 경쟁적으로 항만을 개발하고 있기 때문에 이 지역권 내에서의 항만간 경쟁은 더욱 치열해 질 것이다.

평택항을 이용할 가능성이 가장 높은 경기 지역의 화주를 대상으로 한 평택항에 대한 인식은 전반적으로 낮은 것으로 판단되며, 이는 항만개발의 초기 단계에서 불가피한 것으로 받아들여 질 수 있다. 그럼에도 불구하고 치열해지고 있는 항만간 경쟁을 고려할 경우 선점적 개발 전략이 무엇보다 중요하다고 할 수 있다. 이에 평택항으로서는 국내 타항과의 경쟁에서는 물론 중국항만과의 경쟁관계를 고려하여 조속한 항만 활성화를 위한 방안의 수립 및 실천이 필요하다. 특히 평택항은 서해권역에 위치하면서 인천항 및 광양항 등과의 기능 및 역할에 있어서 중복적인 측면이 강하다고 할 수 있다. 이로 인해 중앙정부의 항만정책에 있어서 투자 우선권 또는 항만 기능정립에 있어서 갈등적 요소가 강하다고 할 수 있다. 인천항과의 대중국과의 컨테이너 선박 취항에 있어서 경쟁관계가 성립될 것으로 예상되고 있다. 그럼에도 불구하고 인천항의 도시 기능적 측면 그리고 향후 중국항만으로부터의 화물 유치라는 측면에서 신설항만이 가지는 유리한 점을 충분히 살릴 수 있는 방향으로 정책적 고려가 주어져야 할 것으로 사료된다. 광양항과의 관계는 평택항은 수도권과 중국과의 화물에 특화하고 광양항은 중국의 대미주 및 유럽 항로상의

10) 항만마케팅의 전략에 관한 보다 자세한 내용은 UNCTAD, 1992; 김홍섭, 1998 참조.

환적에 초점을 맞추는 전략으로 기능 정립이 이루어지는 것이 바람직할 것으로 판단된다.

한편 평택항의 여건을 고려할 때 평택항은 LCL 화물이 이용하기 용이한 체제 구축에 보다 많은 노력을 기울여야 할 것이다. 이는 평택항이 지리적 여건상 유리한 경기 남부 및 충청 북부지역에 산재해 있는 공단에서 많은 소량화물이 발생되고 있기 때문에 이를 집중적으로 유치할 수 있는 전략 방안이 시급하다. 아울러 중국과의 교역상의 이점을 고려할 때 대 중국 상거래를 위한 전문 공단 및 시설을 확보하여 특화시키는 전략이 유효할 것으로 판단된다.

평택항의 전략 방향은 중장기적, 단기적 전략으로 구분해 볼 수 있는데 중장기적으로는 항만의 인프라 시설의 확충, 관세/무역자유지역의 설치, 배후 공단의 활성화 등을 위한 노력을 경주해 나가는 것과 동시에 단기적으로는 항만의 부대시설의 확충 및 통관상의 제도 등을 개선하는 방안을 조속히 마련해 실행해 나가야 할 것이다.

## 참 고 문 헌

1. 경기개발연구원 편, 『평택지역연구』, 2000.12.
2. 경기개발연구원, 『평택항 관세자유지역 지정방안』, 2000.12.
3. 경기도청 경제투자관리실, 『도내 대중국 수출입업체 평택항 이용관련 설문조사 결과 보고, 미출간 보고서』, 2001.4.
4. 김학소, 『항만선택결정요인에 관한 실증적 연구』, 동국대학교 박사학위논문, 1993a.
5. 김학소, 『우리나라 수출입화주의 항만선택 결정요인에 관한 연구』, 해운산업연구원, 1993b.
6. 김홍섭, “항만서비스의 마케팅믹스 전략 구축방안”, 『항만경제학회지』, 제14권, 1998.
7. 방희석, 『평택항 발전요인과 지방정부의 역할』, 제1회 평택항 국제포럼 및 제14차 한 국항만경제학회 국제학술발표논문집, 1999.
8. 방희석·이충배·이정희·조찬혁·서수완, 『평택항 활성화를 위한 지방자치단체의 역할과 대응에 관한 연구』, 중앙대학교 국제무역연구소, 1998.12.
9. 방희석·이충배·조찬혁·고용기, 『평택항 관세자유무역지역 지정에 관한 타당성 조사』, 중앙대학교 국제무역물류연구소, 2000.2.
10. 백종실, “수도권 공·항만의 국제물류거점화 방안”, 『항만경제학회지』, 제15권 pp. 281-310.
11. 수도권항만설계용역단, 『수도권항만 기능정립 및 재정비 계획』, 1997.
12. 심기섭, “동북아지역의 물류인프라 현황 및 효율적 연계수송망의 구축방안”, 월간해양수산, 2000.10.

13. 이정욱·김형근, 『수출입 항만물동량 기종점(O/D) 분석에 관한 연구』, 한국해양수산개발원, 1997.
14. 이종천, "21세기 인천·경기지역 항만개발 전망과 비전", 인천·경기지역 『21세기해양 정책포럼』, 해양수산개발원, 1999.8.
15. 이찬우, "동북아시아 물류시스템 현황과 효율적인 연계 방안", 『統一經濟』, 현대경제연구원, 1999, No. 52, pp. 70-86.
16. 이충배·서문성·서수완·박희수, 『평택항 물류체계 개선을 위한 O/D 분석』, 중앙대학교 국제무역물류연구소, 2002.2.
17. 임종관, 『동북아시아 Hub-Port 경쟁여건에 관한 연구』, 서강대학교 석사학위논문, 1995.
18. 전국경제인연합회, 『항만의 경쟁력 제고 과제』, 1997.9.
19. 전일수·김학소·김범중, 『우리나라 컨테이너 항만의 국제경쟁력 제고방안에 관한 연구』, 해운산업연구원, 1993
20. 조진행외·김수엽·김운수, 『광역평택항과 지역개발의 연계화 전략』, 한국해양수산개발원, 1998.12
21. 조진행, "평택항의 수도권 물류기지화 방안에 관한 연구", 『한국항만경제학회지 제15권』, 1999.8, pp. 261-280.
22. 조찬혁, "평택항의 국제물류 중심화를 위한 정책과제 연구", 『한국항만경제학회지 제15권』, 1999.8, pp. 243-260.
23. 하동우, 『컨테이너 항만의 물류경쟁력 국제 비교』, 해양수산개발원, 1998.
24. 한국컨테이너부두공단, 『동북아 Hub-Port 구축계획』, 2001.07.
25. 한국컨테이너부두공단, 『우리나라 환적화물 유치 확대방안 연구』, 2000.9.
26. 해양수산개발원, 『우리나라를 동북아물류거점으로 육성하기 위한 관세자유지역 도입 방안에 관한 연구』, 1998.12.
27. 해양수산개발원, 『한·중간 열차페리를 이용한 화물수송계획 연구』, 1999.11.
28. 해양수산개발원, 『21세기 광역평택항의 활성화 및 종합물류기지 구축방안』, 1999.11.
29. 해양수산개발원, 『우리나라 항만구역내 관세자유지역 도입에 관한 연구』, 2000.5.
30. 해양수산부, 『수정 항만개발계획 - 동북아 물류중심기지 구축을 위한 -』, 2001.1.
31. 해양수산개발원·경기발전연구원, 『경기도 서해안권 전략적 개발계획 수립연구』, 2001.12.
32. Comtois C, "The Evolution of Containerization in East Asia", *Maritime Policy and Management*, Vol. 21, No. 3, 1994.
33. Comtois, C, "The Integration of China's Port System into Global Container Shipping", *GeoJournal*, Vol. 48, 1999, pp. 35-42.
34. Drewry, *Short Sea Container Markets*, Drewry Shipping Consultant Publications Ltd., 1997.
35. Hayuth, Y and Fleming D.K., "Concepts of Strategic Commercial Location: The case

- of container ports", *Maritime Policy and Management*, Vol. 21, No. 3, 1994.
36. Murphy P.R *et. al.*, "Assessing International Port Operations", *International Journal of Physical Distribution & Logistics Management*, Vol. 19, No. 9, 1989.
  37. Peters, Hans J.F., "Developments in Global Seatrade and Container Shipping Markets: Their Effects on the Port Industry and Private Sector Involvement", *International Journal of Maritime Economics*, Vol. 3, No. 1, 2001.
  38. Rimmer, P. J., "The Asia-Pacific Rim's Transport and Telecommunications Systems: Spatial Structure and Corporate Control Since the Mid-1980s", *GeoJournal*, Vol. 48, 1999, pp. 43-65.
  39. Robison R, "Asian Hub Feeder Nets: The Dynamics of Restructuring", *Maritime Policy and Management*, Vol.25, No.1, 1998, pp.21-40.
  40. Slack, B, "Containerization Interport Competition and Port Selection", *Maritime Policy and Management*, Vol. 12, No. 4, 1985, pp. 293-303.
  41. UNCTAD, *Port Marketing and The Challenge of the Third Generation Port*, (TD/B/C.4/AC.7/14), 1992, Geneva.

논문투고일: 2002. 3. 12.  
1차 심사일: 2002. 4. 15.  
2차 심사일: 2002. 5. 17.  
심사판정일: 2002. 6. 13.