

국제여객터미널의 컨테이너화물 기종점 분석 - 인천항을 중심으로 -

문광석* · 유흥성** · 김연성*** · 이동원****

The Origin/Destination Analysis of Container Cargo in International Passenger Terminals - Focused on Incheon Port -

Gwangasuk Moon · Hongsung Yoo · Younsung Kim · Dongwon Lee

Abstract : The purpose of this article is to provide data to be utilized for marketing to attract future container cargo to the Korea-China Car Ferry Service and to estimate container traffic for the development of the International Passenger Terminal to be newly built in the Incheon Southern Port. An analysis of container traffic through the Passenger Terminal of Incheon Port showed that the container throughput of Incheon Port comprised 20% of traffic. The export cargo traffic in the International Passenger Terminal, 71.4%, or 111,698 TEU of 156,284 TEU in total, was brought from metropolitan areas. To increase the container traffic of the car ferry service currently concentrated on the metropolitan areas, more endeavor is required to strengthen marketing competence to attract container traffic to other regions apart from the metropolitan areas as well as provide general services.

Key Words : Origin/Destination Analysis, Container Cargo, International Passenger Terminals

▷ 논문접수: 2011.05.04 ▷ 심사완료: 2011.06.17 ▷ 게재확정: 2011.06.24

* (주)인천항여객터미널 기획팀 차장, gsmoon@ippt.co.kr, 032)880-3432

** 인하대학교 경영학부 강사, hongsung@inha.ac.kr, 010-3316-4481

*** 인하대학교 경영학부 교수, keziah@inha.ac.kr, 010-6341-6323

**** 인하대학교 경영학부 부교수, dlee@inha.ac.kr, 010-5685-0579

I. 서론

우리나라와 경제적·지리적으로 매우 가깝게 인접하고 있는 중국과의 무역거래는 매년 증가하고 있으며 수·출입 화물의 대부분을 선박으로 수송하고 있어 한·중 항로는 주요 관심사항이다. 양국은 1992년 한·중 수교 이전인 1990년 9월에 한·중 항로를 처음 개설했던 카페리 항로는 20주년을 맞이하였으며, 이후 신규항로가 속속 개설되며 2010년 현재 14개 항로가 운영되고 있다. 동 항로를 이용하는 여객은 이미 연간 148만 명을 넘어섰고, 화물도 연간 43만TEU를 처리하고 있다. 지난 20여 년 동안 카페리항로는 민간외교관으로서 국위를 선양하고 양국의 교류를 확대하는 첨병의 역할을 자처해 왔다. 수교당시와 비교해 대중국 교역은 26배나 늘어났으며, 투자건수는 73배, 금액은 132배 증가했다(월간 해양한국, 2010. 06).

한·중간 카페리항로는 항로개설의 폐쇄성 또는 보호성에 따라 관련 산업의 진입이 힘들었다. 그러나 최근 14개 항로가 운영되고 있으며 과당경쟁의 모습을 보이고 있다. 우리나라 해운시장은 완전히 개방되었지만, 이러한 특수 사정을 감안하여 1993년 5월 한·중 협정체결 때부터 관리항로로 유지기로 합의하고, 매년 양국을 번갈아가며 해운회담을 개최하여 해운관련 이슈 현안을 협의해 오고 있다. 2010년 11월 개최된 제 18차 해운회담에서는 한·중 해운시장의 안정적 개방, 신규 카페리항로 개설, 카페리항로 안전관리 강화 등이 논의 되었다. 이렇듯 한·중 카페리 항로는 양국 간의 지속적인 논의를 통해 관리되어 오고 있다.

중국과 가까운 거리에 위치한 인천항은 현재 운항중인 14개 항로 중 10개 항로가 인천에 집중되어 있고 한·중 카페리 항로와 여객의 대부분을 인천을 통해 중국과 교류 중에 있어, 한·중 카페리 항로의 핵심기지로서의 역할을 하고 있다. 또한 상해, 청도, 연태, 천진과 같이 대형 항만과 물류인프라, 여객수요가 갖추어져 있는 중국과는 달리 우리나라는 인천, 부산에 항만인프라와 여객 수요가 갖추어져 있고 광양이나 평택은 여객 수요가 많지 않기 때문에 중국정부의 한국 기항지의 다양화 요구에도 불구하고 현재 우리나라에서는 인천에 한·중 카페리 항로가 집중되어 있는 실정이다. 따라서 정부에서는 평택, 군산, 목포항에 지속적으로 여객 터미널을 확장하는 무역항 기본계획을 수립하고 있다. 최근에는 평택항로가 확대되고 있으나 시설과 접근성 등의 이유로 단기적인 급증세는 어려운 것이 현실이다. 또한 인천항이 크루즈 모항으로서의 정착화 단계에 이르면 인천으로 여객의 집중화는 지속 될 것으로 전망된다.

인천항은 전체 컨테이너 물동량의 63%가 중국이 차지하고 있다. 중국의 의존도가 지나치게 높아 항로의 다변화를 요구하기도 하지만 현재 세계의 공장 중국과의 핵심교류항만이라는 관점에서 인천항은 중국과의 최접점 항만으로 뚜렷한 역할을 하고 있다고

볼 수 있다. 인천항만공사에서는 이러한 화물과 여객 수요 증가와 이원화된 터미널의 문제점을 극복하고 효율성을 극대화하기 위해 제2아암 물류단지에 국제여객터미널을 신축하려는 계획을 진행 중에 있다. 그리고 2020년까지 단계적으로 인천 송도에 인천신항을 건설하여 대 중국 물동량 처리는 물론 유럽과 미주항로의 확장으로 동북아 물류 중심항만으로서의 주도적인 역할을 하기 위해 노력 중에 있다.

이렇게 중국과의 물류중심 교류항만으로 성장하고 있는 인천항에서 한·중 카페리 항로의 역할은 지속적으로 증가 할 것으로 전망되고 있으며, 중국의 대규모 항만정책의 확장과 한·중 무역의 활성화에 따라 인천항과 국제여객터미널의 역할이 중요시 되고 있는 실정이다.

본 연구의 목적은 첫째, 인천항 국제여객터미널 컨테이너화물의 국내·외 이동경로를 파악함으로써 향후 한·중 카페리 컨테이너 화물유치를 위한 마케팅에 대한 시사점과 신축 예정인 국제여객터미널 개발에 필요한 정책적 제언을 제시하고자 한다.

연구의 내용은 서론, 컨테이너화물 기종점의 선행연구 고찰, 기종점(O/D) 분석, 결론으로 구성되어 있다.

II. 선행연구 고찰

1. 기종점(O/D) 분석에 관한 선행연구

해양수산개발원(1997)은 수출입 항만물동량 기종점(O/D) 분석에 관한 연구에서 관세청의 1996년 통관자료의 수출입 화물(수입 354만건, 수출 294만건)의 통관기업을 중심으로 기종점 조사를 하였다. 컨테이너화물은 한국컨테이너부두공단의 기종점자료와 관세청 자료를 통해 해양수산개발원(KMI) 조사자료를 비교하여 평균치를 구하였다. 컨테이너화물의 기종점분석은 관세청의 수출입 통관 DB에서 나타난 통관기업의 주 사무소 소재지에 대한 권역별 비율과 한국컨테이너부두공단에서 발표한 권역별 기종점비율을 평균하는 방법으로 권역별 비율을 추정하고, 이를 품목별로 분배하는 Top-down 방식을 채용하였다. 산술평균하여 권역별 비율을 추정한 이유는 관세청의 수출입 통관 DB상 통관업체의 주 소재지와 창고나 공장 등 화물의 실제 기종점과의 차이로 인해 수도권의 과다 추정 가능성과 한국컨테이너부두공단의 자료에는 부산지역의 ODCY나 업체의 창고에 개별 보관되었다가 개별화물로 트럭운송 되는 화물이 제외되어 수도권 컨테이너가 과소 추정될 가능성이 있기 때문이다.

한국교통연구원(KOTI)은 매 5년 1997년부터 국가교통 DB 구축 사업을 주도하고 있

으며, 여객 및 화물을 대상으로 국내외 이동에 대한 DB를 구축하여 운영하고 있다. 해상화물은 KMI에서 조사 분석하여 KOTI에 제출되고 있다. KMI는 무역항 반출입 컨테이너의 기종점 조사를 위해 항만 게이트에서 컨테이너 수송차량의 운전자들을 상대로 한 대면조사를 통해 내륙간 연계하여 해상화물통행량 실태조사하고 있다. 부산항과 광양항은 3개월동안 각 컨테이너 전용터미널과 일반부두, ODCY 업체 등을 대상으로 반출되는 컨테이너의 기종점을 조사하여 수집된 자료의 표본비율은 전체의 6.5%수준이며, 인천항을 비롯한 평택항, 군산항, 울산항, 마산항 등은 6주간의 조사를 통해 자료를 수집하여 이들 항만의 표본비율은 1.2%수준인 것으로 파악되고 있다. 조사방법은 기종점에 대한 모집단의 분포가 알려져 있지 않기 때문에 표본의 유의수준 계산과 층화추출(Stratified Sampling)이 불가하여 게이트에 도착하는 차량에 대한 무작위 표본추출(Random Sampling)을 수행하고 있다. KMI는 이러한 조사 자료를 바탕으로 컨테이너 및 주요 화물별 연간 물동량을 다양한 형태로 분석하여 KOTI에 제출하고, 국가교통 DB로 활용되고 있다. KMI의 자료는 실질적인 자료를 수집하여 분석하였을 뿐만 아니라, 전국 항만을 대상으로 하였기 때문에 항만간의 특성을 파악하는데 매우 유용하다고 볼 수 있다. 그러나 특정 항만에 대한 세부적이고 체계적인 자료로 이용하는 데는 한계가 있다. 또한 시간과 비용이 과다하게 소요되고 특정 기간동안의 조사 자료만으로 해당 년도에 대한 전수화를 하는 과정에서 수집 자료의 대표성이 문제가 될 수 있다.

한국해양대(2002)는 중국 및 일본서안 컨테이너화물 유통실태 분석 및 마케팅 전략 연구에서 KT-Net의 전산자료와 선사자료를 통해 중국지역 및 일본 서안의 컨테이너 유통체계를 항만별, 항로별, 선사별 및 내륙 목적지별로 분석하여 실태를 파악하였다. 특히 국내 자료는 물론 일본과 중국의 관련 업체 및 자료들을 취합하여 다각적으로 분석을 시도하였다. KT-Net 자료를 중심으로 일본의 선사 및 터미널 조사는 물론 일본 터미널 운영시스템, 일본 기항 선사의 내륙지별 화물 유출입 비율을 감안하고 일본 관세망(Sea-NACCS)으로 이들 자료를 보완함으로써 자료의 오류를 최소화하려고 노력하였다. 또한 중국의 자료도 KT-Net 자료를 기초로 선사 및 터미널에 대한 조사를 추가로 실시하여 자료를 보완하였다. 그러나 이처럼 다양하고 폭넓은 접근을 시도하였음에도 불구하고 수출입 화물의 국내 기종점 분석 결과, 수도권 화물이 수입 80.1%, 수출 89.7%로 수도권의 집중비율이 30~40%인 타 연구 결과에 비해 큰 차이가 있는 것으로 나타났다. 이러한 요인은 분석의 기초가 된 원 자료가 관세청의 통관자료로 기업체의 납세번호에 의한 소재지 즉, 본사의 주소지를 기입하는 경우가 대부분이기 때문에 수출입 화물이 수도권에 편중된 결과를 보인 것으로 추정된다. 즉, 실제 수출입 화물은 통관서류상의 장소가 아닌 각 기업체에서 별도로 운영하거나 위탁하는 물류업체의 타소재지에 위치한 창고나 CY 등을 중심으로 이동되기 때문에 이러한 물동량이 고려되지

않고 통관서류에 기재되어 있는 위치만으로 분석하였기 때문에 한계가 있다고 볼 수 있다. 따라서 각 권역별 수출입 실적 추이 자료와 비교 검토를 통해 재조정 작업이 필요하다.

부산항만공사(2003)는 컨테이너화물 유통추이 분석에서 부산항을 기준으로 부산항 ODCY 업체의 내부 자료를 이용하여 컨테이너화물의 권역별 기종점을 조사하였다. 그러나 ODCY 업체의 내부 자료만을 대상으로 조사한 결과이므로 직반출 컨테이너의 기종점은 반영되지 않은 상태이며 부산항만을 대상으로 분석한 결과이다. 따라서 부산항을 조사대상으로 한정하였다는 근본적인 문제점으로 인해 국내 전체 항만의 기종점 자료로 활용하기에는 무리가 있다.

중앙대 경기항만물류연구센터(2005)는 평택항 배후권역 수출입 화물 기종점(O/D) 분석 연구에서 평택항과 국내항만의 기존 물동량 자료는 해양수산부의 Port-MIS와 컨공단의 자료를 활용하고, 수출입 관련 자료는 관세청의 KT-Net 및 한국무역협회의 DB를 활용하여 분석하였다. KT-Net 전산자료는 적하목록 마스터 B/L 자료와 수입통관자료를 비교하여 가공한 자료로 세관코드, 적재항, 양륙항, 컨테이너, 물동량(중량) 등을 파악할 수 있어 국내 수출입 화물의 내륙 기종점 분석에 가장 현실적이며 적합하다고 당시 연구자들은 판단하여 2003년을 대상으로 국내 수출입 물동량은 KT-Net 전산 자료를 바탕으로 하였다. 또한 자료의 기종점은 각 기업체의 납세번호에 의한 소재지를 검토하여 화물의 실 수요지를 파악하여 분석한 결과이므로 합리적인 수준이라고 판단하였다. 그러나 수출화물은 대부분 수출지가 아닌 수출항의 세관코드를 입력하기 때문에 수출지가 기업의 소재지가 아닌 수출항으로 파악되므로, 관세청 통계자료와 한국무역협회의 통계자료를 바탕으로 추정하였다. 국내 지역은 전국을 수도권, 경남권, 경북권, 전남권, 전북권, 충남권, 충북권, 강원권 등 8개권역으로 설정하고, 권역구분은 서울세관, 평택세관, 부산세관 등 통관지로 입력된 40개 세관을 행정구역별로 구분하여 8개 권역으로 재조정하였다. 해외 지역은 국가별로 구분하고, 품목구분은 관세청 기준 수출입화물의 HS Code 2단위 품목을 KOTI 기준의 24개 품목으로 재구성하였다. 이처럼 광범위한 자료를 바탕으로 다양한 분석방법을 통해 분석하였음에도 불구하고 통관 DB와 수출입 관련 DB 및 자료의 통관지를 바탕으로 하였기 때문에 업체의 실질적인 화물 흐름과는 차이가 있을 가능성이 있다. 평택항의 배후단지 개발 및 이용 가능 물동량 추정을 근본적인 목적으로 하였으므로 비록 국내 전체 화물의 이동을 조사하였지만, 주로 평택항을 중심으로 한 수도권 및 충청지역에 편향된 경향이 있다고 볼 수 있다. 또한 HS Code의 2단위 품목을 KOTI 기준의 표준산업분류로 재구성하는 과정에서의 오류 가능성도 무시할 수 없을 것이다.

백범진(2005)은 인천항 컨테이너 화물의 국내 기종점 분석에 관한 연구에서 인천항

만을 대상으로 기종점을 검토한 유일한 자료로 컨테이너화물의 인천항과 국내 지역간의 기종점을 조사하여 분석하였다. 한진, 대한통운, ICT 이용 주요 선사들의 2003년 및 2004년 9월~11월까지 3개월간 실적을 기준으로 샘플링 조사를 실시하여 핵심 자료들을 수집하고, 화주가 개별 운송한 자료에 대해서는 화주나 운송업체에 문의하는 방법으로 자료 수집하였다. 한중 카페리 컨테이너화물은 카페리 회사들이 CFS 운영사와의 계약을 통해 모든 수출입 컨테이너를 처리하기 때문에 CFS 운영사를 대상으로 조사하였고, 카페리선이 운행하는 인천과 중국 주요 항만을 대상으로 하였다. 그러나 특정 기간만의 자료만을 대상으로 하였기 때문에 일정기간의 패턴만으로 해당 연도의 전체를 대변하기에는 다소 한계가 있다. 또한 해외항만까지 연계하지 못하고 국내 권역만을 대상으로 한정하여 수출입 화물의 체계적인 이동 경로 파악은 이루어지지 못했다.

인천대(2008, 2011)는 인천광역시 물류정보 DB 구축 연구에서 항만의 수출입 화물 기종점 조사는 관세청 통계연보에 수록된 별도 CD 자료를 이용하여 분석하였다. 관세청의 통계자료는 화주, 화물운송주선업자, 관세사 등이 화물의 수출입을 위해 세관에 신고한 내용을 바탕으로 작성되었다. 국내 수출입 항만별로 화주의 주소, 수출입 대상 국가, 물동량에 대한 정보들이 관세사(혹은 화주)가 수출입 신고를 하는 시점에서 집계하였다. 따라서 관세청 통계자료는 품목, 중량 등에서는 국내 타 DB에 비해 정확성이 높다는 특화된 장점이 있다. 그러나 관세청 DB상 실제 화물의 기종점은 통관지이므로 통관 전후 실질적인 화물의 최초 출발지나 최종 목적지와는 다소 차이가 있어 기종점에 대한 자료의 실제 유용성이 문제가 될 수 있다.

2. 카페리와 관련된 선행 연구

카페리와 관련된 선행연구는 박태원(2005), 이종순(2005), 조삼현(2006), 이충배·배창호·양재훈(2008), 이석진(2010) 등으로 많은 연구가 이루어지지 않았다.

박태원(2005)은 JIT(Just In Time) Delivery 화물 및 Sea & Air 화물 유치를 위한 정시성, 신속성 확보를 통한 서비스 질의 개선과 종합물류업체들과의 파트너십을 통한 마케팅 강화, 냉장·냉동 및 벌크화물 등 고부가가치 화물 유치 추진 등 수송수요 창출을 위한 자구노력 강화되어야 한다고 주장하였다.

이종순(2005)은 카페리선사 공동 종합물류정보시스템 구축 및 CIQ 행정서비스 개선, 종합물류기업으로서의 사업 확장 등을 통해 발전 도모가 필요하다고 제시하였다.

조삼현(2006)은 한중간의 교역규모 증대에 따른 우리나라 서해안 항만과 북중국 항만들과의 컨테이너 유통경로를 분석하였으며, 분석결과는 다음과 같다. 첫째, 한중간의 지리적인 근접성에 따른 지리적인 이점과 그에 따른 물류비용의 절감 효과에 기인하

국제여객터미널의 컨테이너화물 기종점 분석- 인천항을 중심으로 -

여 우리나라 중부 이북지역의 컨테이너화물들은 서해안 항만들을 경유하여 북중국으로 유통되고 있는 것을 확인하였다. 또한 인천항과 평택·당진항과의 기능 재배치를 통해 경쟁을 피해야 함을 주장하였다.

이충배·배창호·양재훈(2008)은 한·중 항로에서 환경변화에 대응하는 한국 국적선사를 위해 원스톱 쉬핑(One Stop Shipping)체제가 되도록 타 기업과 전략적 제휴를 강화하기 위하여서 종합물류기업인증제도 등을 활용할 필요가 있음을 제시하였다.

이석진(2010)은 RFID기반 해륙복합운송 시스템 구축, 카페리터미널 화물처리시설 확충, 초고속 카페리 선박의 도입 외국차량 국내운송 관련 규정 개선 보험 및 사고발생 대비 법적 조항 마련 RFID기반 복합운송의 전자적 지불수단과 연계 RSR(Rail Ship Rail) 서비스 육상특송운송 관련 산업 육성해야 한다고 주장하였다.

<표 1> 기종점 분석 선행연구 요약

구 분	KOTI의 KTDB (KMI, 매년)	중국 및 일본서안 컨테이너 유통실태 분석(한국해양대, 2002)	컨테이너화물 유통 추이 분석 (BPA, 2003)
품목구분	<ul style="list-style-type: none"> 컨테이너 및 국내표준산업 분류 (KOTI 자체 코드 26개) 	<ul style="list-style-type: none"> 컨테이너 및 HS Code 품목 분류 	<ul style="list-style-type: none"> 컨테이너
자료 수집 및 집계방법	<ul style="list-style-type: none"> 항만 출구에서 조사원 집계 	<ul style="list-style-type: none"> 한국 및 중국 : KT-Net, 선사 및 터미널 조사로 보완 일본 : KT-Net을 중심으로 선사 및 터미널 조사, 일본 터미널 운영시스템, 일본 기항 선사의 내륙지역별 화물 유출입 비율, 일본관세망(Sea-NACCS) 등으로 보완 	<ul style="list-style-type: none"> 부산지역 ODCY업체 내부 자료
권역구분	<ul style="list-style-type: none"> 국내 9개 권역, 28개 무역항 국외 14개 권역 	<ul style="list-style-type: none"> 국내 7개 특별시 및 광역시, 9개 항만 중국 20대 항만과 중국내륙 8개 대권역 	<ul style="list-style-type: none"> 국내 7개특별시 및 광역시 (대권역 분류)
집계기관 신고자	<ul style="list-style-type: none"> 해양수산개발원 (KMI) 	<ul style="list-style-type: none"> 관세청, KT-Net, 선사 및 터미널 관세사, 화주, 운송업자, 선사, 하역사 	<ul style="list-style-type: none"> 부산 ODCY업체
한계점	<ul style="list-style-type: none"> 직접적인 대면조사로 시간과 비용 과다 소요 항만 출구조사에 따른 원시 기초 자료의 부정확성 특정 기간내 조사 결과를 바탕으로 전수화한 과정의 합리성 부족 및 이에 따른 연간 물동량으로서의 대표성 결여 국내 항만과 국내 지역(시, 군, 구) 간 기종점 대상. 해외 항만이 아닌 국가별 물동량을 제시하여 세부적인 기종점 제시에는 한계 	<ul style="list-style-type: none"> 국내항과 해외항 및 해외 내륙까지 연계한 기종점 분석 그러나 중국, 일본 등 특정지역만을 대상으로 하여 해외 전지역 기종점으로 확대 해석 곤란 수출화물은 수출항으로 파악되어 이런 취약점을 극복하고자 각 지방 항만청 내부 자료와 Port-MIS의 수출 물동량 자료를 임의적으로 비율을 조정하여 산정 2000년 기준 물동량 	<ul style="list-style-type: none"> 부산지역 ODCY 내부 직접 자료를 바탕으로 하여 직반출 화물이 고려되지 않음. 이에 따라 수도권 컨테이너 화물의 과소 추정 가능성 다 항만 물동량의 증가로 인해 부산항만을 대상으로 한 자료를 전국치로 해석하기에는 무리

<표 1> 기종점 분석 선행연구 요약(계속)

구 분	평택항 배후권역 수출입 화물 O/D 분석 (중앙대, 2005)	인천광역시 물류정보 DB -관세청 통계연보 및 DB- (인천대, 2008, 2011)
품목구분	<ul style="list-style-type: none"> 컨테이너 및 HS Code 품목 분류, 표준산업으로 재분류 	<ul style="list-style-type: none"> 일반화물 및 컨테이너 (HS Code 품목 분류)
자료 수집 및 집계방법	<ul style="list-style-type: none"> 평택항과 국내 주요 항만의 기존 물동량은 Port-MIS 및 컨공단 자료 활용 수출입 자료는 KT-Net 및 무역협회 DB 원 자료 	<ul style="list-style-type: none"> 통관 및 관세업무 수행시 제출하는 자료
권역구분	<ul style="list-style-type: none"> 국내는 전국을 8개권역으로 설정하고 40개 세관을 행정구역별로 8개 권역으로 재조정 해외는 국가별로 구분 	<ul style="list-style-type: none"> 국내 12개 권역, 17개 항만 국외 11개 권역, 중국 27개 항만의 해외 항만
집계기관	<ul style="list-style-type: none"> 관세청, KT-Net, 한국무역협회, Port-MIS, 컨공단 DB 	<ul style="list-style-type: none"> 관세청, 관세무역연구원
신고자	<ul style="list-style-type: none"> 관세사, 화주, 운송업자, 선사, 하역사 	<ul style="list-style-type: none"> 관세사, 화주, 운송업자, 선사, 하역사
한계점	<ul style="list-style-type: none"> 통관 DB와 수출입 관련 DB 및 자료의 통관지를 바탕으로 하였기 때문에 업체의 실질적인 화물 흐름과는 차이가 있을 가능성 주로 평택항을 중심으로 한 수도권 및 충청지역에 편향된 경향 HS Code의 2단위 품목을 KOTI 기준의 표준산업분류로 재구성하는 과정에서의 오류 가능성 	<ul style="list-style-type: none"> 수입화물의 최종목적지가 통관장소로 한정 수출화물의 물품소재지는 최초 출발지가 아닌 통관장소로 한정 HS Code로 분류됨에 따라 국내 표준산업분류, 항만하역품목 분류와 상이

3. 선행 연구의 시사점

기종점 분석과 카페리와 관련된 선행연구들을 살펴본 결과 기종점 분석은 대부분 전국을 중심으로 이루어졌으며, 인천지역의 세부 내역을 분석한 연구는 백범진(2005)의 연구가 처음으로 이루어졌다. 그러나 한·중 카페리 항로를 중심으로 기종점을 분석한 연구는 없었다. 또한 카페리 관련된 선행연구도 부산항의 국제여객터미널과 평택항을 중심으로 한 연구가 있었으나 인천항 국제여객터미널에 대한 연구는 거의 없었다.

이러한 선행연구를 바탕으로 한정된 시간과 비용 내에서 필요한 결과물을 위해 인천항 국제여객터미널 선사 각 업체 내부의 원 자료를 수집·분석하여 수출입 컨테이너 화

물의 이동에 대한 실물적인 결과물을 도출하고 시사점을 제시하였다.

본 연구는 선행연구에서 이루지지 못한 한·중 카페리 항로에 대한 기종점 분석과 시사점을 제시하였다는 측면에서 의의가 있다.

Ⅲ. 컨테이너화물 기종점 분석

1. 자료수집

인천항 국제여객터미널 기종점 분석을 위한 자료는 선사를 대상으로 자료를 수집하였다. 기종점 분석자료는 2008년부터 2010년까지 국제여객터미널 컨테이너화물 물동량 전수 자료를 수집하였다. 국제여객터미널 컨테이너화물의 인천항 컨테이너 물동량 대비 비율은 2008년 17.1%, 2009년 20.4%, 2010년 21.2%로 다소 증가하고 있다.

<표 2> 국제여객터미널 기종점 자료 수집 현황

(단위 : 천TEU, %)

구 분	2008년		2009년		2010년	
	물동량	비율	물동량	비율	물동량	비율
인천항 국제여객터미널 물동량	291	17.1	321	20.4	395	21.2
인천항 컨테이너 물동량	1,703	100.0	1,578	100.0	1,861	100.0

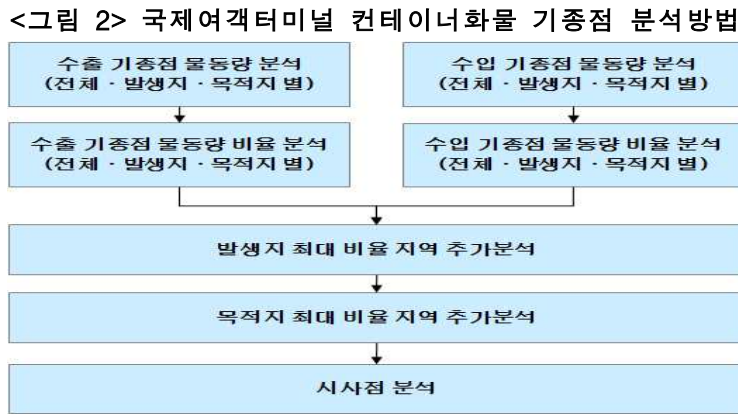
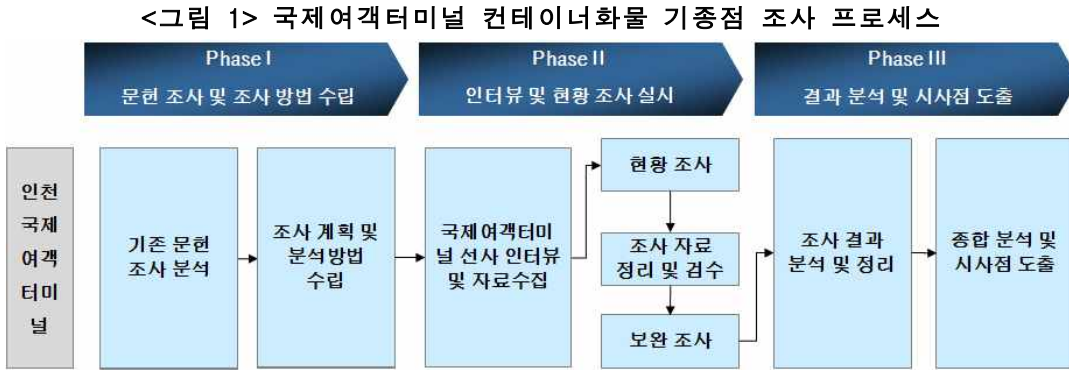
자료: 인천항만공사 IPUS(www.ipus.co.kr) 통계자료 참조

조사항목은 수출 컨테이너화물의 발생지 중국 항만·목적지 국내 권역별, 수입 컨테이너화물의 발생지 국내 권역별, 목적지 중국 항만의 물동량으로 조사하였다.

2. 분석방법

인천항 국제여객터미널 기종점 조사 프로세스는 1단계 문헌조사 및 조사방법 수립, 2단계 인터뷰 및 조사현황 실시, 3단계 결과분석 및 시사점 도출의 흐름으로 진행되었다. 세부적으로 살펴보면 1단계는 기존문헌 조사분석, 조사계획 및 분석방법 수립, 2단계는 선사 인터뷰 및 현황자료 수집, 조사자료 정리 및 검수, 보완조사, 3단계는 조사 결과 분석 및 정리, 종합분석 및 시사점 도출의 순으로 조사되었다.

인천항 국제여객터미널 컨테이너화물의 기종점 분석방법은 전체·발생지별·목적지별 수출 기종점 물동량 분석, 전체·발생지별·목적지별 수입 기종점 물동량 분석, 발생지 최대 비율 지역 추가분석, 목적지 최대 비율지역 추가분석, 이를 통한 시사점 도출로 분석하였다.



3. 국제여객터미널 컨테이너화물 기종점 분석

(1) 연도별 수출입 물동량 현황

연도별 중국 항만별 수출 물동량 현황을 살펴보면, 2008년 위해 31,212TEU, 석도 21,262TEU, 연운 17,942TEU, 2009년 위해 32,704TEU, 연운 22,250TEU, 석도 21,326TEU, 2010년 위해 40,253TEU, 청도 25,968TEU, 석도 23,123TEU의 순으로 나타났다.

수입 물동량은 2008년 위해 30,878TEU, 석도 21,913TEU, 연태 21,461TEU, 2009년 석

국제여객터미널의 컨테이너화물 기종점 분석- 인천항을 중심으로 -

도 21,739TEU, 청도 21,630TEU, 위해 18,170TEU, 2010년 위해 32,470TEU, 청도 27,582TEU, 석도 23,565TEU의 순으로 나타났다.

<표 3> 연도별 중국 항만별 수출 및 수입 물동량

(단위: TEU)

구분	수출			수입		
	2008년	2009년	2010년	2008년	2009년	2010년
영구	2,034	3,354	8,897	8,778	5,767	8,445
진황도	3,481	3,822	4,336	10,561	9,204	10,908
연태	14,138	12,500	17,845	21,461	16,955	18,909
대련	3,593	3,734	4,080	10,638	7,406	8,255
석도	21,262	21,326	23,123	21,913	21,739	23,565
단둥	3,167	2,447	2,470	10,929	9,511	10,517
위해	31,212	32,704	40,253	30,878	18,170	32,470
청도	15,489	15,619	25,968	16,806	21,630	27,582
천진	6,895	6,950	7,860	7,750	7,590	10,000
연운	17,942	22,250	21,452	18,940	16,853	18,210
합계	119,213	124,706	156,284	158,654	134,825	168,861

연도별 국내 권역별 수출 물동량 현황을 살펴보면, 2008년 인천 37,548TEU, 경기 37,154TEU, 기타 19,494TEU, 2009년 인천 40,564TEU, 경기 38,532TEU, 기타 19,294TEU, 2010년 인천 49,424TEU, 경기 44,906TEU, 기타 28,235TEU의 순으로 나타났다.

연도별 국내 권역별 수입 물동량 현황을 살펴보면, 2008년 인천 86,956TEU, 경기 37,151TEU, 기타 13,873TEU, 2009년 인천 76,854TEU, 경기 28,395TEU, 서울 10,903TEU, 2010년 인천 97,726TEU, 경기 38,213TEU, 기타 11,065TEU의 순으로 나타났다.

<표 4> 연도별 국내 권역별 수출 및 수입 물동량

(단위: TEU)

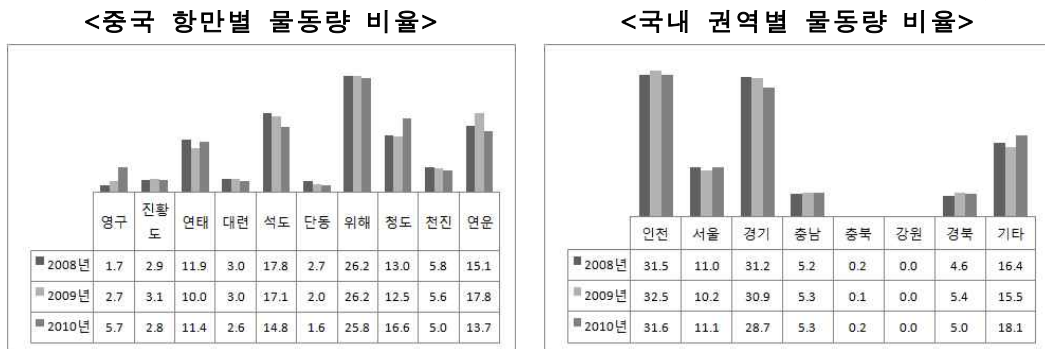
구분	수출			수입		
	2008년	2009년	2010년	2008년	2009년	2010년
인천	37,548	40,564	49,424	86,956	76,854	97,726
서울	13,105	12,747	17,368	11,427	10,903	12,161
경기	37,154	38,532	44,906	37,151	28,395	38,213
충남	6,187	6,645	8,233	5,584	5,220	5,227
충북	195	180	242	860	693	809
강원	29	41	13	199	197	206
경북	5,501	6,703	7,863	2,604	2,806	3,454
기타	19,494	19,294	28,235	13,873	9,757	11,065
계	119,213	124,706	156,284	158,654	134,825	168,861

연도별 수출 물동량 비율을 살펴보면, 2008년은 위해 26.2%, 석도 17.8%, 연운 15.1%로 국제여객터미널 컨테이너화물 전체의 59.1%를 차지하고 있다. 2009년은 위해 26.2%, 연운 17.8%, 석도 17.1%로 전체의 61.2%, 2010년은 위해 25.8%, 청도 16.6%, 석도 14.8%로 전체의 57.2%를 차지하고 있다.

연도별 수입 물동량 비율을 살펴보면, 2008년은 위해 19.5%, 석도 13.8%, 연운 13.5%로 국제여객터미널 컨테이너화물 전체의 46.8%를 차지하고 있다. 2009년은 석도 16.1%, 청도 16.0%, 위해 13.5%로 전체의 45.6%, 2010년은 위해 19.2%, 청도 16.3%, 석도 14.0%로 전체의 49.5%를 차지하고 있다.

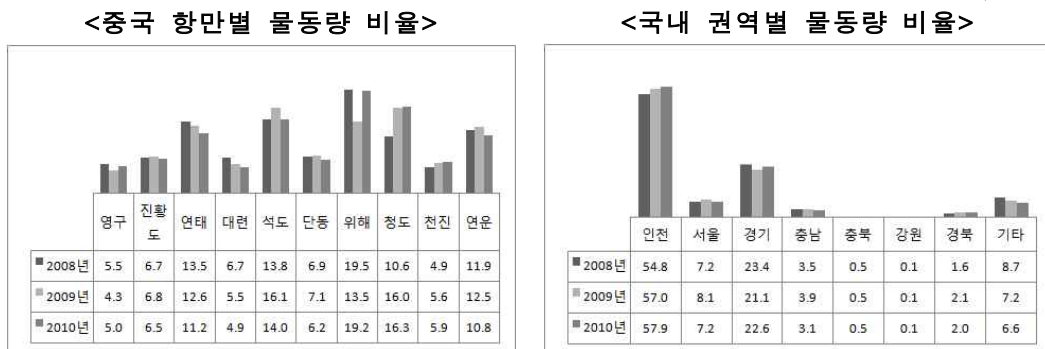
<그림 3> 연도별 수출 물동량 비율

(단위 : %)



<그림 4> 연도별 수입 물동량 비율

(단위 : %)



연도별 국내 권역별 수출 물동량 비율을 살펴보면, 2008년 인천 31.5%, 경기 31.2%, 기타 16.4%, 2009년 인천 32.5%, 경기 30.9%, 기타 15.5%, 2010년 인천 31.6%, 경기 28.7%, 기타 18.1%의 순으로 나타났다.

국제여객터미널의 컨테이너화물 기종점 분석- 인천항을 중심으로 -

연도별 국내 권역별 수입 물동량 비율을 살펴보면, 2008년 인천 54.8%, 경기 23.4%, 기타 8.7%, 2009년 인천 57.0%, 경기 21.1%, 서울 7.2%, 2010년 인천 57.9%, 경기 22.6%, 기타 6.6%의 순으로 나타났다.

(2) 컨테이너화물 기종점 분석

인천항 국제여객터미널의 컨테이너화물 기종점 분석은 2008년부터 2010년까지 수집한 자료 중 2010년을 기준으로 분석하였다. 먼저 수출 컨테이너 기종점 물동량 분석결과를 살펴보면, 국내에서 발생한 물동량은 인천이 49,424TEU로 전체 물동량의 31.6%를 차지하며, 서울·경기를 포함 수도권 물동량은 111,698TEU로 전체의 71.4%를 나타내고 있다.

목적지별 물동량은 위해가 40,253TEU로 전체의 25.8%를 차지하고 있으며, 청도 25,968TEU, 석도 23,123TEU로 이들 3개 지역이 전체 수출 물동량의 57.2%를 나타내고 있다.

<표 5> 국제여객터미널 수출 컨테이너 기종점 물동량

(단위: TEU, %)

D/O	영구	진황도	연태	대련	석도	단동	위해	청도	천진	연운	합계
인천	4,370	545	6,721	1,790	17,652	1,079	6,144	7,790	1,440	1,893	49,424
	2.8	0.3	4.3	1.1	11.3	0.7	3.9	5.0	0.9	1.2	31.6
서울	767	1,411	6,241	469	729	33	1,907	2,597	480	2,734	17,368
	0.5	0.9	4.0	0.3	0.5	0.0	1.2	1.7	0.3	1.7	11.1
경기	2,669	2,380	4,319	1,223	4,599	925	5,508	6,492	3,120	13,671	44,906
	1.7	1.5	2.8	0.8	2.9	0.6	3.5	4.2	2.0	8.7	28.7
충남	304	0	247	40	111	16	2,966	2,597	480	1,472	8,233
	0.2	0.0	0.2	0.0	0.1	0.0	1.9	1.7	0.3	0.9	5.3
충북	51	0	108	3	10	10	0	0	60	0	242
	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2
강원	0	0	8	2	0	3	0	0	0	0	13
	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
경북	0	0	0	5	10	208	2,542	2,337	1,920	841	7,863
	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	1.6	1.5	1.2	0.5	5.0
기타	736	0	201	548	12	196	21,186	4,155	360	841	28,235
	0.5	0.0	0.1	0.4	0.0	0.1	13.6	2.7	0.2	0.5	18.1
계	8,897	4,336	17,845	4,080	23,123	2,470	40,253	25,968	7,860	21,452	156,284
	5.7	2.8	11.4	2.6	14.8	1.6	25.8	16.6	5.0	13.7	100.0

주: 아래 숫자는 전체 대비 점유비율

인천지역에서 발생한 물동량 비율은 석도가 35.7%로 가장 높고, 청도 15.8%, 연태 13.6%의 순으로 나타났다. 경기도 지역에서 발생한 물동량 중 연운이 30.4%로 가장 높고, 청도 14.5%, 위해 12.3%의 순으로 나타나고 있다.

목적지 물동량 비율은 위해가 국내 발생지역 중 기타가 52.6%로 가장 높고, 인천지역 15.3%, 경기지역 13.7%의 순으로 나타나고 있다.

<표 6> 국제여객터미널 수출 컨테이너 기종점 비율

(단위: %)

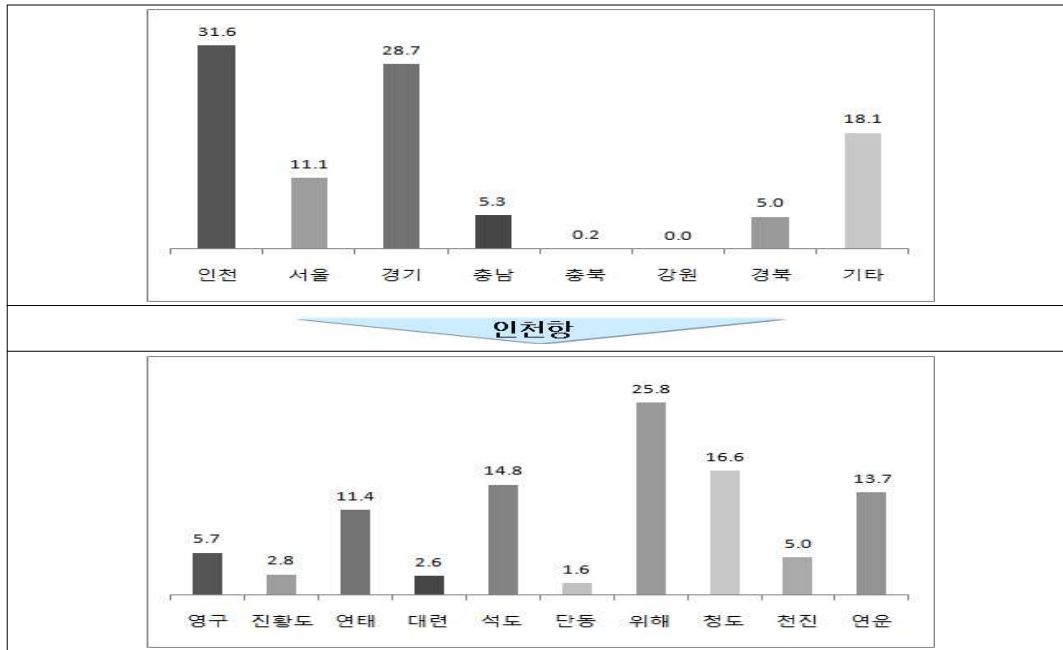
	D/O	영구	진황도	연태	대련	석도	단동	위해	청도	천진	연운	합계
	발생지 국내 권역별 비율	인천	8.8	1.1	13.6	3.6	35.7	2.2	12.4	15.8	2.9	3.8
서울		4.4	8.1	35.9	2.7	4.2	0.2	11.0	15.0	2.8	15.7	100.0
경기		5.9	5.3	9.6	2.7	10.2	2.1	12.3	14.5	6.9	30.4	100.0
충남		3.7	0.0	3.0	0.5	1.3	0.2	36.0	31.5	5.8	17.9	100.0
충북		21.1	0.0	44.6	1.2	4.1	4.1	0.0	0.0	24.8	0.0	100.0
강원		0.0	0.0	61.5	15.4	0.0	23.1	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0
경북		0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	2.6	32.3	29.7	24.4	10.7	100.0
기타		2.6	0.0	0.7	1.9	0.0	0.7	75.0	14.7	1.3	3.0	100.0
계		5.7	2.8	11.4	2.6	14.8	1.6	25.8	16.6	5.0	13.7	100.0
목적지 중국 항만별 비율	D/O	영구	진황도	연태	대련	석도	단동	위해	청도	천진	연운	합계
	인천	49.1	12.6	37.7	43.9	76.3	43.7	15.3	30.0	18.3	8.8	31.6
	서울	8.6	32.5	35.0	11.5	3.2	1.3	4.7	10.0	6.1	12.7	11.1
	경기	30.0	54.9	24.2	30.0	19.9	37.4	13.7	25.0	39.7	63.7	28.7
	충남	3.4	0.0	1.4	1.0	0.5	0.6	7.4	10.0	6.1	6.9	5.3
	충북	0.6	0.0	0.6	0.1	0.0	0.4	0.0	0.0	0.8	0.0	0.2
	강원	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	경북	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	8.4	6.3	9.0	24.4	3.9	5.0
	기타	8.3	0.0	1.1	13.4	0.1	7.9	52.6	16.0	4.6	3.9	18.1
계	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	

국제여객터미널의 컨테이너화물 기종점 분석- 인천항을 중심으로 -

2010년 인천항 국제여객터미널 수출 컨테이너화물 기종점 분석결과 발생지 국내 권역별 물동량 비율은 인천 31.6%, 경기 28.7%, 기타 18.1%의 순으로 나타났다. 목적지 중국 항만은 위해가 25.8%로 가장 높고, 청도 16.6%, 석도 14.8%의 순으로 나타나고 있다.

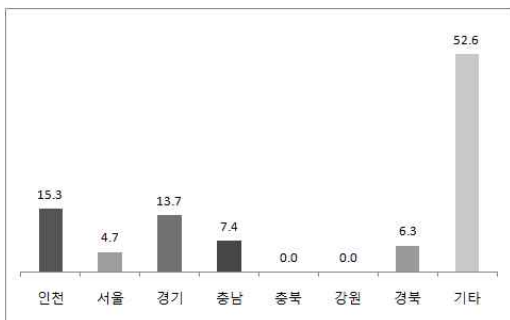
<그림 5> 국제여객터미널 수출 컨테이너 기종점 비율

(단위 : %)



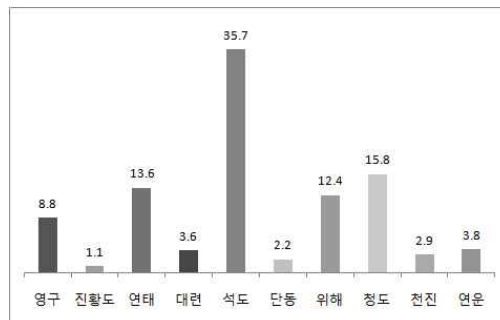
<그림 6> 국내→위해 기종점 비율

(단위 : %)



<그림 7> 인천지역→중국 기종점 비율

(단위 : %)



한국항만경제학회지 제27집 제2호

2010년 인천항 국제여객터미널 수입 컨테이너화물 기종점 분석결과를 살펴보면, 중국에서 발생한 물동량은 위해가 32,470TEU로 전체 물동량의 19.7%를 차지하며, 청도 27,582TEU, 석도 23,565TEU로 83,617TEU로 전체의 49.5%를 나타내고 있다.

목적지별 물동량은 인천이 97,726TEU로 전체의 57.9%를 차지하고 있으며, 경기 38,213TEU, 서울 12,161TEU로 이들 3개 지역이 전체 수입 물동량의 87.7%를 나타내고 있다.

<표 7> 국제여객터미널 수입 컨테이너 기종점 물동량

(단위: TEU, %)

D	O	영구	진황도	연태	대련	석도	단둥	위해	청도	천진	연운	합계
인천		5,911	4,215	14,617	4,941	17,502	7,171	15,586	12,385	5,200	10,198	97,726
		3.5	2.5	8.7	2.9	10.4	4.2	9.2	7.3	3.1	6.0	57.9
서울		1,639	1,253	736	509	426	319	1,948	2,064	900	2,367	12,161
		1.0	0.7	0.4	0.3	0.3	0.2	1.2	1.2	0.5	1.4	7.2
경기		824	3,859	3,254	2,403	3,706	865	7,733	8,846	1,200	5,463	38,213
		0.5	2.3	1.9	1.4	2.2	0.5	4.6	5.2	0.7	3.2	22.6
충남		0	751	77	205	328	1,207	974	885	800	0	5,227
		0.0	0.4	0.0	0.1	0.2	0.7	0.6	0.5	0.5	0.0	3.1
충북		0	0	83	6	18	2	0	0	700	0	809
		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.4	0.0	0.5
강원		0	0	0	7	27	72	0	0	100	0	206
		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.1
경북		0	830	0	4	79	53	1,298	590	600	0	3,454
		0.0	0.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.8	0.3	0.4	0.0	2.0
기타		71	0	142	180	1,479	828	4,871	2,812	500	182	11,065
		0.0	0.0	0.1	0.1	0.9	0.5	2.9	1.7	0.3	0.1	6.6
계		8,445	10,908	18,909	8,255	23,565	10,517	32,470	27,582	10,000	18,210	168,861
		5.0	6.5	11.2	4.9	14.0	6.2	19.2	16.3	5.9	10.8	100.0

주: 아래 숫자는 전체 대비 점유비율

중국 위해에서 발생한 물동량 중 인천이 48.0%로 가장 높고, 경기 24.0%, 기타 15.0%의 순으로 나타났다. 청도에서 발생한 물동량은 인천이 44.9%로 가장 높고, 경기 32.1%, 기타 10.2%의 순으로 나타나고 있다.

목적지 인천지역 물동량 중 석도에서 발생한 물동량이 17.9%로 가장 높고, 위해

국제여객터미널의 컨테이너화물 기종점 분석- 인천항을 중심으로 -

15.9%, 연태 15.0%의 순으로 나타나고 있다.

<표 8> 국제여객터미널 수입 기종점 비율

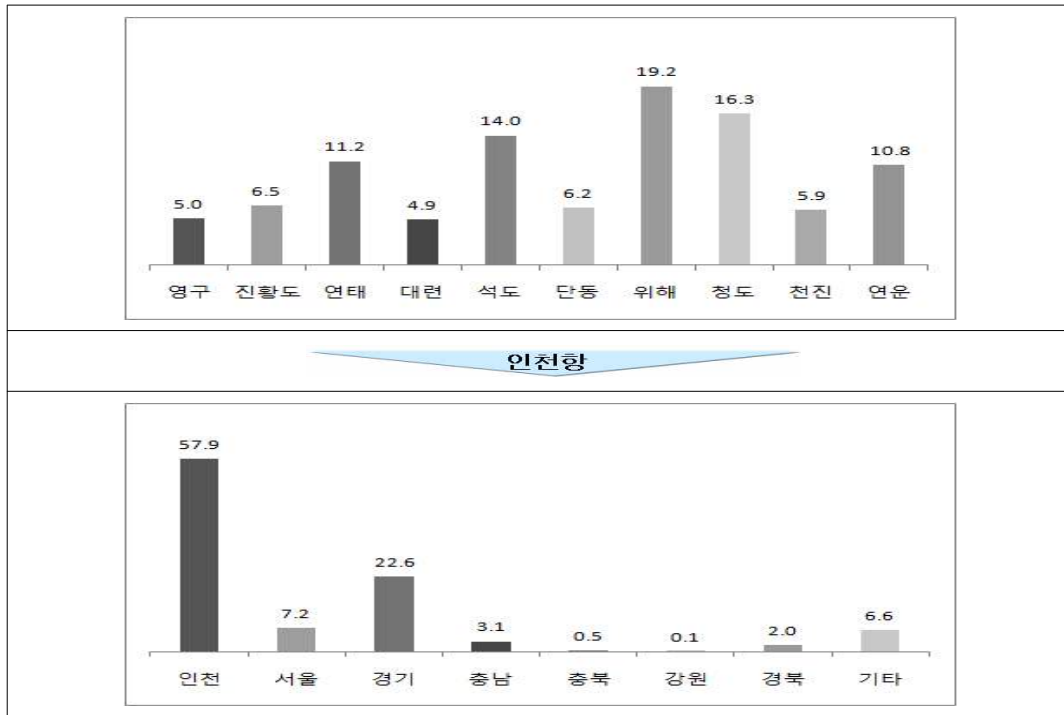
(단위: %)

발생지	중국 항만별 비율	O		영구	진황도	연태	대련	석도	단둥	위해	청도	천진	연운	합계
		D												
	인천			70.0	38.6	77.3	59.9	74.3	68.2	48.0	44.9	52.0	56.0	57.9
	서울			19.4	11.5	3.9	6.2	1.8	3.0	6.0	7.5	9.0	13.0	7.2
	경기			9.8	35.4	17.2	29.1	15.7	8.2	24.0	32.1	12.0	30.0	22.6
	충남			0.0	6.9	0.4	2.5	1.4	11.5	3.0	3.2	8.0	0.0	3.1
	충북			0.0	0.0	0.4	0.1	0.1	0.0	0.0	0.0	7.0	0.0	0.5
	강원			0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.7	0.0	0.0	1.0	0.0	0.1
	경북			0.0	7.6	0.0	0.0	0.3	0.5	4.0	2.1	6.0	0.0	2.0
	기타			0.8	0.0	0.8	2.2	6.3	7.9	15.0	10.2	5.0	1.0	6.6
	계			100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
목적지	국내 권역별 비율	O		영구	진황도	연태	대련	석도	단둥	위해	청도	천진	연운	합계
		D												
	인천			6.0	4.3	15.0	5.1	17.9	7.3	15.9	12.7	5.3	10.4	100.0
	서울			13.5	10.3	6.1	4.2	3.5	2.6	16.0	17.0	7.4	19.5	100.0
	경기			2.2	10.1	8.5	6.3	9.7	2.3	20.4	23.1	3.1	14.3	100.0
	충남			0.0	14.4	1.5	3.9	6.3	23.1	18.6	16.9	15.3	0.0	100.0
	충북			0.0	0.0	10.3	0.7	2.2	0.2	0.0	0.0	86.5	0.0	100.0
	강원			0.0	0.0	0.0	3.4	13.1	35.0	0.0	0.0	48.5	0.0	100.0
	경북			0.0	24.0	0.0	0.1	2.3	1.5	37.6	17.1	17.4	0.0	100.0
	기타			0.6	0.0	1.3	1.6	13.4	7.5	44.0	25.4	4.5	1.6	100.0
	계			5.0	6.5	11.2	4.9	14.0	6.2	19.2	16.3	5.9	10.8	100.0

2010년 인천항 국제여객터미널 수입 컨테이너화물 기종점 분석결과 발생지 중국 항만별 물동량 비율은 위해 19.2%, 청도 16.3%, 석도 14.0%의 순으로 나타났다. 목적지 국내 권역은 인천이 57.9%로 가장 높고, 경기 22.6%, 서울 7.2%의 순으로 나타나고 있다.

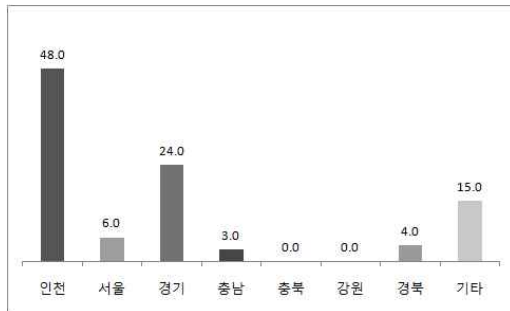
<그림 8> 국제여객터미널 수입 컨테이너 기종점 비율

(단위 : %)



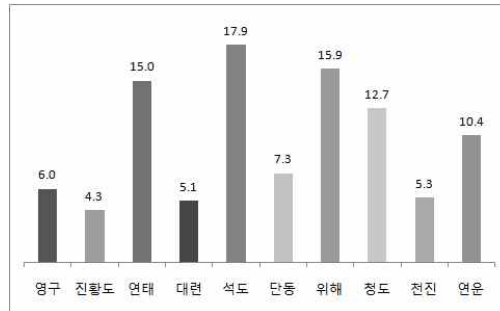
<그림 9> 위해→국내 기종점 비율

(단위 : %)



<그림 10> 중국→인천지역 기종점 비율

(단위 : %)



IV. 결 론

중국과 가장 근접한 거리에 있는 인천항은 한·중 카페리 항로의 핵심기지로써 역할이 점차 증가하고 있다. 인천항을 제외하고 중국을 기점으로 운항하는 서부권 항만인 평택, 군산, 목포항은 중국 항로운영에 어려움을 겪고 있다. 이는 앞에서 언급 했듯이 물동량과 여객을 창출 할 수 있는 항만 인프라와 대형 도시가 인접해 있지 않아 카페리 항로가 가지고 있는 장점인 여객과 화물을 동시에 수용하여 운항 할 수 있는데 한계가 있기 때문이다. 따라서 한·중 카페리 항로의 인천항 국제여객터미널 역할은 매우 중요하다고 할 수 있다.

본 연구의 결과를 살펴보면 다음과 같다. 인천항국제여객터미널의 컨테이너 처리량은 인천항 전체의 20%를 차지한 것으로 나타났으며, 인천항 화물의 증가와 더불어 여객터미널의 물동량도 함께 증가하고 있다. 수출입 컨테이너 화물의 기종점은 인천, 서울, 경기 등 수도권 지역에 집중화 되어 있으며, 이는 인천항이 가지고 있는 특징과 유사하다. 2010년 국제여객터미널 터미널 수출화물 물동량의 경우 전체 화물 156,284TEU 중 71.4%인 111,698TEU가 수도권으로부터 유입되고 있고 수입화물은 전체 화물 168,861TEU 중 87.7%인 148,091TEU가 수도권으로 화물을 실어 나르고 있다. 충청·강원 지역의 물동량은 상대적으로 저조한 것으로 나타났고, 수도권 화물의 편중현상이 강한 카페리 항로의 물동량을 보다 증대하기 위해서는 타 지역에 대한 물량을 유치 할 수 있는 마케팅 능력 강화와 제반 서비스 제공에 박차를 가하여야 할 것이다. 점차 증가하고 있는 평택항에 대한 지속적인 우위를 유지해야 함과 동시에 인천시와의 밀접한 협력체계가 구축되고 이를 통해 중앙정부와의 체계적인 지원책과 활성화를 위해 노력하여야 한다. 또한 국제여객터미널 뿐만 아니라 인천항 전체를 대상으로 지속적인 물동량에 대한 국내·외 기종점 자료 수집 및 분석 시스템이 갖춰져야 한다.

본 연구의 시사점은 다음과 같다. 첫째, 한·중 카페리 항로의 경쟁력을 향상시키기 위해서는 빠르고 정시성의 장점을 살린 카페리 화물의 특성을 살려야 한다. 따라서 카페리선은 컨테이션에 비해 쾌속성과 정시성을 유지하면서 경쟁력을 확보한다고 볼 수 있으며, 항공과 함께 대중국 수출입 화물을 빠르고 안전하게 수송할 수 있다. 해공(Sea & Air) 화물의 유치라든가 적기 안정적 복합물류서비스 제공으로 차별화가 필요하다. 또한 Modal Shift를 통한 새로운 해공(Sea & Air) 화물유치 노력이 필요하다. 둘째, JIT(Just In Time) Delivery 화물 유치를 위한 정시성, 신속성 확보를 통한 서비스 질의 개선과 종합물류업체들과의 파트너십을 통한 마케팅 강화가 필요하다 셋째, 기존의 컨테이너 화물 외에 비컨테이너 화물로 냉장·냉동 및 벌크화물 등 고부가가치 화물 유치 추진 등 수송수요 창출을 위한 자구노력 강화가 필요하다. 넷째, 인천항 국제여객터

미널 화물처리시설 확충이 필요하다. 남항에 추진되었던 계획이 건설회사의 포기로 제대로 추진되고 있지 못하고 있는 상태에서 중앙정부의 재정지원이 절대적으로 필요한 시점이다. 다섯째, 초고속 카페리 선박의 도입을 통해 컨테이너 화물뿐만 아니라 여객 확보에도 노력을 기울여야 한다.

본 연구의 한계는 국내 권역별로 구·군 단위와 중국 내륙 지역에 대한 기종점 자료 수집이 어려서 세부적인 기종점 분석이 이루어지지 못하였으며, 향후 매년 정례적인 자료 수집을 통해 국제여객터미널의 영업전략 수립과 미래 국제여객터미널 신축에 필요한 기초 자료로 활용할 수 있는 연구가 필요하다.

참고문헌

- 노윤진, “대중국 수출입 컨테이너 유통분석을 통한 평택·당진항의 화물유치 방안”, 유통정보학회지, 2007, 5-30.
- 박태원, “한중객화선항로 국제세미나 발표자료”, 황해객화선사협의회, 2005.
- 부산항만공사, “컨테이너화물 유통추이 분석”, 2003
- 백범진, “인천항 컨테이너 화물의 국내 기종점 분석에 관한 연구”, 인하대학교 석사학위논문, 2005.
- 신승식, “우리나라 수출입 컨테이너의 내륙 기종점 분석 및 시사점”, 한국해양수산개발원, 2002.
- 심기섭·김학소·장정인, “국제여객터미널 및 마리나 시설의 경제성 분석 방법론에 관한 연구”, 한국해양수산개발원, 2007.
- 이중순, “한중 카페리 항로의 회고와 전망”, 『해운물류연구』, 제47호, 2005, 269-289.
- 이충배·배창호·양재훈, “한중항로 개방에 따른 국적선사의 대응전략 연구”, 『한국항만경제학회』, 제24권 제2호, 2008, 289-315.
- 인천항만공사, “인천남항 국제여객부두 및 터미널 건설사업 사업계획서”, 2009.
- 인천항만공사, “인천항사”, 2008.
- 인천항만공사, “인천항이 인천지역에 미치는 경제적 영향분석에 관한 연구”, 2009.
- 조삼현, “북중국 주요항만과의 서해안 항만간의 교역 컨테이너 유통경로 분석에 관한 연구”, 『한국항만경제학회』, 제22집 제3호, 2006, 161-188.
- 한국해양대학교, “중국 및 일본서안 컨테이너 유통실태 분석”, 2002.
- <http://www.mltm.go.kr>(국토해양부 홈페이지)
- <http://www.start.mltm.go.kr>(국토해양부통계누리)
- <http://www.icpa.or.kr>(인천항만공사 홈페이지)
- <http://www.monthlymaritimekorea.com>(해양한국 홈페이지)

국문 요약

국제여객터미널의 컨테이너화물 기종점 분석 - 인천항을 중심으로 -

문광석·유홍성·김연성·이동원

본 연구의 목적은 인천항 국제여객터미널의 컨테이너화물 기종점 분석을 통해 향후 한중 카페리 컨테이너 화물유치를 위한 마케팅 자료와 인천 남항에 신축 예정인 국제여객터미널 개발에 필요한 정책적 제언을 하는데 있다.

인천항 국제여객터미널 화물 기종점 분석결과 컨테이너화물 처리량은 인천항 전체의 20%를 차지하고 있으며, 인천항 화물의 증가와 더불어 증가하고 있다. 화물의 국내이동 경로는 인천, 서울, 경기 등 수도권 지역에 집중화 되어 있다. 수출화물 물동량의 경우 전체 화물의 71.4%가 수도권으로부터 유입되고 있으며, 수입화물은 전체화물의 87.7%가 수도권으로 이동하고 있다.

이에 수도권 화물의 편중현상이 강한 국제여객터미널 카페리 항로의 물동량을 늘리기 위해서 수도권 이외의 지역 물량을 유치하기 위한 마케팅 전략을 제시하였다. 또한 인천항은 남항에 신규 건설 예정인 국제여객터미널의 개발에 필요한 시사점과 세계적인 공항인 인천 국제공항과 인접하여 있어 해륙간 육송(Sea & Air)화물의 신규창출을 위한 글로벌 마케팅 전략을 제시하였다.

핵심 주제어 : 기종점분석, 컨테이너화물, 국제여객터미널