

수입자동차의 평택항 선택 결정 요인에 관한 분석

최기영*

A Research on the Factors for Selecting Pyeongtaek Port for Importation of Cars

Kiyoung Choi

Abstract : Pyeongtaek Port is becoming a specialized for importing or exporting cars. In 2010, Pyeongtaek Port became the major port, out of the 31 ports in Korea, for import and export of cars. Usage of this port was especially high for imported cars. In 2011, more than 1 million cars are expected to be imported or exported via Pyeongtaek Port. This research analyses the factors for selecting Pyeongtaek Port for imported cars and recommendations required to improve Pyeongtaek Port. To do this, questionnaires were given to 14 imported car companies that currently, July 2011, use Pyeongtaek Port and used AHP criteria to assess the importances of each factors. According to this research, the most important determinant for the use of Pyeongtaek Port is 'Port Location' followed by 'Port Cost', 'Port Facility', 'Port Service', 'Port Marketing' and 'Port Cargo Volume', in the order of importance. Also, imported car companies say that the factor in need for the most urgent improvement is 'Port Facilities' in Pyeongtaek Port.

Key Words : Pyeongtaek Port, Port Selection, Imported Cars.

▷ 논문접수: 2011.08.01 ▷ 심사완료: 2011.09.16 ▷ 게재확정: 2011.09.27

* 명지대학교 경영대학 국제통상학과 교수, choiky@mju.ac.kr 02)300-0766

I. 서론

외국산 수입자동차들이 평택항으로 몰리고 있다. 2011년 1월부터 6월까지 평택항에서 처리한 수입자동차 물량은 5만2796대로 집계됐다(경기평택항만공사, 2011). 이는 2010년 상반기 2만8488대보다 85.3% 증가한 규모이다.

평택항을 통해 수입되는 외국산 자동차 수는 한·유럽연합(EU) 자유무역협정(FTA) 체결 이후 더욱 증가할 것으로 전망된다. 한·EU 자유무역협정으로 가장 주목받는 소비재는 유럽산 자동차이다. 유럽자동차 브랜드들이 국내 수입차 시장의 73%(2011년 5월 기준)를 점유하고 있는 상황에서 FTA에 따른 관세 인하 혜택 등으로 가격 경쟁력까지 갖추게 돼 판매량이 더욱 늘어날 것으로 보인다. 한·EU 자유무역협정 발효로 1,500cc 이상 유럽산 수입차에 붙는 관세 8%가 향후 3년에 걸쳐 단계적으로 인하돼 2011년은 수입원가 기준 2.4% 내리고, 부품관세 4.5%는 FTA 발효 즉시 철폐됐다. 이에 따라 BMW, 메르세데스-벤츠, 볼보 등 주요 유럽자동차들이 2011년 7월 1일부터 한국 내 소매가를 평균 1.3%-1.4% 내렸다.

이 논문에서는 국내로 수입돼 들어오는 외국산 자동차들이 평택항을 선택하게 된 주요 요인을 분석하고자 한다. 이를 위해 2011년 7월 현재 평택항을 이용하고 있는 14개 수입자동차 브랜드의 국내 수입업체를 대상으로 설문조사를 통한 평택항 선택 결정 요인을 조사했으며, 설문조사 내용은 Analytic Hierarchy Process(AHP: 계층적 분석)기법을 활용해 분석했다. 또, 평택항 선택 결정 요소 중 수입자동차들이 평택항 발전을 위해 시급히 개선해야 된다고 생각하고 있는 요소들을 연구 분석했다.

이 논문의 구성은 다음과 같다. I 장 서론에 이어 II 장에서는 국내 수입자동차 시장과 평택항의 현황을 알아보고, III 장에서는 화주의 항만선택 결정 요인 등 선행연구들을 고찰했다. IV 장에서는 조사 연구방법과 함께 수입자동차의 항만선택결정 요인을 분석하고, V 장에서 결론을 도출했다.

II. 수입자동차 시장 및 평택항 현황

1. 수입자동차 시장

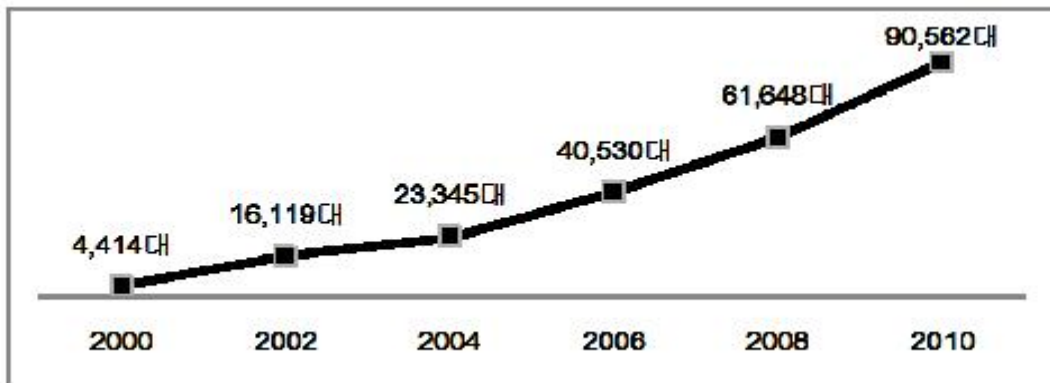
국내에 외국산 수입자동차가 들어오기 시작한 것은 1987년 1월부터 이다. 우리 정부는 2.0L 이상 대형차와 1.0L 이하 소형차 시장을 우선적으로 개방했으며, 1988년 4월에는 전 차종에 대한 배기량 규제를 풀어 수입차 시장을 완전 개방했다. 개방 첫째 수입차

수입자동차의 평택항 선택 결정 요인에 관한 분석

판매를 시작한 업체는 한성자동차(벤츠), 효성물산(아우디와 폭스바겐), 한진(볼보), 코오롱상사(BMW) 등이었다. 1988년에는 동부(푸조), 두산(사브), 기아(포드), 금호(피아트), 쌍용(르노) 등이 시장에 참여해 수입차 판매량이 급격히 늘어나 1989년 1,293대, 1990년 2,325대를 기록했다. 자동차의 수입 관세 또한 처음 50%에서 단계적으로 인하여 1990년에는 20%까지 내려갔다(한국수입자동차협회, 2011).

외국산 자동차의 수입 물량은 <그림 1>과 같이 2002년 이후 급격히 늘어나 2010년 9만대를 넘어섰다.

<그림 1> 외국산 자동차 수입현황

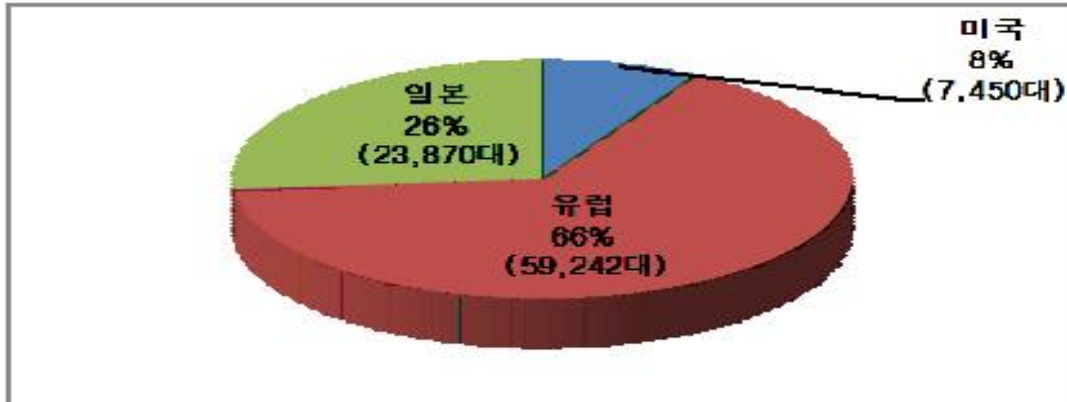


자료: 한국수입자동차협회, 2011.

수입 국가별로는 유럽산 자동차의 수입이 크게 늘어 2010년 한 해에 5만9,000대를 넘어서 전체 수입차 시장의 약 66%를 차지했다(<그림 2>).

자동차 수입은 해외 제작자에게서 직접 수입하는 ‘제작자 동의수입’과 해외 딜러를 통한 ‘병행수입’이 있다. 제작자 동의수입은 단지 신차에만 해당되나 병행수입은 신차와 중고차 모두를 포함한다. 신차의 경우 제작자로부터 공식 수입업체가 직수입을 하면 공식 수입업체의 전국적인 직영점이나 대리점(딜러)등을 통해 차량 판매가 이뤄지는 것이 가장 일반적인 유통채널 형태이다. 최근 몇 년 동안 외국 제작자들은 한국에 직접 계약을 통한 수입회사 선정 뿐 만 아니라 다수의 자회사를 설립했다. 병행수입업체들은 제작자와의 공식수입 계약이 없기 때문에 해외의 딜러로부터 수입차를 구매해 들여오고 있다. 일반적으로 제작자와 직접적인 관계를 가지고 있는 직접 계약 수입회사나 제작자의 자회사들은 우선 1년 또는 반기를 기준으로 한 일시적 주문(temporary order)을 한 다음 실제 수요에 따라 본사에 실질적 주문(actual order)을 하게 된다(한국수입자동차협회, 2011).

<그림 2> 수입 국가별 시장 점유율(2010년)



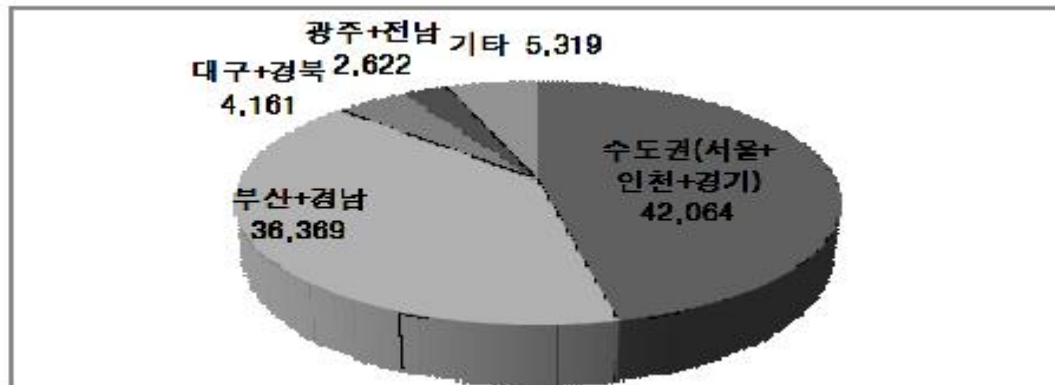
자료: 한국수입자동차협회, 2011.

수입 차량은 해상 운송 상의 운반 과정과 해풍으로부터 차체를 보호하기 위해 코팅을 한 뒤 항구에서 선적돼 미국은 약 2주 뒤, 유럽은 약 1달 뒤에 우리 항만에 들어와 통관 절차를 거쳐 Vehicle Preparation Center(VPC: 차량출고사업소)로 이동한다.

수입자동차의 2010년 국내 지역별 판매량은 <그림 3>과 같이 서울, 인천, 경기도 등 수도권이 4만2,064대로 가장 많았고, 부산과 경남이 3만6,396대를 기록해 두 지역이 전체 물량의 약 86.7%를 차지했다.

<그림 3> 수입 자동차의 지역별 판매 현황(2010년)

(단위 : 대)



자료: 한국수입자동차협회, 2011.

2011년 7월 현재 한국수입자동차 협회에 가입된 수입자동차 업체는 16개사(한국수입자동차협회, 2011)이며, 이중 평택항을 이용하고 있는 곳은 14개사이다(평택국제자동차

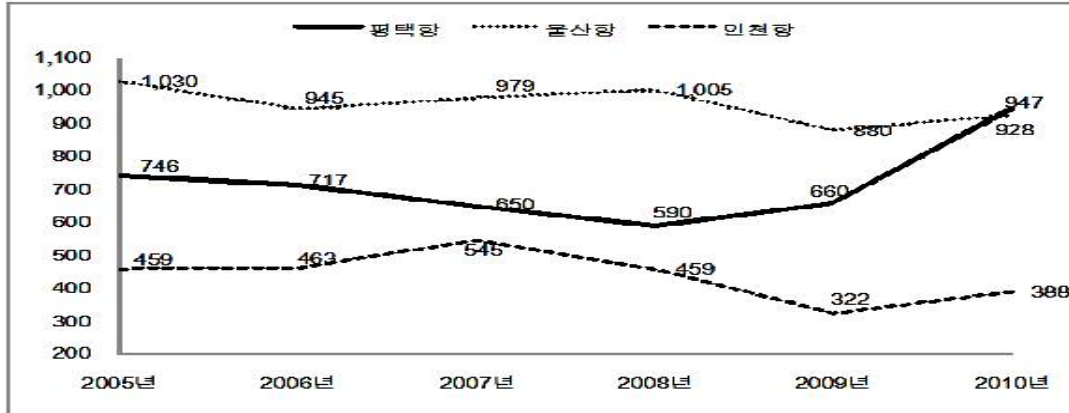
부두, 2011).

2. 평택항

부산 신항, 광양항 등과 함께 3대 국책항만인 평택항은 2010년 우리나라 31개 항만 중 자동차 수출입 처리 실적 전국 1위항을 기록하며 자동차 특화항으로 부상했다<그림 4>. 2008년 59만25대, 2009년 65만9,649대를 처리해 울산항에 이어 줄곧 2위 자리를 지켜오다 2010년 94만7,363대를 처리하면서 정상을 차지했다. 2011년 말에는 자동차 수출입 처리가 100만대를 넘어설 것으로 전망되고 있다.

<그림 4> 국내 주요 항만 수출입 자동차 처리 실적

(단위 : 대)



자료: 경기평택항만공사, 2011.

평택항은 동부두 4개 선석을 자동차 전용으로 활용하고 있다. 4번과 5번 선석은 현대글로비스의 전용선석이며 2번과 3번 선석은 평택국제자동차부두(주)가 운영하고 있다. 평택국제자동차부두는 세계적인 자동차 전용선사인 유코카캐리어스(Eukor Car Carriers)와 WWL(Wallenius Wilhelmsen Logistics)가 공동 투자해 설립한 회사로서 연간 60만대의 처리능력을 갖고 있다. 승용차 8000대를 실을 수 있는 선박 2척이 동시 접안할 수 있으며 수상플랫폼(Floating Pontoon)을 보유하고 있어 9m의 조수 감만의 차와 상관없이 24시간 선적 및 하역이 가능하다(경기평택항만공사, 2011).

평택항은 현재 7개의 자동차 항로를 통해 연간 약 550항차가 운영되고 있다<표 1>.

<표 1> 평택항 자동차 항로 운영 현황

운송회사	지역	항로	항차	부두
유코 카캐이어스 & 현대 글로벌비즈 등	미 주	타코마-포틀랜드-LA-뉴욕	연간 450항차	동부두 2,3,4,5번
	유럽	타라고나-브레머하벤-고텐부르크-안트워프-사우샘프턴		
	호 주	시드니-멜버른-애들레이드-프리멘틀		
	중 동	두바이-담만-술탄카부스		
	아시아	싱가폴-자카르타-마드라스		
WWL(Wallenius-Wihelmsne)	유럽	평택-군산-마산-브리스틀-쾨브뤼헤-브레머하펜	연간 50항차	동부두2,3
Toyo-Fuji	아시아	평택-텐진-상해-히타치나카-요코하마-나고야	연간 50항차	동부두2,3

자료: 경기평택항만공사, 2011.

평택항에서 2011년 1월부터 6월까지 처리한 수입차 물동량은 총 5만2,796대에 이른다. 브랜드별로 살펴보면 BMW가 1만6,932대로 가장 많았고, 메르세데스-벤츠가 1만2,489대로 뒤를 이었다. 아우디와 폭스바겐은 9,996대, 도요타와 렉서스 3,318대, 포드 2,503대를 수입했다. 2010년 한 해 동안 평택항을 통해 수입된 브랜드별 실적(BMW 1만8,814대, 메르세데스-벤츠 1만7,311대, 폭스바겐 6,930대, 도요타와 렉서스 6,855대, 아우디 5,167대 등)과 비교하면 2011년 상반기 수입물량이 2010년 한해 물량에 거의 육박하고 있는 수준이다<표 2>.

<표 2> 평택항 처리 수입자동차 현황(2010-2011.6)

수입자동차	처리물량		
	2010년	2011년(1-6월)	계
아우디	5,167	4,865	10,032
폭스바겐	6,930	5,131	12,061
BMW	18,814	16,932	35,746
벤츠	17,311	12,489	29,800
크라이슬러	1,512	63	1,575
포드	4,316	2,503	6,819
재규어	927	466	1,393
랜드로버	1,044	684	1,728
볼보	1,534	1,222	2,756
푸조	1,949	1,592	3,541
포르쉐	712	766	1,478
캐딜락	80	0	80
도요타&렉서스	6,855	3,318	10,173
스바루	156	0	156
롤스 로이스	12	10	22

수입자동차의 평택항 선택 결정 요인에 관한 분석

	혼다	0	193	193
	닛산	1,623	768	2,391
대형트럭 및 건설장비 등	BENZ TRUCK	730	416	1,146
	MAN TRUCK	280	232	512
	OTHERS	1,219	1,146	2,365
계		71,171	52,796	123,967

자료: 평택국제자동차부두, 2011.

메르세데스-벤츠의 경우 2011년 4월 1,696대에서 5월에는 2,941대로 수입량이 크게 늘었는데 이는 한·EU 자유무역협정 발효에 따른 관세 인하혜택으로 수요가 늘어남 것에 대비해 수입업체가 사전 물량 확보에 나섰기 때문인 것으로 보인다.

평택항은 현재 서해안권 항만 중 유일하게 미주, 유럽항로를 운영하고 있다. 최고 간조시에 수심 14m를 유지할 수 있기 때문이다. 평택항은 현재 4선석의 자동차에 1선석을 자동차 전용부두로 추가 예정이며 그래도 부족하면 일반화물 취급부두를 자동차 부두로 전용할 계획이다(경기평택 항만공사 사장 YTN 인터뷰 2011.7.15).

평택항은 특히 반경 100km 이내에 수도권과 중부권을 배후로 50여개의 국가 및 지방 산업단지가 위치해 있으며 경부고속도로, 서해고속도로, 동서고속도로 등 3개 고속도로와 6개(1번, 34번, 38번, 39번, 45번, 82번) 국도가 교차하는 지리적 요충지에 위치해 있다.

Ⅲ. 화주의 항만 선택 결정 요소에 관한 선행연구 고찰

김학소(1993)는 확률적 선택이론을 분석도구로 사용해, 우리나라 수출입 화주들의 항만선택 결정 요인을 분석한 결과, 컨테이너 화물 수입 시 항만선택에 영향을 주는 요인은 해상수송거리, 정기선 입항척수, 연간화물반입량, km당 내륙수송비용의 순으로, 벌크화물 수입 시 항만선택 결정요인은 인당 장비능력, 해상수송거리, 연간화물반입량, 접안대기시간, km당 내륙수송비용, 하역능력 등의 순으로 분석하였다. 수입화물이라도 화물의 종류 및 특성에 따라 항만선택 결정 요인의 우선 순위가 차이를 보였다.

김진구 외(2002)는 항만경쟁력 평가모델을 개발하고 물동량, 항만시설, 항만입지, 항만비용, 항만서비스 등을 항만 경쟁력의 주요 구성 요소로 분석했다.

이충배(2002)는 경기도에 위치한 중국 수출기업을 대상으로 화주들이 특별 항만을 이용하는 주된 이유에 대한 설문조사를 실시 한 결과 선복수배 용이, 전체 물류비 저림, 물류서비스 수준, 저렴한 항만비용의 순으로 중요도가 나타났다.

Malchow 외(2004)는 미국 항만들을 대상으로 한 경쟁력 분석에서 항만입지가 항만 경쟁력의 가장 중요한 요소이며 화물의 종류도 항만선택에 영향을 주는 중요 요소 중

하나라고 분석했다.

한철환(2005)은 아시아-북미항로를 취항하고 있는 선사들을 대상으로 하여 16개 항만을 분석한 결과 선사들의 기항선호 항만은 물동량, 항만시설, 항만입지, 항만비용, 서비스수준 등의 요인을 갖춘 항만이라는 점과, 특히 이들 요인 중 항만물동량과 항만시설을 선사들의 기항 선택 시 가장 중요 요인으로 분석했다.

노윤진 외(2007)는 설문조사를 통해 평택항 경쟁력 구성요소들의 우선 순위를 물동량, 항만비용, 입지, 항만시설, 마케팅의 순으로 분석하고 평택항이 물동량 증대를 통해 항만의 활성화를 도모해야 한다고 강조했다.

최성희(2008)는 화주의 광양항 선택 결정 요인으로 항만서비스, 항만비용, 항만시설, 항만입지가 영향을 미치고 있다고 분석했으며, 특히 항만입지가 지속적인 광양항 이용 여부에 가장 큰 영향을 미칠 것으로 분석했다.

모수원(2008)은 부산항을 비롯한 국내 7개 항만의 효율성 분석에서 부산항, 인천항, 평택항, 울산항 등과 같이 항만 규모가 큰 항만이 목포항 군산항과 같은 소규모 항만보다 수출 효율성은 높지 않지만 수입 효율성은 높은 것으로 분석했다. 즉, 수입 부문에서는 항만의 규모가 항만의 효율성을 높이는 중요 요인으로 해석했다.

장홍훈 외(2008)는 1980년부터 2000년대 중반의 주요 선행연구들에 대한 고찰 및 상호 비교 검토를 통해 항만선택 결정요인을 도출한 후, 광양항을 이용하고 있는 선사, 화주, 포워더, 운영사의 실무담당자들 대상으로 광양항의 활성화를 위한 항만 결정 요인의 중요성을 재확인한 결과, 항만물동량요인, 항만비용요인, 항만서비스, 항만시설, 항만네트워크, 항만마케팅요인 등을 항만선택의 중요 결정요인으로 분석했다.

Tongzon(2009)은 동남아시아 포워더들의 관점에서 항만선택에 영향을 미치는 요소에 관한 연구를 통해 항만의 효율성을 가장 중요한 항만선택 결정요소로 지목했으며, 이어 선박운항빈도, 충분한 인프라스트럭처, 항만입지 순으로 중요도를 분석했다.

한편 본 연구와 선행연구 간의 차이점은 연구대상인 항만, 화물, 화주를 각각 평택항, 수입자동차, 수입자동차업체 등으로 매우 구체화해 특정 화물의 특정 항만 선택에 대한 결정요인을 집중 분석하였다는데 있다고 할 수 있다.

IV. 수입자동차의 항만선택결정 요인 분석

1. 연구조사

이 장에서는 국내 수입자동차들의 평택항 선택 결정 요인에 대해 분석한다.

조사방법으로는 설문조사를 활용했으며 특히 '설문1'과 '설문2'는 Analytic Hierarchy Process(AHP: 계층적 분석)기법에 의한 평가 항목간 중요도 분석을 위해 쌍대비교

수입자동차의 평택항 선택 결정 요인에 관한 분석

(1:1) 질문을 채택했으며, Satty(1995)가 제안한 9점 척도를 제시해 응답하도록 하였다. AHP 결과는 expert choice 프로그램을 활용했으며 AHP의 장점 중 하나인 ‘비일관성 지수(Inconsistency Index)’를 도출해 응답자의 논리적 일관성 유지 여부를 확인하였다. 설문에 대한 응답의 정확도와 완성도를 높이기 위해서는 각 설문에 ‘예’를 제시하는 한편 응답자의 설문에 대한 이해를 도모하기 위해 전화를 이용한 개별 질문을 유도하기도 했다. 설문은 모두 4개 항목으로 구성됐다. ‘설문1’은 외국산 자동차 수입업체들의 평택항 선택 결정 요인의 중요도를 조사했으며, ‘설문2’는 평택항이 향후 세계 최고 수준의 자동차 수출입항으로 성장하기 위해 시급히 개선돼야 할 사항에 대해 조사했다. 특히 ‘설문1’과 ‘설문2’에서는 전주나 화주의 항만선택 결정 요인 관련 선행연구에서 발췌한 주요 요인들과 각각의 세부요소들을 <표 3>과 같이 제시해, 본격적인 응답에 앞서 각 요인별 세부사항에 대한 충분한 이해를 도모했다.

<표 3> 항만선택 결정요인과 각 요인별 세부사항

항만선택결정요소군	세부사항
항만시설	<ul style="list-style-type: none"> - 선석길이 및 선석 수 - 장치장 및 터미널면적 - 적정장비 보유수준 - 접안가능 최대선박
항만비용	<ul style="list-style-type: none"> - 선박, 화물입출항 비용 - 하역, 이송, 보관비용 - 내륙운송비 - 요금할인 및 인센티브
항만서비스	<ul style="list-style-type: none"> - 선박 및 화물의 안정성 - 화물처리의 신속성 - 선석 스케줄 및 화물처리의 신뢰성 - 정보(IT)시스템 - 항만노무 안정성
항만입지	<ul style="list-style-type: none"> - 항해 및 해상수송거리 - 항로의 다양성 - 기간항로상의 위치 여부 - 항만 및 항로의 접근성 - 주요 화물발생지 거리 및 접근성
항만물동량	<ul style="list-style-type: none"> - 처리 물동량 - 직후배후도시의 연계성 - 항만배후지역(FTZ) 규모 및 활용도 - 내륙운송과의 연계성
항만마케팅	<ul style="list-style-type: none"> - 항만관련 정부기관의 서비스 질 향상 - 항만 대외 인지도 - 항만의 글로벌 운영 - 항만 홍보(선사, 화주)

주: 상기 표는 장흥훈 외, “선·화주의 항만결정요인에 따른 광양항 활성화 방안에 관한 연구”, 2008에서 인용 함.

‘설문1’과 ‘설문2’의 본 설문에서는 <표 4>의 설문형태를 제시했으며 다만 ‘설문2’에서는 ‘매우 중요’를 ‘매우 시급’으로 바꿨다.

<표 4> 평택항 선택 결정 요인에 관한 설문

문항	평가내용	매우 중요 <----- 동등 ----- 매우 중요 >									평가내용
		⑤	④	③	②	①	②	③	④	⑤	
1	항만시설	⑤	④	③	②	①	②	③	④	⑤	항만비용
2	항만시설	⑤	④	③	②	①	②	③	④	⑤	항만서비스
3	항만시설	⑤	④	③	②	①	②	③	④	⑤	항만입지
4	항만시설	⑤	④	③	②	①	②	③	④	⑤	항만물동량
5	항만시설	⑤	④	③	②	①	②	③	④	⑤	항만마케팅
6	항만비용	⑤	④	③	②	①	②	③	④	⑤	항만서비스
7	항만비용	⑤	④	③	②	①	②	③	④	⑤	항만입지
8	항만비용	⑤	④	③	②	①	②	③	④	⑤	항만물동량
9	항만비용	⑤	④	③	②	①	②	③	④	⑤	항만마케팅
10	항만서비스	⑤	④	③	②	①	②	③	④	⑤	항만입지
11	항만서비스	⑤	④	③	②	①	②	③	④	⑤	항만물동량
12	항만서비스	⑤	④	③	②	①	②	③	④	⑤	항만마케팅
13	항만입지	⑤	④	③	②	①	②	③	④	⑤	항만물동량
14	항만입지	⑤	④	③	②	①	②	③	④	⑤	항만마케팅
15	항만물동량	⑤	④	③	②	①	②	③	④	⑤	항만마케팅

‘설문3’에서는 국내에 들어오는 수입자동차가 어떤 항만을 이용할 것인지에 대한 결정권이 누구에게 있는지 조사했으며, ‘설문4’에서는 응답자들이 평택항을 언제부터 이용했으며 그 이전에는 어느 항만을 이용했고, 평택항으로 이전하게 된 동기가 무엇인지 조사했다. 이와 함께 각 설문마다 제시된 내용과 다른 의견이 있으면 제시해달라고 요청했다.

설문조사는 2011년 7월 현재 평택항을 이용하고 있는 14개 수입자동차 업체를 대상으로, 본 설문에 대해 충분한 지식을 갖고 응답할 수 있는 전문가로서 각 업체의 자동차 물류를 책임지고 있는 임직원 또는 평택국제자동차부두(주)의 업무파트너들로 구성했다. 설문지는 14개 업체 중 9개 업체에서 회수 돼 64%의 회수율을 보였다.

2. 분석결과

‘설문1’에 대한 AHP분석에서는 ‘항만입지(항해 및 해상수송거리, 항로의 다양성, 기간항로상의 위치 여부, 항만 및 항로의 접근성)’가 ‘0.301’로 수입자동차의 항만선택 결정요인 중 가장 중요한 요인으로 분석됐으며 ‘항만비용(선박, 화물입출항 비용, 하역 이송 보관비용, 내륙운송비, 요금할인 및 인센티브)’이 ‘0.286’, ‘항만시설(선석길이 및 선석

수입자동차의 평택항 선택 결정 요인에 관한 분석

수, 장치장 및 터미널 면적, 적정장비 보유수준, 집안가능 최대선박)은 ‘0.151’, ‘항만서비스(선박 및 화물의 안정성, 화물처리의 신속성, 선석 스케줄 및 화물처리의 신뢰성, IT시스템, 항만노무 안정성)’는 ‘0.121’, ‘항만물동량(처리 물동량, 직후배후도시의 연계성, 항만배후지역 규모 및 활용도, 내륙운송과의 연계성)’은 ‘0.103’, ‘항만마케팅(항만관련 정부기관의 서비스 질 향상, 항만 대외 인지도, 항만의 글로벌 운영, 항만 홍보)’은 ‘0.039’의 순으로 분석됐다<그림 5>. 비일관성지수(Inconsistency Index)는 ‘0.05’로 나와 응답자의 논리적 일관성을 확인했다.

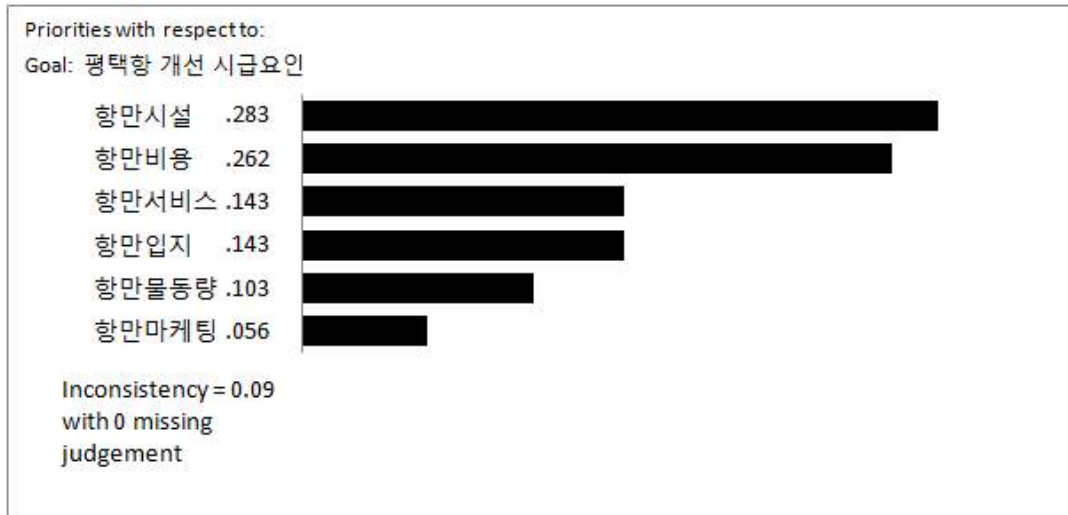
<그림 5> 평택항 선택 결정 요인 분석 결과



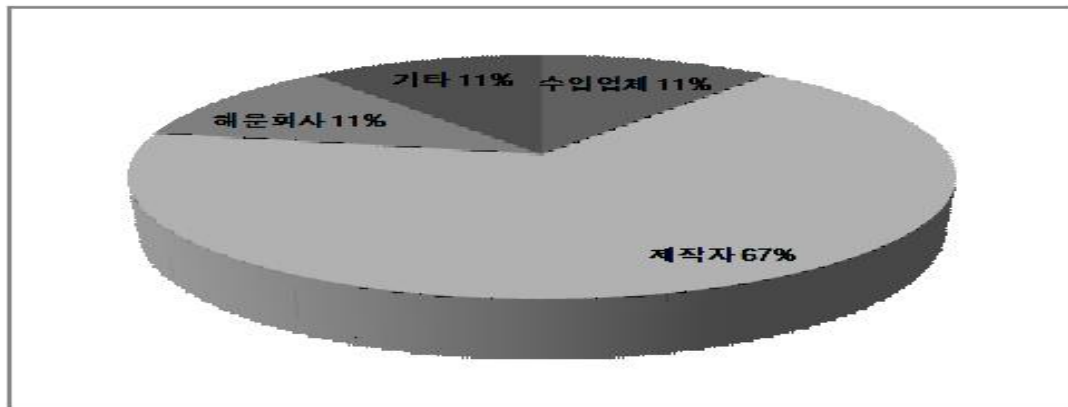
‘설문2’ 평택항이 세계 최고 수준의 자동차 수출입항으로 성장하기 위해 시급히 개선해야 할 요인에는 <그림 6>과 같이 ‘항만시설(선석길이 및 선석 수, 장치장 및 터미널 면적, 적정장비 보유수준, 집안가능 최대선박)’과 ‘항만비용(선박, 화물입출항 비용, 하역 이송 보관비용, 내륙운송비, 요금할인 및 인센티브)’이 각각 ‘0.283’과 ‘0.262’로 나와 매우 시급한 개선사항으로 분석됐으며, ‘항만서비스(선박 및 화물의 안정성, 화물처리의 신속성, 선석 스케줄 및 화물처리의 신뢰성, IT시스템, 항만노무 안정성)’와 ‘항만입지(항해 및 해상수송거리, 항로의 다양성, 기간항로상의 위치 여부, 항만 및 항로의 접근성)’가 모두 ‘0.143’을 기록했다. ‘항만물동량(처리 물동량, 직후배후도시의 연계성, 항만배후지역 규모 및 활용도, 내륙운송과의 연계성)’은 ‘0.103’, ‘항만마케팅(항만관련 정부기관의 서비스 질 향상, 항만 대외 인지도, 항만의 글로벌 운영, 항만 홍보)’은 ‘0.056’ 순으로 이어졌다.

‘설문3’ 자동차 수입 항만 결정권에 대한 질문에는 ‘자동차 제작자가 결정한다’는 응답이 67%로 가장 높았으며, 수입업체와 해운회사가 각각 11%씩을 차지했다. 기타 의견(11%)으로 ‘포워더가 조사해 항만 우선 순위를 정한 내용을 보고 제작자와 수입업체가 협의해 결정한다’는 응답도 있었다<그림 7>.

<그림 6> 평택항 개선 시급 요인 분석 결과



<그림 7> 항만 선택 결정권자



‘설문4’ ‘귀사가 현재 이용하고 있는 항만은 어느 항만이며 언제부터 이용하고 있는가’는 질문에서는 응답자의 89%가 2008년 말과 2010년 초 사이에 평택항을 이용하기 시작한 것으로 응답했다. 이용항만을 옮기게 된 배경에 대해서는 ‘부산항을 이용해 오

다 수도권 달러의 접근성 및 국내 내륙운송비 절감 등을 위해 물량 80%를 평택항 이용', '동종업계의 평택항 이용으로 항만시설 및 물류비용 절감효과를 얻을 수 있기 때문', '판매량 증가에 따른 Capacity 확보를 위해' 등의 응답도 제시됐다.

V. 결론 및 시사점

본 연구는 AHP를 활용해 수입자동차의 평택항 선택 결정 요인을 분석했다.

그 결과 '항만입지'가 가장 중요한 결정 요인으로 나타났으며 '항만비용', '항만시설', '항만서비스', '항만물동량', '항만마케팅'의 순으로 중요도가 분석됐다. 항만선택 결정요인에 관한 선행연구에서 '항만입지'의 중요성이 부각된 일부 사례가 있지만 본 연구에서는 '수입자동차'라는 특정 화물에 대한 항만선택 결정 요인에서 '항만입지'가 가장 중요 요인으로 부각된 점은 의미가 크다고 본다. 이는 수입자동차의 약 87%가 팔리는 서울 인천 경기 등 수도권과 부산 경남권에 대한 접근성에서 평택항의 항만입지가 다른 항에 비해 우월하다는 해석을 가능하게 한다. 두 번째 중요 요인으로 분석된 '항만비용'에는 내륙운송비 부문이 포함되는데, 이 또한 수입자동차의 주요 수요처와의 인접성 및 접근성과 연관된 요인이라고 볼 수 있어 항만입지와 연관성을 고려해 볼 수 있다.

평택항의 '항만시설'과 '항만비용'이 시급히 개선되어야 할 주요 요인들로 지적됨에 대한 시급한 개선 노력이 요구된다고 본다. '항만시설'과 '항만비용'은 화주들이 직접 체감할 수 있는 요인들이기 때문이다.

한편 본 연구는 특정 항만(평택항)과 특정 화물(수입자동차)을 대상으로 화주(수입자동차업체)에 대한 직접적인 설문조사를 통해 항만선택결정요인을 분석하였는데 연구의 의의를 찾을 수 있을 것으로 본다. 하지만 한편으론 평택항과 수입자동차 등 연구대상과 연구초점이 지나치게 국한돼 연구에 한계도 있었다. 더불어 항만선택 결정요인 설정에서 단순히 선행연구들을 비교 분석한 요인들을 파일럿 서베이 없이 조사에 활용했다는 한계점을 갖고 있다. 따라서 향후 수입자동차라는 화물의 특성에 대한 연구와 함께 그 특성에 따른 새로운 요인들에 대한 보다 심도 깊은 연구 조사가 필요할 것으로 본다. 특히 구체적인 특정 화물 별로 항만 경쟁력에 대한 연구가 계속된다면 그동안 우리나라 항만이 추구해 온 컨테이너화물 중심의 개발에서 탈피하여 특정 화물 중심의 특화 항만으로 개발 및 발전하는데 많은 기여를 할 것으로 기대한다.

참고문헌

- 경기평택항만공사, 내부자료, 2011.
- 김학소, “우리나라 수출입 화주의 항만선택 결정요인에 관한 연구”, 『해운산업연구』, 1993, 6-33.
- 김진구·여기태·이종인, “국제해운항만 로지스틱스에 있어서 항만경쟁력의 평가에 관한 연구”, 『로지스틱 연구』, 제10권 제2호, 2002, 82-101.
- 노윤진·김승철, “평택항 경쟁력 분석을 통한 화물 유치방안 연구”, 『유통정보학회지』, 제10권 제4호, 2007, 5-26.
- 모수원, “국내항만의 효율성 결정요소”, 『한국항만경제학회지』, 제24권 제4호, 2008, 349-361.
- 이충배, “경기화주들의 평택항에 대한 인식도와 발전전략”, 『한국항만경제학회지』, 제18집 제1호, 2002, 135-157.
- 장홍훈·이종규, “선·화주의 항만결정요인에 따른 광양항 활성화 방안에 관한 연구”, 『물류학회지』, Vol. 18, No. 3, 2008, 87-109.
- 최성희, “화주의 광양항 선택 결정요인에 관한 실증분석”, 『한국항만경제학회지』, 제24권 제4호, 2008, 199-217.
- 평택국제자동차부두(주), 내부자료. 2011.
- 평택항발전협의회, 『평택항 종합가이드』, 2011.
- 한철환, “정기선 선사의 기항지 선택요인에 관한 실증연구”, 『2005 경제학 공동학술대회 발표논문집』, 2005, 1-14.
- Malchow, M. B. and Kanafani. A. “A Disaggregate Analysis of Port Selection,” *Transportation Research Part E*, 2004, 317-337.
- Saaty, T. L., “Decision Making for Leaders,” RWS Publications, 1995, 73.
- Tongzon, J. L., “Port Choice and Freight Forwarders,” *Transportation Research Part E*, 2009, 186-195.
- <http://www.kaida.co.kr>(한국수입자동차협회).

국문 요약

수입자동차의 평택항 선택 결정 요인에 관한 분석

최기영

평택항이 자동차 수출입 특화항으로 부상하고 있다. 울산항에 이어 줄곧 2위항 자리를 지켜 온 평택항이 2010년 우리나라 31개 항만 중 자동차 수출입 처리 실적 전국 1위항을 기록했다. 2011년에는 수출입 자동차 물동량이 100만대를 넘어설 전망이다. 평택항은 특히 외국산 수입자동차들에게 인기가 높다. 2011년 상반기 수입물량이 2010년 한해 물량에 거의 육박하고 있는 수준이다. 본 연구는 수입자동차들이 평택항 선택 결정 요인과 평택항의 개선 필요 요인에 대한 관계자들의 견해를 묻고 그 중요도를 분석했다. 본 연구는 2011년 7월 현재 평택항을 이용하고 있는 14개 수입자동차 회사를 대상으로 설문조사와 AHP분석 방법을 통해 실시했다. 본 연구에 따르면 우리나라 외국산 수입자동차들의 항만선택 시 가장 중요한 결정요인은 ‘항만입지’이며, 개선이 가장 시급한 요인은 ‘항만시설’로 분석됐다.

핵심 주제어 : 평택항, 항만선택결정요인, 수입차