

무역상무연구
제70권
2016. 5, pp. 67~80.

논문접수일 2016. 05. 15.
심사완료일 2016. 05. 26.
게재확정일 2016. 05. 27.

동북아 무역 허브항으로서 평택항 활성화 방안에 관한 연구 - 중·일 항만관리를 중심으로 -

김재성* · 박세훈**

-
- I. 서론
 - II. 평택항의 현황
 - III. 중국과 일본의 항만관리
 - IV. 평택항의 활성화 방안
 - V. 결론
-

주제어 : 평택항, 환황해, 허브항, 산업클러스터, 인센티브, 항만관리

I. 서론

2011년 우리나라는 수출입무역 규모 1조 달러시대를 열면서 세계 8위의 무역대국이 되었다. 그리고 2012년 세계에서 7번째로 20-50클럽에 가입함으로써 경제의 양적성장 뿐만 아니라 질적성장의 측면에서도 괄목할만한 성장을 입증하게 되었다.

그렇지만 국제오일 가격의 하락을 시작으로 투자와 구매의 침체상황이 지속되어 한국경제도 GNP 3만 달러 시대를 바로 앞에 두고 그 장벽을 넘지 못하는 정체

* 배화여자대학교 국제무역과 조교수(주저자), E-Mail : goodwillsh@hanmail.net

** 상지대학교 무역학과 조교수(교신저자), E-Mail : parksh29@hanmail.net

가 지속되고 있다. 이러한 상황에서 경제성장의 탈출구를 찾기 위하여 정부를 비롯한 산업계 생산 주체들은 다양한 방법을 모색하고 있다.

우리나라 무역의 수출입 무역물동량의 약 99.7%, 금액기준 약 70%가 항만을 통하여 이루어지는 상황에서 경제성장의 기초가 되는 항만 클러스터에 관심을 갖는 것은 당연한 일이다. 과거에는 항만시설을 국내 수출산업 그 중에서도 제조업에 지원과 무역거래를 위한 단순한 물류시설 기능과 단순히 화물을 싣고 내리는 장소로 사회간접자본의 투자대상으로만 인식하는 경우가 많았다.

현재 동북아시아 지역 경제성장은 지난 20년간 세계 전체 평균보다 2배 이상의 성장을 보이고 있으며, 동북아시아 5개 국가의 인구는 세계 전체 인구의 27.4%에 이르고 있다. 또 2020년까지 경제비중은 세계에서 20%의 비중으로 확산될 것으로 보인다.¹⁾

동북아시아 무역상품의 물동량 증가는 동북아시아 항만들의 경쟁을 심화시키고 있다. 특히 한중일 각 국은 자국 항만을 Hub-port로 개발하기 위한 계획을 세우고 있으며, 해외 주요선사들의 항로를 유치하는데 경쟁하고 있다. 나아가 FTA 무역의 확산으로 세계적인 물류시장 범위는 지역화를 넘어 세계화로 더욱 확장되고 있다. 현재 중국을 중심으로 동북아 물동량 연 15% 증가하고 있는 실정이다.

이러한 환경에서 저비용을 실현하기 위해서는 컨테이너 선박의 대형화를 통한 규모의 경제를 실현하고²⁾ 항만 인접도시를 함께 개발해야 할 필요성이 더욱 대두되고 있다.

세계 무역의 확산 흐름 속에서 우리나라를 비롯한 주변 국가의 항만들은 허브 포트 시스템으로 기능을 선점하기 위한 경쟁은 심화되고 있는 상황이다.

한국의 항만도 주변 국가들과의 경쟁에서 뒤처지지 않도록 허브 포트 시스템의 기능을 수행하기 위한 대대적인 항만인프라 확충하여야 할 것이며 그 구체적인 방법으로 배후단지 개발과 글로벌 물류기업을 중심으로 관련 산업을 유치해야 할 것이다.

본 연구와 관련된 선행연구로는 항만 경쟁력에 관한 선행 논문으로는 강승우,³⁾ 구경모,⁴⁾ 박창호,⁵⁾ 원양연⁶⁾ 등 한국, 중국, 일본 항만의 현황을 분석하고 경쟁력을

1) 박종돈, “물류환경변화와 한중 항만경쟁력 비교”, 통상정보연구 제10권 4호, 한국통상정보학회, 2008, p. 305.
 2) 김병윤, “우리나라 항만개발정책 방향에 관한 연구”, 2003년 한국항만경제학회 정기학술대회 발표논문, p. 344.
 3) 강승우, “평택항권 복합클러스터 구축 방안”, 경기연구원, 정책연구, 2005-20, 2005. 5.
 4) 구경모·오창식, “일본 슈퍼중추항만정책의 성과와 한계에 관한 고찰”, 한국항만경제학회지 26권 3호, 한국항만경제학회, 2010.
 5) 박창호·강상곤, “인천·평택항만의 물류협력체계 구축방안”, 한국경영학회 통합학술발표논문집, 2007.
 6) 원양연·김도근, “부산 광양항 인센티브 문제점”, 한국항만경제학회지 29권 1호, 한국항만경제

고찰한 사례가 있었다.

이 연구에서는 최근 급격히 성장세를 보이고 있는 환황해권에 대한 관심과 개발에 즈음하여 평택항의 활성화 방안을 한·중·일 항만관리를 중심으로 고찰하고자 한다.

II. 평택항의 현황

평택항은 북미, 유럽, 동북아시아지역을 연결하는 거점항 선점을 위하여 치열한 경쟁 중이다. 특히 중국의 WTO 가입 이후 EU, NAFTA와 함께 세계 3대경제권으로 부상하여 물동량 유치를 위한 경쟁이 더욱 치열해지게 되었다.

2016년 현재 평택항에서 전세계 주요 항구를 연결하는 항로는 컨테이너 정기선 11개, 카페리항로 5개, 기타 부정기선으로는 미주, 유럽, 호주 등 전 세계 항구로 기항 중이다.

<표 1> 평택항 화물처리 연간 실적⁷⁾

(단위: 명/TEU/천대/톤)

	2010	2011	2012	213	2014	2015
국제여객	408,889	509,017	519,406	430,694	490,647	494,740
컨테이너	446,550	529,509	516,999	518,686	546,378	565,729
자동차	947	1,272	1,378	1,446	1,506	1,503
총화물량	76,681	95,632	100,712	109,251	117,012	112,214

특히 자동차 운송은 현재 국내 1위 물동량을 보이고 있으며, 평택항은 개항이후 매년 15% 이상 상승률을 보이고 있다.

2016년 평택항 화물 실적을 보면 국내 29개 무역항 중에서 자동차 화물처리량 1위, 컨테이너 처리량 4위, 총 화물 처리량 5위를 기록하고 있다. 2020년까지는 79개의 선석으로 연간 240만 TEU를 처리할 수 있도록 할 예정이다.

평택항은 1986년 개항된 이후 배후에 위치한 국가공단 및 내륙연계 수송망과 연결되는 수도권 및 중부권의 주요항으로서 서해 아산만 내부에 깊이 위치하여 천연

학회, 2013.

7) 김정훈, 2016 한중일 베트남 FTA와 서해안 시대 글로벌 평택항 세미나, 경기도평택항만공사, 발표자료 참조.

방파제의 이점으로 최적의 항만입지조건을 갖고 있다. 평택항은 평균 수심 14m를 유지하고 있어서 초대형 선박의 안전한 접안과 운항이 가능하며, 연평균 안개 일수는 26.3일, 태풍 일수는 6.8일로서 국내 항만 중에서도 가장 높은 경쟁력을 보이고 있다.

<표 2> 국내 서해 항만 연 평균 안개, 태풍일 수⁸⁾

	안개일 수	태풍일 수
평택항	26.3	6.8
인천항	47.8	6.5
군산항	44	26.1

<표 3> 중국 항만 연 평균 폐쇄일 수⁹⁾

	상해	닝보	천진	청도	대련
2008	24.4	23.6	6.8	42.4	32.9
2009	16.2	22.0	8.5	19.3	20.4
2010	40.1	27.8	11.3	36.6	30.0
2011	38.5	29.7	9.2	48.4	43.9

평택항은 산둥반도에 위치한 영성항, 석도항, 청도항, 위해항 등 중국의 주요 항만과 인접하여 대중국교역에서 절대적으로 유리한 지정학적 위치를 갖추고 있어, 향후 대중국 물동량 증가에 따른 항만개발 등 지속적인 성장이 예견되고 있다.

<표 4> 국내 내륙운송비 비교¹⁰⁾

(단위: 천원)

	서울	수원	천안	청주	대전
평택항	364	317	306	403	510
인천항	264	362	546	679	737
부산항	1,304	1,295	903	876	828

8) 전계자료 참조.

9) 상계자료 참조.

10) 상계자료 참조.

<표 5> 국내 항만시설 사용료¹¹⁾

(단위 : 천원)

구분	화물 입출항비				창고 야적장 사용료			
	벌크 (t)		컨테이너 (TEU)		창고 (월)		야적장 (월)	
	입항	출항	입항	출항	외항	내항	외항	내항
평택항	194	120	194	120	1,029	748	420	307
부산항	341	203	341	203	1,288	929	571	409
인천항	306	192	306	192	1,288	929	571	409

2011년 발표된 해양수산부의 제3차 전국 항만기본계획에 따르면 평택·당진항의 총 물동량은 2010년 76,680천 톤에서 2020년 158,953천톤으로 증가할 것으로 예측되었으며 이에 따라 평택항의 선박 입항척수는 2010년 총 9,276척에서 2020년 총 19,230척으로 두 배 이상 증가될 것으로 예측된다.¹²⁾

평택항은 2011년 2단계 개발사업이 완료되면서 20만t 규모의 부두와 자동차 부두 등이 건설되어 현재 63개의 선석이 운영 중이고, 2020년까지 79개, 2030년까지 92개의 선석의 대규모 항만으로 개발예정이다.

Ⅲ. 중국과 일본의 항만 관리

1. 중국

1) 항만 관리제도

1990년 대 이후 중국경제는 대외시장 개방을 통해 급속한 발전을 이루고 그 결과 물류관련 산업도 함께 성장하였다. 대외 시장개방 이전의 중국경제는 중앙집권에 의한 시장지배 경제 체제에서 항만계획, 항만건설과 관리 또한 중앙집권 체제로 유지되었다. 2000년대 이후 중국 경제가 지방분권화를 시작하면서 항만투자, 항만 건설 분야도 점차 개방되었고, 지방정부, 민영기업, 민간자본 등의 항만투자가 가능하게 되었다.

11) 진계자료 참조.

12) 이창현·이홍훈, “평택항 물동량 증가에 따른 정박지 확장 방안에 관한 연구”, 해양환경안전학회지 제20권 제6호, 해양환경안전학회, 2014, p. 663.

최근 중국 내 새로운 추세는 각 산업분야에서 자동화를 도입하는 것으로 특히 2015년 양회를 통해 ‘중국제조업 2025’ 전략이 제시되었고, 각 분야가 자동화와 스마트화로 나아가고 있다. 이에 따라 산업제품 수출입 창구인 컨테이너 터미널 자동화 역시 활발히 이루어지고 있다.¹³⁾ 전통적 터미널과 비교하여 자동화 터미널의 가장 큰 특색은 무인화 작업이다. IT 시스템을 통해 터미널에서 이루어지는 모든 선적과 하역작업을 통제하고 고효율로 운영하여 비용을 줄이고 에너지를 절약할 수 있다.

자동화 터미널은 현재 여러 곳에서 건설이 진행 중이다. 특히 샤먼의 웨이하터 터미널은 중국의 제1자동화 터미널로 지난해부터 정식으로 운영을 하고 있고, 칭다오항도 자동화 터미널을 건설 중에 있다. 상하이항 역시 빼놓을 수 없다. 상하이항 만그룹(SIPG)은 중국 국내 최대 규모 자동화 항구인 양산항 4기 건설개발이 2016년 말 그 기초가 완성되고, 2017년 시운영에 들어갈 수 있을 것이라고 발표한 바 있다. 자동화 항구로 발전은 상하이항에 매우 중요한 의미를 가진다.

현재 상하이항이 매일 처리하는 컨테이너는 10만 TEU를 초과하여 세계에서 가장 바쁜 항구 중 하나로 꼽히고 있다. 자동화 항만 운영이 시작되면 하역효율이 최소 30% 상승하고, 탄소 배출도 50% 정도 감소될 것으로 항만관계자는 기대하고 있다. 또한 작업 속도와 효율이 상승하고 탄소 배출 및 부담이 감소하여 항만 발전에 큰 기여를 할 수 있을 것으로 예상된다. 또한 생산경영영역에서 상하이항의 정보 처리화 수준 역시 한 단계 발전될 것으로 보인다.

이 밖에도 SIPG는 컨테이너트럭 예약작업시스템을 개발 중에 있는데 완성되면 화주와 기사 모두 작업 공백시간을 감소시킬 수 있다. 이와 같이 시스템을 통해 수집한 대량의 데이터를 통해 기업으로 하여금 고객이 어디에 있는지, 어느 시기가 운수작업의 성수기인지를 더 잘 알 수 있어서 이를 통해 합리적으로 항만 자원 배치를 할 수 있을 것이다.

중국은 국가 발전전략 측면에서 ‘중화인민공화국항만법’에 따라 항만분포를 최적화, 합리적인 항만자원을 개발 및 이용, 국가경제를 지속적인 발전을 도모하기 위하여 2006년 8월 16일에 국무원이 ‘전국 연해 항만 분포 기획’을 심의하여 통과 시켰다. 중국 연해 항만의 건설 및 발전은 새로운 국면에 진입하였다. 중국 정부가 지역별로 경제발전 현황, 구역 내 항만 현황 및 화물운송의 합리성에 따라 발해만 항만권, 양자강 삼각주 항만권, 동남연해 항만권, 주강삼각주 항만권, 서남 연해 항만권 5대 항만권으로 분류하고, 중심항만의 기능을 강화시키고 있다. 5대 항만권에서 발해만, 양자강 삼각주 및 주강삼각주 3개 지역의 항만이 중국 주요 수출입항만으로 경제발전의 가장 주도적인 역할을 담당하고 있다.¹⁴⁾

13) 중국리포트, 한국해양수산개발원, 2016. Vol.15, No.7., p. 3.

2) 대응과제

중국 정부는 동북아시아 경제의 주도권을 지속적으로 발전시키기 위하여 사회경제 전 분야에 걸쳐 집중적인 정부주도 전략을 일관되게 펼치고 있다. 중국의 항만관리 특징을 요약하면 다음과 같다.

첫째, 중국 항만의 물동량 변화와 성장률을 검토하면 중국 컨테이너항만 중심이 북방으로 이동하고 있다는 점이다. 둘째, 컨테이너항만의 분산화 발전은 컨테이너물동량 공간 구조 변화의 주요한 요인으로 작용하였다.

<표 6> 세계 10대 컨테이너 항만 물동량¹⁵⁾

(단위 : 만 TEU)

순위	항만	처리 물동량
1	상하이	2,907
2	싱가폴	2,843
3	홍콩	2,363
4	선전	2,251
5	부산	1,428
6	닝보-저우산	1,314
7	광저우	1,212
8	칭다오	1,201
9	두바이	1,150
10	로테르담	1,110

중국은 정부차원에서 항만 자원을 효과적으로 효율성을 높이기 위해 거시적인 통제로 항만 물동량을 조정하고 분산적인 정책을 추진하고 있다. 이에 지역별 거점항만으로의 발전 계획뿐 아니라 세계적인 항만으로 발전할 계획을 수립하고 있다.

이에 한국은 한·중 FTA를 시작으로 한중간 교역량의 증가에 대한 적절한 전략적 접근이 필요한 시기라고 생각된다. 따라서 항만개발계획에 관해 양국 간의 기본적인 협력 계획이 마련이 필요하다. 또한, 글로벌 금융위기 이후 지속되고 있는 해운시장의 침체 속에 정부의 정책적 지원 역량을 강화해야 할 필요성이 있다.¹⁶⁾

14) 장준청·이자연·우수환, “중국 컨테이너 항만의 집중화와 대응에 관한 연구”, 한국항만경제학회지 제31권 제4호, 한국항만경제학회, 2015, p. 171.

15) http://www.kita.net/newsBoard/domesticNews/view_kita.jsp?sNo=25682

16) 장준청·이자연·우수환, 전제논문, p. 184.

2. 일본

1) 항만 관리제도

일본 국토의 주된 특징은 남북으로 길게 뻗은 형태로 4개 도서로 구성된다. 또한 섬나라인 특징으로 근대화 사회 이후까지 연안운송이 주로 발전하여 왔다. 일본 항만정책의 특징은 항만을 분산 배치하여 무역거래를 위한 컨테이너 선적항만도 60여개에 이르고 있다.¹⁷⁾

일본에서는 1950년 항만법의 제정과 함께 지방자치단체 주도의 항만관리제도가 도입되었다. 지방자치단체는 항만계획, 건설, 운영과 관리를 독립적 채산방식으로 운영한다.¹⁸⁾

일본 항만은 1960년대 이후 30여 년간 아시아의 대표 허브항이었고, 세계적으로도 대표적인 항만 시설을 4~5개를 유지하였다. 그런데 1990년대 중국이 세계경제 중심으로 진입하면서 해운의 중심이 일본에서 중국으로 이동하였다.

이런 상황에서 국제운송의 컨테이너화에 따라 1960년대 말 이후는 컨테이너항만의 개발과 이용이 절실하게 되었다. 대규모 투자가 필요한 컨테이너항만의 신속한 개발은 국가주도의 항만개발로 이어지고, 1967년 8월에 항만법의 특별법규로서 외무부두공단법이 제정되었다.

외무부두공단 설립의 목적은 신속한 컨테이너 항만건설과 동아시아 허브항으로서 경쟁력을 회복하는 것이었다. 외무부두공단은 1967년부터 1981년까지 8개의 컨테이너 선석을 건설, 정비하여 컨테이너 항만서비스를 제공하였으나, 소기의 설립 목적을 달성하였다는 취지에서 1981년 4월 25일 공포된 법률에 따라 해체된다.

그런데 해운물류 환경은 1990년대 이후부터 정기항로에서 해운 컨소시엄이 형성되고, 글로벌 선사간의 전략적 제휴와 선박 대형화의 영향으로 정기선 기항지가 재편되는 등, 컨테이너항만의 서비스 수준 향상이 한층 요구되었다. 또한 대형선박의 입항으로 공동 하역작업이 가능한 시설 및 장비의 일체적 이용방안도 과제로 부상하였다. 그러나 외무부두공단에서 컨테이너항만의 효율적 경영에는 한계가 있었다. 먼저 항만시설의 관리권이 지방정부에 있는 공공부두와 공사에 있는 전용부두가 혼재하고 있어 공사가 위탁운영을 할 시에 일원적인 경영이 구조적으로 어렵다는 점이다. 다음으로, 부두운영방식에서는 1개 선석을 기준으로, 단일선사 전용을 전제로 각 부두가 개별적으로 운용되는 시스템인데, 이를 연속하는 일체적 항만

17) 박경희, “일본컨테이너 항만의 위기와 대응전략 연구”, 한국항만경제학회지 제20집 제2호, 한국항만경제학회, 2004, p. 20.

18) 구경모·오창식, 전계논문, pp. 149~152.

서비스로써 운용하기 위해서는 공공부두의 전용화뿐만 아니라 공사부두의 부두운영방식을 개혁해야 하는 부담도 있다.⁹⁾

2) 항만 관리제도의 시사점

슈퍼중추항만은 터미널의 관리 및 운영에 민간기업의 효율적이고 합리적인 경영을 도입하여 국제경쟁력을 높이는 것이었다. 종래의 항만 개발정책은 주로 하드웨어의 정비문제에 중점을 두었고 건설될 항만능력이 평가의 대상이었다. 하지만 현재의 항만정책은 기 투자된 항만시설의 효율적인 활용의 문제점을 그 주된 목표로 하고 있다. 따라서 항만기능의 소프트웨어를 개혁할 필요가 있다는 것이 슈퍼중추항만정책의 핵심이다.

슈퍼중추항만정책의 기대효과는 첫째, 정부의 선택과 집중을 통한 지원이다. 둘째, 대규모 외무부두공단 터미널을 건설하여 이용자에게 전용 임대하는 것이다. 셋째, 터미널 운영비를 절감하기 위하여 시스템을 통합하고 IT화하여 공적지원강화를 통한 이용료 절감이다. 넷째, 로지스틱스 집중화를 통해서 아시아 지역 항만의 환적화물을 유치할 수 있을 것으로 기대하였다.

하지만 슈퍼중추항만정책을 성공적으로 평가하기는 어렵다. 성공하지 못한 요인을 직접적인 요인과 간접적인 요인으로 나누어 설명하면 다음과 같다.¹⁹⁾

직접적인 요인으로는 첫째, 인증운영자는 다수의 기존 항운업자들이 정책적 지원을 기대하고 형식적으로 설립한 페이퍼 컴퍼니에 불과했다. 둘째, 슈퍼중추항만의 복수 항만간의 연계적인 효율성, 항만 마케팅 등에 대한 성과를 정책적으로 제시하지 못했다. 셋째, 슈퍼중추항만의 기간항로의 유지와 국제경쟁력 향상에 있어 항만이 효율적인 집하능력 구축하지 못하였다.

간접적인 요인으로는 첫째, 내륙운송비가 높으며 일본 3대항의 대도시를 통과하기 위해서는 시간적 제약과 도로망 정비 등 문제가 있다. 둘째, 철도수송과의 연계성을 높이기 위해서는 40ft 등 의 국제규격의 컨테이너를 취급할 수 있는 화물터미널이 22개에 불과하고, 내륙집하장 서비스체제가 정비되지 않아 항만에서의 반출입시간과 철도환적 시간 연계관리가 되지 않았다. 셋째, 지방항과 국제항의 연계서비스가 부산항의 연계 효율성을 극복하지 못하였다.

19) 박경희, 전제논문, p. 31.

IV. 평택항의 활성화 방안

1. 배후지역 연계발전

평택항이 대중국 무역의 발전기로서 중요한 의미를 갖는 것은 중국 정부가 동북 3성(요녕성·길림성·흑룡강성)을 중화학공업 중심의 새로운 산업거점으로 채택하였기 때문에,²⁰⁾ 동북아 물류 및 환황해권 교역의 중심항만으로 발전할 수 있는 잠재력이 있다. 또한 평택항은 우리나라 경제의 절반 이상을 점하는 경기도의 중심에 위치하고 있어 수도권, 충청권, 인천권을 배후지역으로 성장할 수 있는 잠재력을 갖는다. 하지만 평택항 항만물류산업의 활성화 저해요인으로 화주부족, 항만시설부족, 배후물류시설부족 및 관련 인프라의 부족이다.

평택항의 항만물류산업의 활성화 방안을 종합하면, 크게 네 가지로 분류할 수 있다. 화주기업의 유치, 항만시설 및 배후 인프라시설 확충, 종합물류기업의 육성 및 항만물류산업의 지원 과 집적유도를 통하여 수도권과 연계되는 산업클러스터로 확장되어야 한다.

평택항의 배후지에 산업클러스터를 형성할 경우 장점은 첫째, 시너지효과를 창출할 수 있는데 이는 공동마케팅에 의한 마케팅비용의 절감과 시설 및 장비의 공동 활용에 대한 물류공동화의 이점을 살릴 수 있다. 둘째, 이러한 클러스터의 집적에 의해서 시간과 비용을 절감할 수 있게 된다.

우리나라 전체 수출입 물량 중에서 약 70%가 수도권에서 소요되는 물량으로,²¹⁾ 물류 효율성을 생각한다면 내륙운송비와 고속도로 물동량 증가로 운송시간이 많이 소요되는 부산항 보다는 수도권 인접지역에서 처리하는 것이 합리적이다.

항만물류산업은 물류의 중추적 기능인 운송, 보관, 포장, 선적 및 하역 정보 관련 서비스와 항만물류관련 제조업으로 분류된다.²²⁾

이처럼 항만물류와 관련된 다각적인 분야에서 규모의 경계를 실현할 경우 그 성장 속도는 그렇지 않을 경우보다 더욱 빨라지기 때문에 북중국의 항만들이 급속히 성장하고 있음을 감안할 때 평택항은 인천항과 당진항과의 운영체계를 일원화하거나 연합항만체계를 형성하는 방안을 모색하는 것이 좋을 것이다.

20) 강승우, 전계논문, p. 15.

21) 박창호·강상근, 전계논문, p. 9.

22) 강승우, 전계논문, p. 131.

이러한 유사사례는 미국 동부 뉴욕항과 뉴저지항의 경우와 같이 두 개의 주가 공동투자하고 하나의 운영주체로 경영한 모델을 참고할 만한 것으로 평택항은 지리적으로 시간적으로 수도권과 긴밀하게 배후도시로 산업이 발달할 가능성이 높다.²³⁾

더구나 환황해권내 교역량의 증가와 우리나라 수도권 화물의 수도권항만 처리비중이 높아지고 있어 인천항과 평택, 당진항의 발전속도가 예상보다 빠르게 진행되고 있으므로 항만물류시스템 효율화가 가속되어야 한다.

2. 국내 항만 과당경쟁 회피

항만당국은 흔히 주요 기항지로 유치하는 방법으로 선사에 대한 인센티브를 지급한다. 인센티브 계약을 체결하면 대형선사는 항만당국에 1년 단위로 직전 년도 동 기간에 대비하여 환적화물 처리량을 보고하고 이를 평가하여 인센티브를 지급한다.

국내 대부분 항만은 물동량 확보를 위하여 인센티브 제도를 시행하고 있다. 그 결과 항만들은 인센티브 경쟁관계에 놓이며 인센티브 지급금액은 해마다 증가하고 있다.

부산항은 환적화물 유치를 위하여 연간 환적화물 1만 TEU 이상 처리하고, 과거 2개년 평균치 대비 당해 연도 물량이 증가하거나, 연간 환적화물 5만 TEU 이상 처리한 선사를 대상으로 2003년부터 2011년까지 연평균 약 120억원을 48개 선사에 인센티브로 지급하였다.²⁴⁾ 하지만 항만 당국의 의도와 달리 선사는 단순한 항만간 물량 배급조절을 통해 인센티브 금액만 최대한 수령하는 비합리성이 발생하기도 한다. 그러므로 우리나라 항만끼리 인센티브 경쟁을 하게 되는 모순이 발생하지 않도록 주의하여야 한다. 국가간 항만경쟁 전략상 인센티브 제도의 활용은 피할 수 없겠지만 실제 물동량의 증가는 없으면서 국가 예산을 낭비하는 손실은 발생하지 않도록 이를 실행할 전담부서나 전담인력을 배치하는 것이 바람직할 것이다.

23) 원동욱, “중국 물류발전과 부산항의 과제 : 중국 항만과 물류네트워크 확대해야”, 부산발전포럼 128권, 부산발전연구원, 2011, p. 8.

24) 원양연·김도근, 전개논문, p. 25.

V. 결 론

최근 중국 시장은 세계의 공장에서 발전하여 거대한 소비시장으로 탈바꿈함에 따라 중간재를 비롯한 고급 소비재 수요가 급증하고 있다. 이런 특징은 특히 중국 서해 연안도시를 중심으로 확산되는 경향을 보이고 있다.

본 고에서는 환황해권의 발전과 교역량 증가에 대비하고 그 효과를 흡수할 수 있도록 지리적으로 유력한 이점이 있으며 발전 잠재력이 높은 평택항의 활성화 방안을 살펴보았다.

국제적으로 허브항이 갖는 경제적 가치는 새삼 설명하지 않더라도 허브항을 유지하지 못하였을 때 한국 수출업체들이 겪게 될 불편함은 무역당사자의 입장에서 금액으로 환산할 수 없다.

일본은 1960년대 까지 아시아의 주요 허브항으로 북미와 유럽을 잇는 관문이었으나 경영효율화를 지속적으로 성취하지 못한 탓에 한국 부산항에 환적화물의 상당한 물동량을 빼앗기고 상당한 기간 동안 회복하지 못하고 있다.

반면에 중국경제의 부상은 자연스럽게 무역교역량의 확대에 이어져 태평양으로 나가는 관문으로서 환황해권 항만의 개발이 절실한 상황이 되었다.

과거 일본의 실패에서 교훈을 찾는다면 일본 항만 경쟁력 위축의 주된 원인은 첫째, 중국 경제의 급속한 부상, 둘째, 한국 항만 시설에 비하여 30~40% 고비용 시스템, 싱가포르 항만에 비하여 3배나 지연되는 처리속도이다. 셋째, 환적화물이 아시아 다른 항만으로 유출되어 일본 항만의 환적화물량 감소이다. 넷째, 일본항만 비효율성으로 인한 세계 주요 기간항로에서 제외된 것을 들 수 있다.

이러한 사례를 참고하면 평택항의 발전전략은 어렵지 않게 도출될 수 있다. 중국경제의 부상으로 발전하는 중국항만 시설에 대응하기 위하여 우리는 평택항 배후도시와 산업클러스터를 유기적으로 발전시켜 규모의 경제 실현을 통한 비용절감과 항만 정보시스템을 구축하여 처리속도를 선도적으로 유지할 수 있는 노력을 향후에도 지속할 수 있다면 중국에 비하여 아쉽지 않은 경쟁력을 유지할 수 있을 것으로 판단된다. 본 논문의 한계는 문헌연구로서 실제 평택항의 항만관리의 문제점에 관한 실증분석이 없는 것으로 이에 관한 추가적 연구가 필요할 것으로 보여진다.

참 고 문 헌

- 강승우, “평택항권 복합클러스터 구축 방안”, 경기연구원, 정책연구 2005-20, 2005. 5, 2005.
- 구경모·오창식, “일본 슈퍼중추항만정책의 성과와 한계에 관한 고찰”, 한국항만경제학회지 26권 3호, 한국항만경제학회, 2010.
- 김병윤, “우리나라 항만개발정책 방향에 관한 연구”, 2003년 한국항만경제학회 정기학술대회 발표논문, 2003.
- 박경희, “일본컨테이너 항만의 위기와 대응전략 연구”, 한국항만경제학회지 제20집 제2호, 한국항만경제학회, 2004.
- 박종돈, “물류환경변화와 한중 항만경쟁력 비교”, 통상정보연구 제10권 4호, 한국통상정보학회, 2008.
- 박창호·강상근, “인천·평택항만의 물류협력체계 구축방안”, 한국경영학회 통합학술발표논문집, 2007.
- 신영재, “평택항 개항에 따른 배후 지역의 변화에 대한 연구”, 한국지역지리학회지 제19권 제3호, 한국지역지리학회, 2013.
- 원동욱, “중국 물류발전과 부산항의 과제 : 중국 항만과 물류네트워크 확대해야”, 부산발전포럼 128권, 부산발전연구원, 2011.
- 원양연·김도근, “부산 광양항 인센티브 문제점”, 한국항만경제학회지 29권 1호, 한국항만경제학회, 2013.
- 이창현·이홍훈, “평택항 물동량 증가에 따른 정박지 확장 방안에 관한 연구”, 해양환경안전학회지 제20권 제6호, 해양환경안전학회, 2014.
- 장준청·이자연·우수한, “중국 컨테이너 항만의 집중화와 대응에 관한 연구”, 한국항만경제학회지 제31권 제4호, 한국항만경제학회, 2015.

ABSTRACT

Study on the Promotion Plan of Pyeongtaek Port as the Hub in North East Asia - Focusing on Port Management of China and Japan -

Jae-Seong KIM · Se-Hun PARK

As China, the world's workshop was transformed into consumption market intermediary products and expensive consumer goods are more in highly demand recently. These will tend to diffuse especially to the west coastal cities of China. The economic growth of China needs to develop hub port facilities more and more in these days.

We don't need to explain value of hub port in international trade. Furthermore If we are to retain access convenience of merchant vessel we really must maintain hub ports in Korea.

This paper aims to vitalize Pyeongtaek port in times of the Pan Yellow Sea in readiness for an increase of trade between Korean, China, and Japan absorbing economic effects. The Rise of China leads to increase of trade of Korea that make necessary to develop a big and wide port to Pan Yellow Sea times. There is a lot of competition to be a hub port to become a center of international trade in the Pan Yellow Sea market.

We need to improve the surrounding environment or facilities and industry clusters flexibly of Pyeongtaek port. It will guide to cost cutting and to raise business efficiency.

Ultimately Pyeongtaek port should maintain and make advance its competitiveness especially in the Pan Yellow Sea times.

Keywords : Pyeongtaek Port, Pan Yellow Sea, Hub Port, Industry Clusters, Incentive, Port Management