ChungNam Report

이 내용은 충남발전연구원 홈페이지
www.cdi.re.kr에서도 볼 수 있습니다.

충남리포트 제55호 2011. 07. 11

충남 항만 이용 현황과 발전방안

– 도내 수출입 기업 설문조사를 바탕으로

임 형 빈 (충남발전연구원 지역경제연구부 책임연구원, hbyim@cdi.re.kr)
임 준 홍 (충남발전연구원 기획조정연구실 책임연구원, jhim@cdi.re.kr)

목 차

< 요 약 >
1. 서론
2. 충남도 항만 및 물동량 현황
3. 설문조사 분석결과
4. 정책제언

CDI 충남발전연구원

〈요 약〉

○ 2009년 정부의 항만법 개정으로 15개 무역항과 25개 연안항의 개발 및 관리 운영사무 권한이 관할 지방자치단체에 위임된다.

○ 충남도내 무역항은 평택·당진항, 대산항, 태안항, 보령항, 장항항이 있으며, 연안항은 대천항, 비인항이 있다.

○ 이러한 지역 자원인 항만을 활용하여 지방자치단체차원의 종합적이고 실행가능한 지역개발 정책을 추진할 필요가 있다.

○ 지역내 항만 활성화는 지역의 기업지원 서비스와 연계하여 물류 유통 차원에서 기업의 생산성, 효율성을 높이는 방안이 함께 모색될 필요가 있다.

○ 그러나 설문조사 결과를 살펴보면 도내 수출입기업들은 충남의 항만(컨테이너 항만이 있는 대산항)에 대해 약 30% 정도만 인지하고 있는 것으로 나타났다.

○ 전국 29개 무역항 대비 항만 물동량을 비교해 보면 2010년 기준 평택·당진항은 전국 5위, 대산항은 전국 6위의 화물처리량을 기록하고 있다. 이러한 물동량 처리량을 볼 때 도내 항만들의 성장 가능성은 충분하다고 판단된다.

○ 충남지역에서 물동량을 처리하는 항만은 대산항 1곳으로, 2007~2010년 기간 대산항의 컨테이너 물동량은 연평균 146.4% 의 급속한 성장 추세를 보이고 있다.

○ 또한 대중국 컨테이너 물동량도 연평균 85.3%의 높은 성장세를 보이고 있는 것으로 나타났다.

○ 이러한 도내 항만 현황과 충남의 물동량 현황을 통하여 항만 발전 잠재력을 살펴보았으며, 도내 수출입 기업들의 설문을 통하여 항만 활성화 방안을 도출하였다.

○ 그 결과 도내 항만 활성화를 위하여 ① 홍보전략 강화, ② 다양한 인센티브 지원, ③ 다양한 정기항로 구축 및 개발, ④ 항만 기능 강화 및 기반시설 구축, ⑤ 항만 배후부지 개발 및 항만산업 육성, ⑥ 항만관련 조직 전문화가 필요하다는 결론이 도출되었다.

Ⅰ. 서론

○ 2009년 정부의 항만법 개정으로 15개 무역항과 25개 연안항의 개발 및 관리 운영사무 권한이 관할 지방자치단체에 위임되었고, 2013년에는 항만 계획 등 모든 위임사무가 이양될 계획이다.

○ 이러한 항만개발 및 관리권의 지방이양에 따라 지방자치단체차원의 종합적이고 실행가능한 항만발전 계획 수립이 필요하다.

○ 충남도 내에는 5개 무역항과 2개의 연안항이 입지하고 있다. 이중 무역항은 평택·당진항, 대산항, 태안항, 보령항, 장항항이 있으며, 연안항은 대천항, 비인항이 있다.

○ 따라서 이러한 지역내 항만을 활용한 지역발전 방안이 모색될 필요가 있으며, 이는 항만의 개발, 운영, 관리 차원에서 지역의 특성을 반영하여 추진될 필요가 있다. 특히, 지역의 기업지원 서비스와 연관하여 물류 유통 차원에서 기업의 생산성, 효율성을 높이는 방안이 함께 모색될 필요가 있다.

○ 그러나 설문조사 결과를 살펴보면 도내 수출입기업들은 충남의 항만에 대하여 약 30% 정도만 인지하고 있는 것으로 나타났다.

○ 따라서 지역내 위치한 기업들의 수출입 물량이 도내 항만을 통하여 처리된다면 충남도 차원에서는 항만을 활용한 지역 활성화에 도움이 될 수 있을 것으로 판단된다.

○ 그리고 지역의 기업들 또한 물류비용 감소, 시간비용 감소 등 비용절감에 기여할 수 있다.

○ 또한 물동량 증가, 정기항로 다양화 등의 항만 활성화는 항만과 관련된 다양한 관련 산업의 입지가 증가될 것으로 예상된다.

Ⅱ. 충남도 항만 및 물동량 현황

1. 충남의 항만 현황

○ 2010년 말 충남에는 5개의 무역항(평택·당진항, 대산항, 보령항, 장항항, 태안항)이 위치하고 있다.

○ 전국 29개 무역항 대비 항만 물동량을 비교해 보면 충남에 위치한 항만 중 가장 많은 화물을 처리하고 있는 항만은 평택-당진항으로서 전국 5위의 화물처리량을 기록하고 있다. 그리고 대산항은 전국 6위를 기록하고 있는 것으로 나타났다.

○ 위험화물 처리량 기준으로는 대산항이 울산항, 광양항 다음으로 많은 화물을 처리하고 있다.

<표 1> 국내 항만 물동량 상위순위 (2010년 전국29개 무역항 기준)

화물처리량 기준		(천R/T)
순위	항만	화물처리량
1	부산항	221,862
2	광양항	182,473
3	울산항	169,152
4	인천항	131,748
5	평택당진항	68,881
6	대산항	54,086
7	포항항	53,195
8	삼천포항	24,049
9	동해항	22,341
10	군산항	17,091

위험 화물처리량 기준		(천R/T)
순위	항만	위험화물처리량
1	울산항	114,915
2	광양항	82,675
3	대산항	46,619
4	인천항	42,157
5	평택당진항	20,323
6	부산항	9,000
7	여수항	7,281
8	마산항	1,706
9	군산항	1,651
10	목포항	888

자료: 2010 해운통계연보

주) 위험 화물처리량은 2009년 기준임

2. 충남 물동량 현황

○ 세계 컨테이너 물동량을 살펴보면 2000년에서 2009년 기간 연평균 8.1% 증가하였으나, 동북아 지역은 연평균 14% 증가하였다.

○ 국내 항만 물동량 추이는 2000년에서 2010년 기간 연평균 3.7% 증가하였으며, 국내 컨테이너 물동량은 같은 기간 연평균 9.3% 증가하였다.

1) 수출입 물동량

○ 충남지역은 울산, 전남지역에 이어 국내 3위의 수출입 물동량 반출입 지역으로서 국내 일반화물 수출입 물동량의 13.5%를 차지하고 있다. 이중 수출은 8.1%, 수입은 15.0%의 비중을 보이고 있다.

○ 충남지역의 수출입 일반화물은 주로 대산항을 이용하였는데, 이중 수출화물 73%, 수입화물 56%를 차지했다. 그 외 평택·당진항, 인천항, 군산항을 일부 이용하고 있는 것으로 나타났다.

○ 대산항을 통해 수입되는 화물은 대부분 원유로서 대산항 배후지에 위치한 석유화학공장으로 파이프를 통해 이동되고 있다. 수출화물 역시 인근 석유화학공장에서 생산된 제품이 대부분이며 액체의 경우는 파이프로, 고체 화물은 차량으로 대산항으로 이동하여 수출되고 있다.

○ 태안항 및 보령항은 주로 석탄을 수입하는 항만으로 화력발전소로 석탄이 이동되고 있다.

○ 장항항의 경우에는 주로 모래, 잡화, 시멘트, 활석 등을 처리하고 있으며, 대부분 도로를 통하여 항만 배후지로 이동되고 있다.

<표 2> 항만별 수출입 일반화물 처리 비중

(단위 : %)

구분	부산항	인천항	평택당진항	대산항	군산항	광양항
비중	0.57	1.86	5.17	58.62	1.93	0.43
구분	마산항	울산항	포항항	동해항	기타	
비중	0.19	1.31	0.46	0.02	29.44	

자료: 2009년 국가 교통수요조사 및 DB 구축사업, 한국해양수산개발원(2010)

2) 항만별 물동량 현황

○ 2006~2010년 기간 동안 중국과 충남 지역 5개 무역항의 물동량 처리실적은 장항항을 제외하고는 지속적인 증가 추세를 보이고 있다.

○ 연평균 증가율을 살펴보면 평택·당진항이 20.2%로 가장 높은 증가율을 보이고 있으며, 보령항 12.8%, 태안항 11.3%, 대산항 7.0%의 순을 보이고 있다.

○ 반면 장항항의 경우에는 2007년 이후 대 중국 물동량이 줄어들고 있는 추세로 연평균 2.4% 감소하고 있는 것으로 나타났다.

<표 3> 충남도 주요 항만별 총 물동량 처리설적

(단위: 천R/T)

구분	2006	2007	2008	2009	2010	연평균증가율
평택당진항	38,067	42,687	44,798	46,290	68,881	20.2%
대산항	42,272	43,078	48,402	51,798	54,087	7.0%
보령항	9,064	9,018	11,029	11,642	13,688	12.8%
장항항	280	369	266	215	253	-2.4%
태안항	8,465	11,090	11,889	12,058	12,299	11.3%

자료: 국토해양부 해운항만물류정보시스템(www.spidc.go.kr)

○ 충남지역 무역항 중 컨테이너 물동량을 처리하는 항만은 대산항 1곳으로 나타났다. 2007~2010년 기간 대산항의 컨테이너 물동량은 연평균 146.4%의 급속한 성장 추세를 보이고 있다.

○ 또한 대중국 컨테이너 물동량도 연평균 85.3%의 높은 성장세를 보이고 있으나, 대중국 물동량 비중은 줄어들고 있는 추세이다.

<표 4> 대산항 컨테이너 물동량 처리실적

(단위 : TEU, %)

구분	2007	2008	2009	2010	연평균증가율
물동량	8,388	9,243	29,031	45,233	146.4
대중국물동량	7,241	7,492	21,825	25,780	85.3
대중국비중	86.3	81.1	75.2	57.0	-

자료: 국토해양부 해운항만물류정보시스템(www.spidc.go.kr)

Ⅲ. 설문조사 분석결과

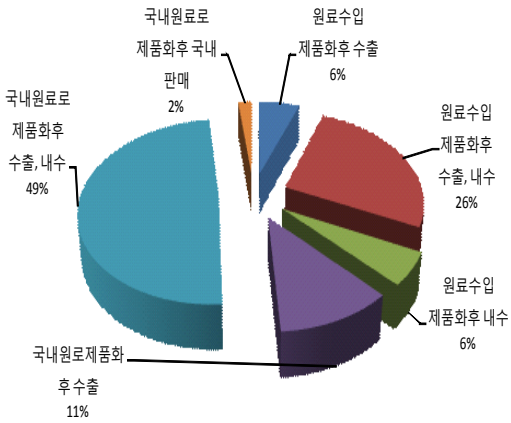
1. 설문결과

○ 설문은 올해 3월 21일부터 5월 7일까지 총 53업체를 대상으로 진행하였다.

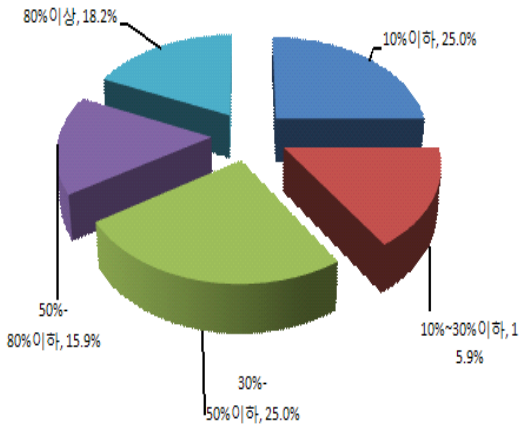
1) 원자재 및 제품의 수출입 형태 및 수출입 비중

○ 수출입형태로는 국내원료로 제품화 후 수출 또는 내수의 비중이 49.1%, 원료수입 제품화후 수출 또는 내수의 비중이 26.4% 순으로 조사되었다.

○ 원자재 및 제품의 수출입 비중은 30%-50% 이하가 15.9%, 10% 이하가 25%로 나타났다.



<수출입 형태>

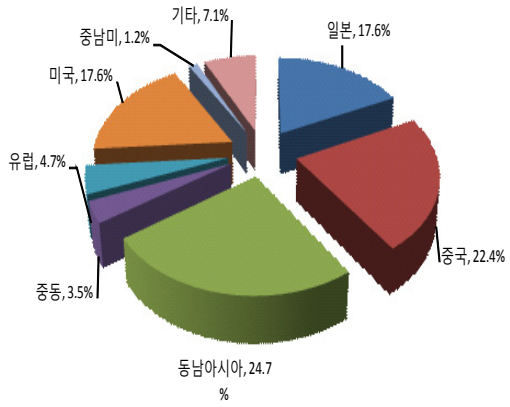


<수출입 비중>

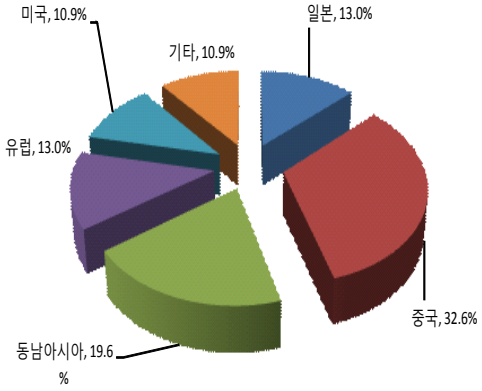
2) 주요 수출상대국 및 수입상대국

○ 주요 수출 상대국으로는 동남아시아가 24.7%로 가장 많은 것으로 나타났으며, 그 다음으로 중국 22.4%, 미국, 일본이 17.6%로 나타났다.

○ 주요 수입상대국으로는 중국의 비중이 32.6%로 가장 크게 나타났으며, 그 다음으로 일본과 유럽이 13.0%, 미국 10%의 순으로 나타났다.



<수출 상대국>

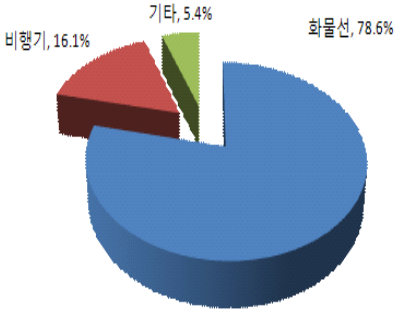


<수입 상대국>

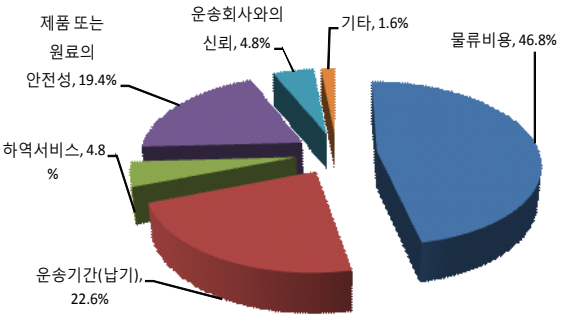
3) 수출입시 운송수단 및 수출입시 고려사항

○ 수출입시 운송수단으로는 화물선 78.6%, 비행기 16.1%의 순으로 나타났다.

○ 제품 또는 원료 수출입시 고려사항으로는 물류비용이 46.8%로 가장 크게 나타났으며, 그 다음으로 운송기간(납기)이 22.6%, 제품 또는 원료의 안전성이 19.4%로 나타났다.



<수출입시 운송수단>

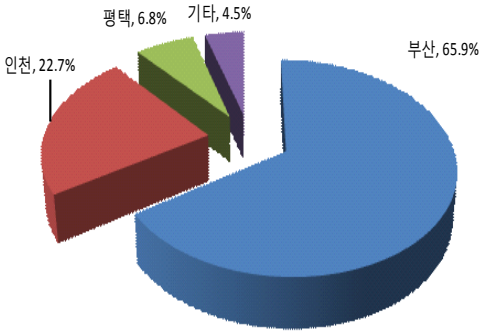


<수출입시 고려사항>

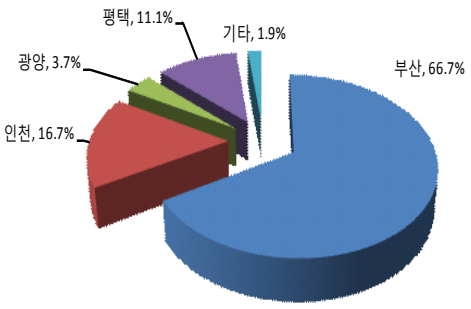
4) 수입시 이용항만 및 수출시 이용항만

○ 수입시 이용항만은 부산이 65.9%, 인천 22.7%, 평택이 6.8%로 나타났으며, 충남도내의 항만을 이용하는 업체는 없는 것으로 나타났다.

○ 수출시 이용하는 국내 항만으로는 부산 66.7%, 인천 16.7%, 평택 11.1%의 순으로 나타났으며, 도내 항만을 이용하는 업체는 없는 것으로 조사되었다.



<수입시 이용항만>

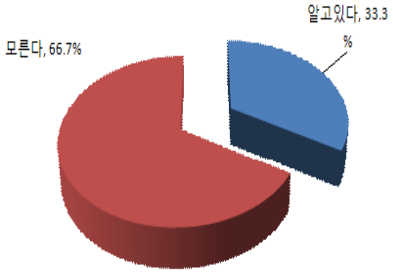


<수출시 이용항만>

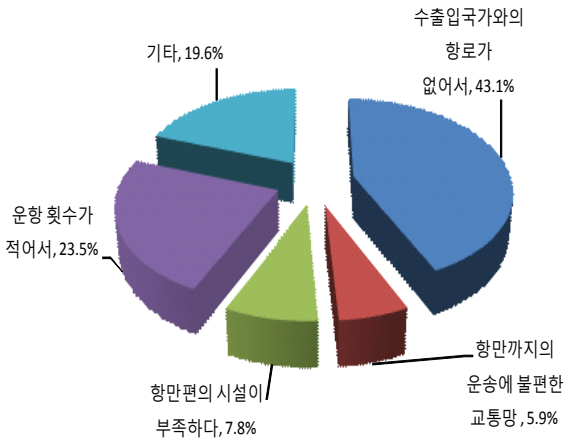
5) 도내 항만 취급화물 인식 유무 및 이용하지 않는 이유

○ 도내 항만에서 취급하는 화물 종류에 대하여 알고 있다는 대답이 33.3%, 모른다는 대답 66.7%로 전체 업체의 30%정도만이 도내 항만에 대하여 알고 있는 것으로 나타났다.

○ 도내 항만(대산항)을 이용하지 않는 이유로는 수출입 국가와의 항로가 없다는 항목이 43.1%로 가장 크게 나타났으며, 그 다음으로 운항횟수가 적다는 비중이 23.5%, 기타 19.6%로 나타났다.



<도내 항만 인식 유무>

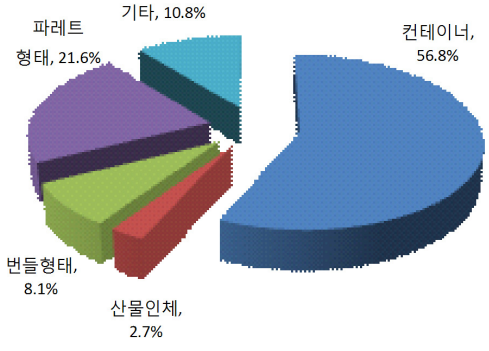


<도내 항만 이용하지 않는 이유>

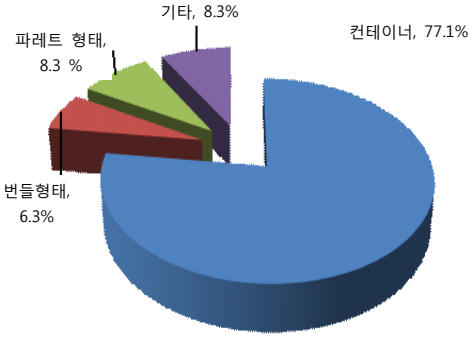
6) 원자재 수입형태 및 수출형태

○ 원자재 수입형태로는 컨테이너가 56.8%, 파레트 형태가 21.6%, 기타 10.8%의 순으로 나타났다.

○ 제품의 수출형태로는 컨테이너 77.1%, 파레트 형태와 기타가 8.3%, 번들형태가 6.3%로 나타났다.



<원자재 수입형태>

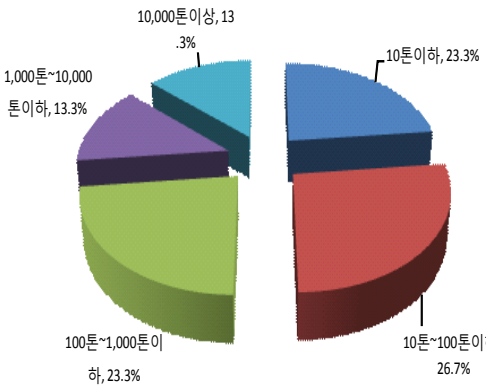


<제품 수출형태>

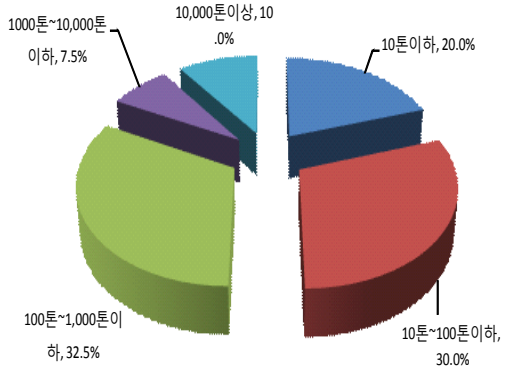
7) 월평균 수입 물동량 및 수출물동량

○ 월평균 수입 물동량으로는 10톤-100톤 이하가 26.7%로 가장 크게 나타났으며, 그 다음으로 10톤 이하와 100톤-1,000톤 이하의 비중이 23.3%로 조사되었다.

○ 월평균 수출물동량은 100톤-1,000톤 이하의 비중이 32.5%로 가장 컸으며, 그 다음으로 10톤-100톤 이하 30%, 10톤 이하가 20%로 조사되었다.



< 월평균 수입 물동량>

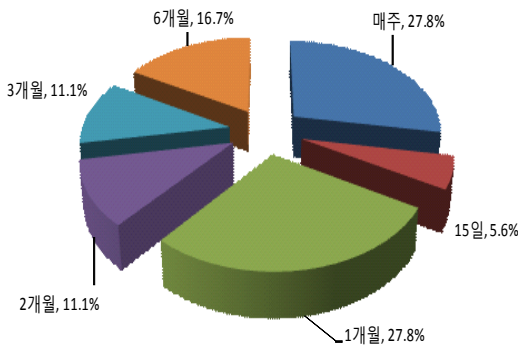


< 월평균 수출물동량>

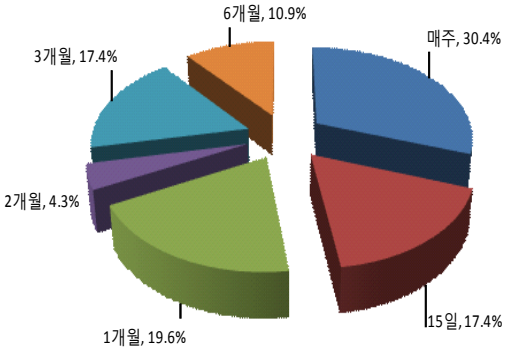
8) 수출입 물동량 반출주기

○ 수입 물동량 반출 주기는 매주와 1개월이라는 응답이 27.8%로 가장 많은 빈도를 나타냈으며, 그 다음으로 6개월 16.7%의 순으로 조사되었다.

○ 수출 물동량의 반출 주기는 매주의 응답이 30.4%로 가장 크게 나타났으며, 그 다음으로 1개월 19.6%, 15일과 3개월이 17.4%의 순으로 나타났다.



<수입 물동량 반출 주기>

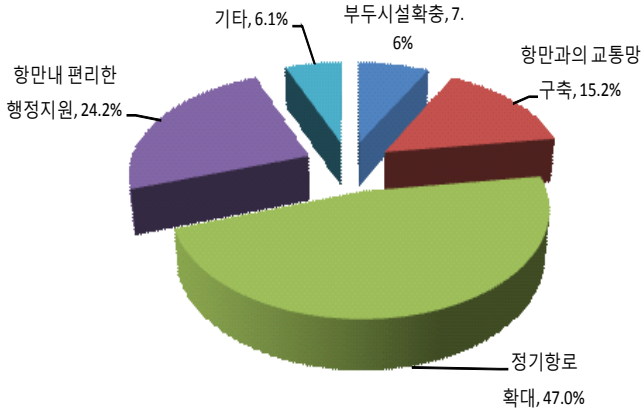


<수출 물동량 반출 주기>

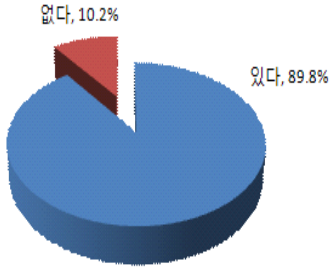
9) 도내 항만 개선 사항 및 개선시 이용 의향

○ 도내 항만의 개선사항으로는 정기항로 확대가 47%, 항만 내 편리한 행정지원 24.2%, 항만과의 교통망 구축이 15.2%의 순으로 조사되었다,

○ 도내 항만 개선시 이용할 의향이 있느냐에 대한 응답으로는 있다가 89.8%로 나타났다.



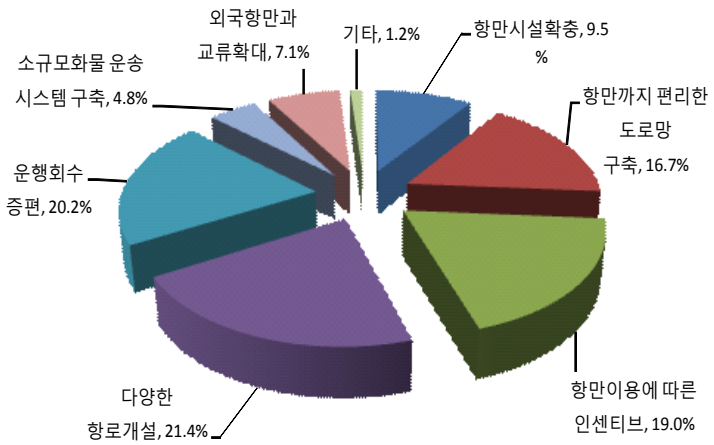
<도내 항만 개선 사항>



<개선시 이용 의향>

10) 도 항만정책 역점 사항

○ 도 항만정책 추진시 역점을 두어야 할 사항으로는 다양한 항로 개설이 21.4%로 가장 크게 나타났으며, 운행회수 증편이 20.2%, 항만이용에 따른 인센티브 제공이 19.0%, 항만까지 편리한 도로망 구축이 16.7%의 순으로 나타났다.



<도 항만정책 역점 사항>

Ⅳ. 정책제언

1. 홍보전략 강화

○ 대부분의 화주들과 기업들은 도내 항만에 대한 정보를 가지고 있지 않거나 불완전하게 인식하고 있는 것으로 조사되었다.

○ 인천, 부산항 등은 오랜 기간 동안 세계적인 항만으로 이름이 알려져 있으나 대산항의 경우에는 후발주자로서 홍보를 통하여 이름을 알릴 필요가 있다.

○ 다만 주변의 평택·당진항, 보령, 군장항 등 대형항만이 입지해 있어 경쟁 여건이 치열할 것으로 판단된다.

2. 다양한 인센티브 지원[1)]

○ 우리나라 항만의 인센티브는 동북아 항만 간 경쟁이 심화되면서 동북아 주요국 항만청에서 시행하고 있는 환적화물 유치를 위한 인센티브 제도에 대응하기 위하여 2004년 부산항과 광양항에서 처음 도입되었다.

○ 이후 국내 대부분의 항만에서 선사, 포워더 등을 대상으로 화물유치 전략의 일환으로 시행되고 있다.

○ 따라서 국내외에서 시행되고 있는 다양한 인센티브 중에서 경쟁력 있고 적용 가능한 제도를 도입할 필요가 있다.

○ 특히 후발주자인 대산항이 다른 항만들과 경쟁하기 위해 항만이용에 따른 가격경쟁이 중요하다. 타 지역 항만과의 경쟁력 강화 및 안정적 화물유치를 위하여 인센티브 지원 정책이 추진될 필요가 있다.

○ 컨테이너 화물 유치 인센티브제도는 군산항, 광양항, 평택항 등 국내 항만에서 추진되고 있다.

- 현재 서산시 시비로 14억원을 지원중이며, 다른 국내 항만의 경우 50%가량을 도비로 지원되고 있다.

3. 다양한 정기항로 구축 및 개발

○ 대 중국 및 서해 중부권 항만물동량 유치를 위한 다양한 정기항로 개발은 경쟁력 확보를 위한 필수적인 방법이다.

○ 수출입 균형 및 여객이 공존하는 항로 개발을 통하여 항만의 활력을 증진시키고 지역경제를 활성화할 필요가 있다.

○ 대 중국 여객수요를 담당하는 국제쾌속선 정기항로 개설이 필요하다. 현재 대산항-용안항(중국 산동성 영성시)간 여객 항로 개설이 추진중에 있다. 또한 북중국 컨테이너선 정기항로 개설(청도항, 천진항, 대련항 등)이 필요하다.

1) 국내 항만 및 해외 항만 인센티브는 부록을 참고할 것

4. 항만 기능 강화 및 기반시설 구축

○ 서해 중부권 해상물류센터 확보를 통한 항만도시 기능 강화를 위하여 국가부두 조기 건설이 필요하고, 당진-대전 고속도로의 대산항까지 고속국도 연결 및 항만 접근성 강화가 필요하다.

5. 항만 배후부지 개발 및 항만산업 육성

○ 항만 배후부지 개발 및 항만물류인프라 확충을 통한 신 물류중심지로의 도약이 필요하다.
○ 평택항의 경우 43만평의 배후부지를 조성하여 물류인프라 및 항만 산업을 육성하고 있다.
○ 현재 서산시에는 40여개의 해운항만 업체가 입지해 있으며 이들 업체에서 근무하는 인원이 약 500명 정도이다.
○ 대산항 활성화를 위한 배후부지 개발을 통하여 물류관련 기업, 하역사, 예인업, 화물운송업, 해운업 등의 기업 입지가 가능할 것으로 예상된다.

6. 항만관련 조직 전문화

○ 항만관련 서비스 향상을 위하여 조직의 전문화 및 전문인력 충원이 필요하다.
○ 주변 광역자치단체의 경우 경기도 11명, 인천 36명, 전남 18명 등의 인력이 근무하고 있으며, 기초자치단체의 경우에도 군산의 경우 14명, 광영 10명, 평택 15명 등의 인력구성이 되어 있다.
○ 그러나 현재 서산시 3명, 당진 1명의 전문인력이 항만관련 업무를 추진중에 있다.
○ 따라서 전문적인 일반선박 직류 공무원의 충원은 물론, 장기적으로 항만운영을 위한 항만공사의 설립이 필요하다.

◆ 참 고 자 료 ◆

- 길광수(2011.2), 광양항 인센티브제도 개편의의와 향후 정책방향, 계간 해양수산
- 대산지방해양항만청 홈페이지 (http://daesan.mltm.go.kr/)
- 서산시 항만물류 지원시책과 충남도 항만정책 방향에 대하여(2011.2), 서산시 내부자료
- 해양수산개발원 홈페이지 동향분석(전망, 통계)자료 (http://www.kmi.re.kr/)
- 국토해양부 해운항만물류정보시스템 (www.spidc.go.kr)

임 영 빈, hbyim@cdi.re.kr
충남발전연구원 지역경제연구부 책임연구원
Tel. 041-840-1164

임 준 홍, jhim@cdi.re.kr
충남발전연구원 기획조정연구부 책임연구원
Tel. 041-840-1121

<부록 1> 국내 항만의 인센티브 부여 현황(부산항)

<table>
<tr><th colspan="2">수혜자</th><th>시행내용</th></tr>
<tr><td rowspan="3">선사</td><td>지급방식</td><td>익년도 항비(입출항료, 접안료, 정박료)에서 감면</td></tr>
<tr><td>물량증가
인센티브</td><td>- 지급기준: 연간 환적화물 5,000TEU 이상 처리 선사
- 지급기준: 전체 증가물량에 대하 해당구간 금액 적용
<table>
<tr><th>증가물량(TEU)</th><th>금액(원/TEU)</th></tr>
<tr><td>1~20,000</td><td>5,000</td></tr>
<tr><td>20,001~40,000</td><td>6,000</td></tr>
<tr><td>40,001~60,000</td><td>7,000</td></tr>
<tr><td>60,001~80,000</td><td>8,000</td></tr>
<tr><td>80,001~100,000</td><td>9,000</td></tr>
<tr><td>100,001~</td><td>10,000</td></tr>
</table>
- 1선사당 지급 상한액: 20억원</td></tr>
<tr><td>실적인센
티브</td><td>- 지급대상 : 연간 환적화물 5,000TEU 이상 처리 선사
- 지급총액 : 40억원
- 선사별 인센티브 산출공식: 선사별 지급금액=40억원 × αi/A
(A; 기준년도 대상선사별 환적 물량 총합,
αi: 기준년도 각 대상선사별 환적물량)</td></tr>
<tr><td colspan="2">연근해
선사 지원</td><td>- 지급대상: SOC 환적화물 수송실적이 연간 5,000TEU 이상 연근해 선사
- 지급총액: 10억원
- 선사별 인센티브 산출공식: 선사별 지급금액 = 10억원 × αi/A
- 지급상한: 각 선사당 2억원
* 실적인센티브와 연근해 선사지원 인센티브 중 유리한 1항목 선택, 중복 수혜 불가</td></tr>
<tr><td colspan="2">운영사</td><td>- 지급대상: 단일선사 환적화물 1년간 10만 TEU 이상 유치한 운영사
- 1차년도 지급기준
• 10만TEU 이상 증가: 증가물동량 1TEU당 5천원
• 30만TEU 이상 증가: 증가물동량 1TEU당 7천원
- 2차년도 지급 기준
• 1차년도 증가물량 유지시 1차년도 지급액의 50% 지급
• 1차년도 증가물량 초과시 TEU당 5천원 또는 7천원 지급
• 1차년도 대비 감소시 감소한 물량에 대한 위약금 부과
* 위약금: 2차년도 인센티브 단가에 해당하는 금액
- 지금상한: 유치 선사 당 20억원
* 신청 이후 2년간 지원
- 기타: 국내항만간, 터미널간 이동 물량은 제외/ 운영사 물동량 산정 및 인센티브 금액 확정을 위한 심사평가 위원회 구성/ 당사자간 이견이 있을시 부산항만청 해석을 따름</td></tr>
</table>

자료: 부산항만공사 홈페이지
길광수(2011.2), 광영항 인센티브제도 개편의의와 향후 정책방향, 계간 해양수산

<부록 2> 외국 주요항만 인센티브제도 시행 주요 내용

구분	인센티브제도 내용
상하이항 (중국)	- 수출입화물 전년대비 20% 이하 증가: 4% 하역료 할인, 전년대비 20% 이상 증가시 8% 하역료 할인 - 환적화물: 19% 이상 증가 20%할인, 20%이상 증가 30% 할인 - 환적화물 양·적하 중 1회만 하역비용 받음
닝보항 (중국)	- 당해년도 총물동량(수출입+환적)을 전년도 물동량으로 나누어 100% 미달시에도 상위 15개 선사에 대하 항만요율 5%할인 - 전년도 물량을 초과하고 전년대비 1~19% 증가시 추가 5% 할인, 전년대비 30% 증가시 추가 2%할인 - 별도의 환적화물 인센티브 없으나 양·적하 중 1회만 하역비용 받음
칭다오항 (중국)	- 수출입화물: 구간별 할인, 2만TEU~80만TEU 이상 처리시 3~16%할인 - 환적화물: 기본요율의 70% 할인, 양·적하 중 1회만 비용 발생 - 신규항로: 하역료 20% 할인
텐진항 (중국)	- 전년 대비 물량 증가량에 따라 하역료 감면: 5만TEU 이상 5%할인 - 신규항로: 하역료 15% 할인 - 환적화물: 양·적하 중 1회만 비용 발생
카오슝항 (대만)	- (선사전용 터미널)연간33만TEU 이상처리: 임대료 9만 달러 감면 • 추가 목표달성(45만~200만TEU 처리): 구간별 5~11% 임대료 감면 • 총물동량 기준 1위 9만달러, 2위 6만달러, 3위 4.5만달러, 4위 3만달러 제공 - 환적화물: 전년대비 1만TEU 이상 증가시 임대료 9만달러 감면, 환적비율(50~80% 이상)에 따라 1.5만~2.4만달러 감면
싱가포르항 (싱가폴)	- 선대교체 인센티브: 컨테니너 1unit당 공시요율보다 48~66% 할인적용 - 항만청과의 사적계약에 따라 하역료 할인 - 환적화물 : 7일간 장치료 면제

자료: 길광수(2011.2), 광영항 인센티브제도 개편의의와 향후 정책방향, 계간 해양수산

충남리포트 발간리스트

구분	제 목	집필자	발행일
2008-01	허베이 스피리트(Hebei Spirit)호 기름유출 사고와 지역발전 전략	송두범	2008. 1.21
2008-02	황해경제자유구역 지정과 향후 발전 과제	강영주	2008. 2.22
2008-03	충청남도 공공디자인 추진전략	이충훈・권영현	2008. 3.19
2008-04	국가적 도시재생연구 추진에 따른 충청남도의 대응과제	조봉운・송두범	2008. 5. 2
2008-05	「국제과학비즈니스벨트」의 핵심내용 및 성공적 구축과제	송두범・강영주	2008. 5.27
2008-06	방위산업의 현황과 국방과학클러스터 구축방안	이관률	2008. 6.19
2008-07	외국인 직접투자의 지역경제 파급효과	신동호・강영주	2008. 7.30
2008-08	충남 중소제조업의 성장과 변화 분석	백운성	2008. 8.29
2008-09	충남 균형발전지표 개발 및 시・군별 균형발전 평가	원종문・강영주	2008. 9.30
2008-10	「신성장동력 비전 및 발전전략」 발표에 따른 충남의 대응방안	백운성	2008.10.30
2008-11	국가경쟁력 강화를 위한 국토이용 효율화 방안 분석	오용준	2008.11.28
2008-12	생물다양성 국내외 현황 및 확보 방안	정옥식	2008.12.30
2009-01	충남 지역경제살리기를 위한 부품소재 전문 농공단지 활성화 전략	강영주	2009. 1.30
2009-02	충청남도의 금강 살리기 연계 발전전략	한상욱	2009. 2.24
2009-03	충남의 온실가스 배출특성 분석	정종관	2009. 3.11
2009-04	바람직한 금강 하구역 개선을 위한 부분 해수유통 방안	전승수・한상욱	2009. 3.18
2009-05	굴포운하의 역사적 의의와 현대적 활용방안	오석민・한상욱	2009. 4.24
2009-06	안면도국제꽃박람회의 지역파급효과와 발전전략	이인배	2009. 5. 8
2009-07	충청남도의 사회적기업 육성전략	임준홍	2009. 6.29
2009-08	태안군 녹색성장메카 육성을 위한 환경생태관광의 여건과 발전전략	이인배	2009. 7.23
2009-09	이야기길 관광자원화 사례로 본 충청남도의 대응과제와 발전전략	최인호	2009. 8. 6
2009-10	로컬푸드의 실태 및 충남의 실천과제	윤병선・유학열	2009. 9. 7
2009-11	충남 전통시장의 특성과 활성화 전략	임준홍・이상준외	2009. 9.30
2009-12	지역 통계발전을 위한 실천 방안	조한석・백운성	2009.10.30
2009-13	충남 농수산품 수출실태와 활성화 전략	임형빈・유학열	2009.11. 9
2009-14	행정중심복합도시 건설은 반드시 지속 추진되어야 한다!	김용웅	2009.11.18
2009-15	충남지역 자원봉사활동의 실태와 활성화 방안	이재완・이관률	2009.12.11
2009-16	대전・충남의 금융산업과 지역발전	류덕위・김양중	2009.12.31

구분	제 목	집필자	발행일
2010-01	국가 도시재생 정책에 대응한 충남의 도시재생 전략	임준홍 · 조수희외	2010. 1.29
2010-02	대전충남지역 4년제 대학졸업생의 노동시장분석	김동준 · 김양중	2010. 2.24
2010-03	충남의 지역경제 개관 -사회계정행렬(SAM)을 통한 분석	임재영	2010. 3.10
2010-04	충청남도 사회적 기업 육성전략 II	이용재 · 임준홍	2010. 3.18
2010-05	충청남도 공공디자인 추진전략 II	이충훈 · 권영현	2010. 4. 5
2010-06	아 · 태지역 인적자원개발과 충남의 정책적 시사점	최병학	2010. 4.30
2010-07	중국 시장에 대한 충남의 수출경쟁력 분석	김양중	2010. 5.10
2010-08	충남 도시농촌 교류정책의 현황 및 과제	송두범	2010. 5.27
2010-09	대전 · 충남지역 전문대 졸업생의 노동시장분석	김동준 · 김양중	2010. 6. 3
2010-10	기후변화에 의한 해수면 상승이 충남 연안역에 미치는 영향	장동호 · 윤정미	2010. 6.21
2010-11	충남 귀농 · 귀촌 실태 분석과 과제	유학열	2010. 8. 9
2010-12	충남경제의 성장패러다임 전환을 위한 전략과 과제	신동호	2010. 8.16
2010-13	충남 지역경제 10년과 과제(1998년-2007년)	임재영	2010. 8.19
2010-14	기후변화의 영향과 충남의 대응정책	이인희	2010.10. 6
2010-15	사람중심, 행복한 도시 만들기를 위한 정책과제	조명래 · 임준홍외	2010.10.29
2010-16	충남형 사회적기업 육성을 위한 중간지원기관 설립 및 운영방안	임준홍 · 김양중외	2010.11.09
2010-17	충청광역경제권의 산업간 연계구조 분석	임형빈	2010.11.16
2010-18	충남의 저탄소 녹색도시정책과 과제	오용준	2010.12.30
2011-01	경관법 개정에 따른 충남도 및 시 · 군의 대응방안	한상욱	2011.01.13
2011-02	2011년 충남의 GRDP 전망	김양중 · 이선호	2011.02.10
2011-03	고령화시대를 위한 유니버설 디자인	이충훈	2011.03.31
2011-04	야생동물 서식환경 보호를 위한 우선보전 연결구간 선정	사공정희	2011.04.21
2011-05	상권활성화제도를 통한 전통시장 활성화 전략	임준홍 외3명	2011.05.02
2011-06	수질오염총량관리제! 중앙정부와 지자체간 역할 정립이 필요하다	이상진 · 김영일	2011.06.23
2011-07	민선 5기 충남도정 1년을 말한다	성태규외	2011.06.30

▣ 충남발전연구원 홈페이지(www.cdi.re.kr)에서 쉽게 볼 수 있으며, 인용시 출처를 정확히 밝혀주세요!