

현안과제연구
2011. 5

충남도내 항만 활성화 방안 기초연구

— 수출입기업 의식조사를 중심으로 —

연구수행: 지역경제연구부 임형빈
기획조정연구실 임준홍

충남도내 항만 활성화 방안 기초연구

- 목 차 -

I. 연구의 개요	1
1. 연구의 배경 및 목적	1
2. 도내 항만 현황	2
II. 설문조사 분석결과	4
1. 설문결과	4
2. 설문결과 요약 및 시사점	16
III. 항만 활성화 방안	17
1. 홍보전략 강화	17
2. 다양한 인센티브 지원	17
3. 다양한 정기항로 구축 및 개발	19
4. 항만 기능 강화 및 기반시설 구축	20
5. 항만 배후부지 개발 및 항만산업 육성	20
6. 항만관련 조직 전문화	20

■ 참고문헌

부록. 설문조사표

I . 연구의 개요

1. 연구의 배경 및 목적

- 2009년 정부의 항만법 개정으로 15개 무역항과 25개 연안항의 개발 및 관리 운영 사무 권한이 관할 지방자치단체에 위임되고, 2013년에는 위임사무가 이양될 계획임
- 이러한 항만개발 및 관리권의 지방이양에 따라 지방자치단체차원의 종합적이고 실행가능한 항만발전 계획을 수립할 필요함
- 충남도 내에는 우리나라 무역항 29개 중 5개 항만과 연안항 25개 중 2개 항만이 입지하고 있음
 - 충남내 무역항: 당진항, 대산항, 태안항, 보령항, 장항항
 - 충남내 연안항: 대천항, 비인항
- 따라서 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 있음
- 따라서 본 연구의 목적은 도내 이용 활성화를 위하여 수출입업체 및 해운 관련업체들의 설문과 인터뷰를 통하여 활성화 방안을 도출하도록 함
- 연구 대상지는 충남 도내 서산시에 위치한 대산항이며 항만 활성화를 통하여 도내 기업들의 물류서비스 등 기업 지원 서비스 강화를 목적으로 함
- 무역항인 대산항은 2009년 현재 화물처리량 기준으로 전국 5위권을 유지하고 있으며, 특히 전국 29개 무역항 중 컨테이너 화물 물동량 증가율이 가장 큰 항만으로 서 충청권 최초로 수입 컨테이너 화물 유치에 성공하였음
- 현재 컨테이너 정기항로는 1개에서 5개로 확대 운영되고 있으며 향후 다양한 항로 개발이 예상되고 있음
- 따라서 지역내 위치한 기업들의 수출입 물량이 대산항을 통하여 처리된다면 충남도 차원에서는 항만을 활용한 지역 활성화에 도움이 될 수 있을 것으로 판단됨
- 그리고 지역의 기업들 또한 물류비용 감소, 시간비용 감소 등 비용절감에 도움을 줄 수 있을 것으로 기대됨
- 또한 물동량 증가, 정기항로 다양화 등의 항만 활성화는 항만과 관련된 다양한 관련 산업의 입지가 증가할 것으로 예상됨

2. 도내 항만 현황

1) 도내 항만 현황

- 충남의 무역항은 5개소로 총 접안능력 47선석, 하역능력은 4,026천톤/년이며, 연안항은 2개소로 접안능력이 756척, 하역능력은 552천톤/년 임

<표> 도내 항만 시설 현황(무역항, 연안항)

구분		현황	하역능력(만톤/년)
무역항	소계	47선석	4,026
	평택당진항	5만톤급 20선석	1,687
	대산항	25만톤급 21선석	530
	보령항	13만톤급 2선석	1,067
	장항항	1만톤급 2선석	163
	태안항	15만톤급 2선석	579
연안항	대천항	접안시설: 1480m 방파제: 1220m 호안: 1085m	-
	비인항	접안시설: 279m 방파제: 401m 호안: 691m	-

2) 대산항 현황

- 대산항은 1991.10.14 무역항으로 지정된 이래 현대오일뱅크(주), (주)씨텍, 삼성토탈(주) 등 유화3사의 항만시설을 중심으로 운영하고 있음
- 2006년 12월 충청권 최초의 공용부두(2만DWT급 1선석)가 준공됨에 따라 서해 중부권 종합물류 중심지로 부상중 임
- 연간 약5,800여척의 선박이 약 4,300만톤의 화물을 수송하고 지역경제 활성화에 크게 기여하고 있음
- 2011년에는 대산항 1단계 2차 공사의 준공으로 2만 DWT, 3만DWT, 2000TEU 부두 등 총 3석을 추가로 개장함에 따라 서해 중부권 물류중심지로서의 가능성이 높아짐

- 서산에 위치한 대산항은 1991년 10월 무역항으로 지정되었으며 2011년 현재 총 23 선석의 부두가 운영되고 있음

<표> 항만 개요

항 내수면적	항로	항로폭	수심	선석	하역능력 (천R/T, 년)
69km ²	14.2km	0.3~1km	11~40m (평균 14m)	23선석	64,000

자료: 대산지방해양항만청 홈페이지

- 선박입항수는 2009년 기준 5,866척으로 연평균 6.7%의 증가율을 나타내고 있음

<표> 화물 선박입항

(단위:척)

구분	'04	'05	'06	'07	'08	'09	연평균증가율
대 산 항	4,386	4,587	4,870	5,270	5,492	5,866	6.7%

자료: 대산지방해양항만청 홈페이지

- 전국 29개 무역항 대비 항만 물동량을 비교해 보면 대산항은 전국 5위의 화물처리량을 기록하고 있음
- 위험화물 처리량 기준으로는 울산항, 광양항 다음으로 많은 화물을 처리하고 있음

<표> 국내 항만 물동량 순위(2009년 전국29개 무역항 대비)

화물처리량 기준 (천R/T)			위험 화물처리량 기준 (천R/T)		
순위	항만	화물처리량	순위	항만	위험화물처리량
1	부산항	221,862	1	울산항	114,915
2	광양항	182,473	2	광양항	82,675
3	울산항	169,152	3	대산항	46,619
4	인천항	131,748	4	인천항	42,157
5	대산항	64,712	5	평택당진항	20,323
6	포항항	57,149	6	부산항	9,000
7	평택당진항	51,318	7	여수항	7281
8	삼천포항	24,049	8	마산항	1706
9	동해항	22,341	9	군산항	1651
10	군산항	17,091	10	목포항	888

자료: 2010 해운통계연보

- 향후 총 38선석(국가 4선석, 민자 34선석)의 개발계획이 수립되어 있으며 개발후 연간 1억 2천만톤 이상 처리능력을 보유할 것으로 예상됨
- 개발중인 15선석의 부두는 국가부두 3선석, 민간투자 12선석으로 부두기능은 컨테이너, 잡화, 자동차, 벌크화물 임

<표> 향후 개발계획

구분	2006	2011	2018	2020
개발선석(누계)	23	3(26)	9(35)	3(38)

자료: 서산시 항만물류 지원시책과 충남도 항만정책 방향에 대하여(2011.2), 서산시 내부자료

II. 설문조사 분석결과

1. 설문결과

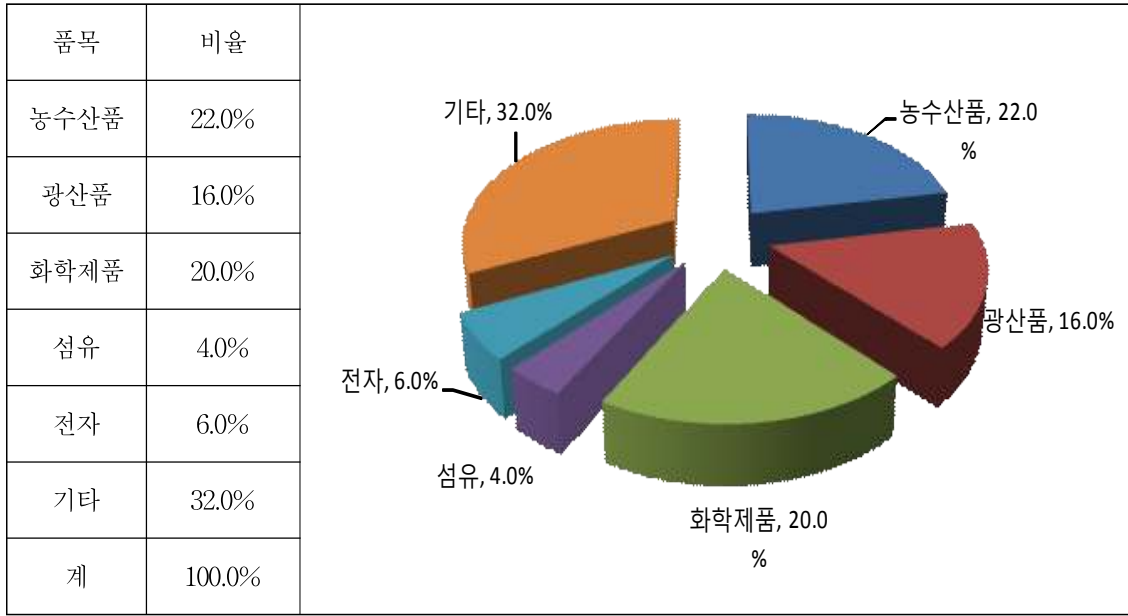
- 설문은 3월 21일부터 5월 7일 까지 총 53업체를 대상으로 진행하였음

1) 수출입 특성에 관한 항목

(1) 주요 수출입 품목

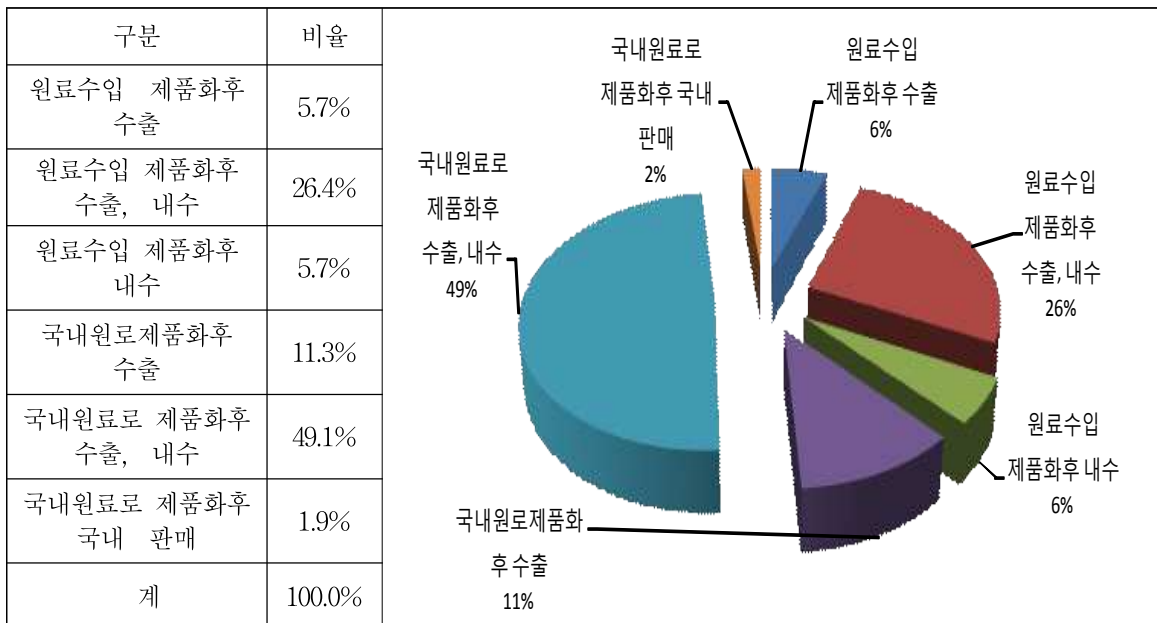
- 주요 수출입 품목으로는 기타 항목을 제외하고 농수산품이 22%로 가장 많은 것으로 나타났으며, 화학제품 20%, 광산품 16%의 순으로 나타났음¹⁾

1) 본 설문은 53개 업체를 대상으로 실시한 설문으로 실제의 무역통계상의 수출입동향과 결과가 다를수 있음. 참고로 무역통계(2011.1-4월 누계) 자료에 따르면 상위 수출품목의 경우에는 전자기기, 광산품, 화학제품, 철강 등이며, 수입의 경우에는 광산품, 철강, 전자기기, 화학제품 등임



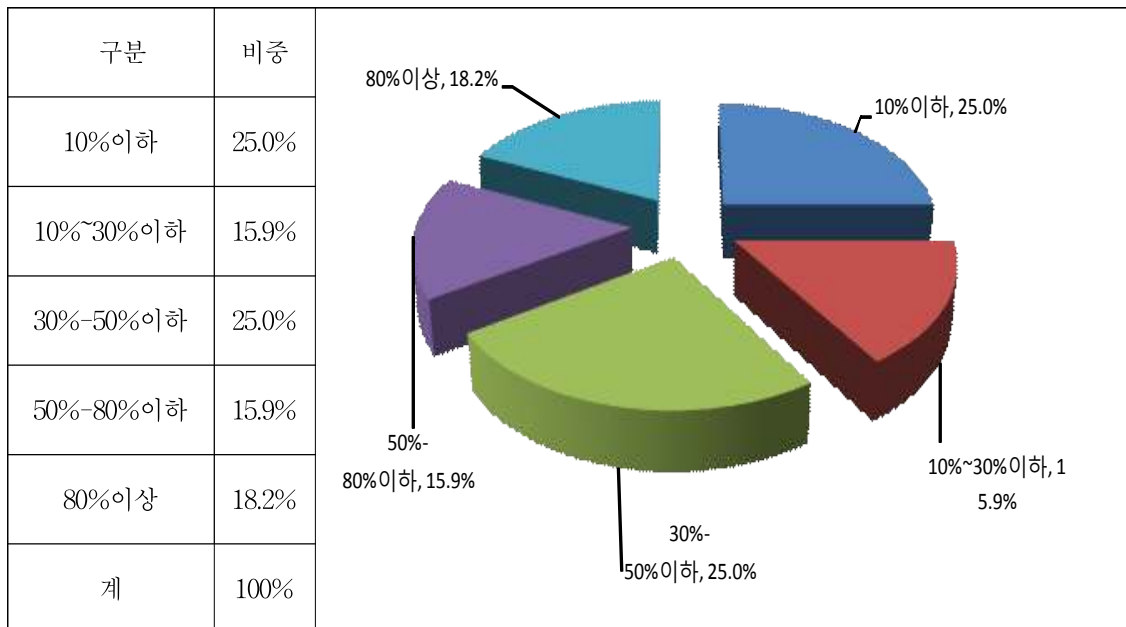
(2) 원자재 및 제품의 수출입형태 및

- 수출입형태로는 국내원료로 제품화후 수출 또는 내수의 비중이 49.1%로 가장 많은 것으로 나타났으며, 그 다음으로 원료수입 제품화후 수출 또는 내수의 비중이 26.4%, 국내 원료로 제품화 후 수출이 11.3%로 나타났음



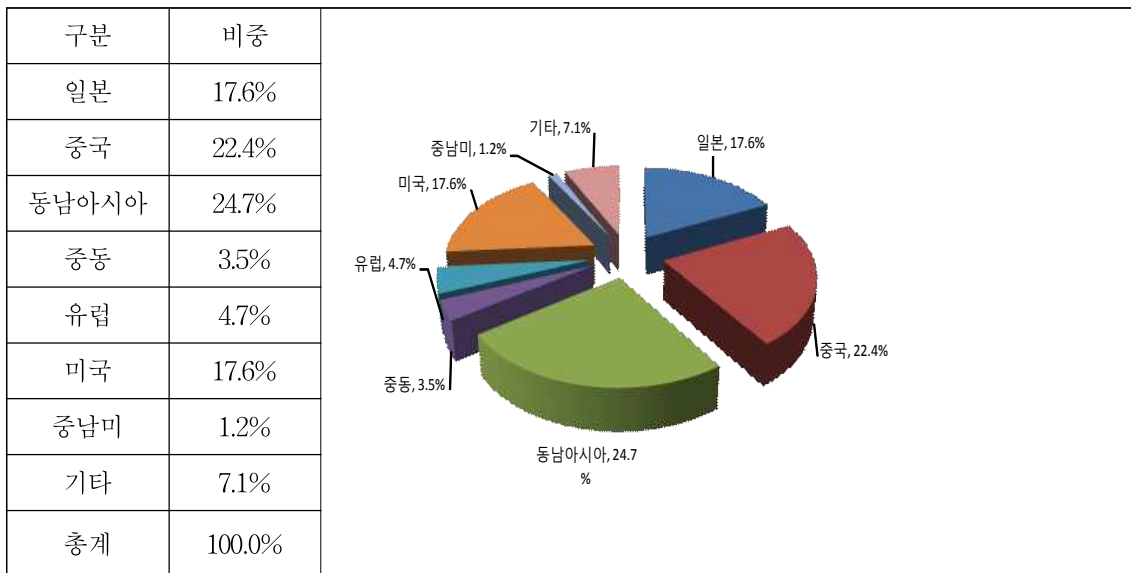
(3) 원자재 및 제품의 수출입 비중

- 원자재 및 제품의 수출입 비중은 30%-50% 이하가 15.9%, 10% 이하가 25%로 가장 많은 빈도를 나타냈음
- 그 다음으로 80% 이상의 비율이 18.2%, 10%-30% 이하의 비중이 15.9%로 나타났음



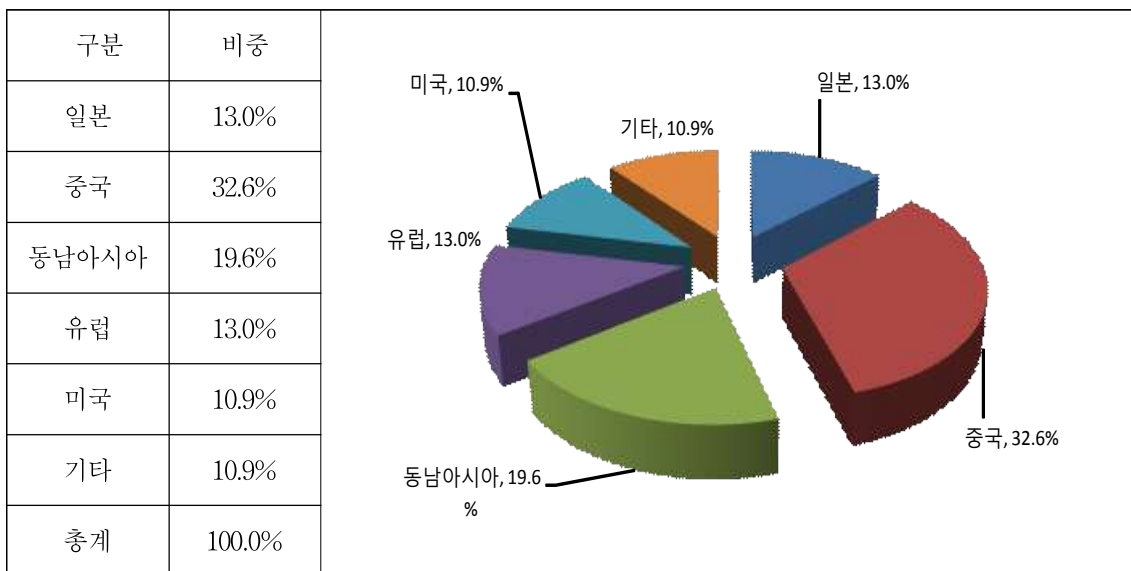
(4) 주요 수출상대국

- 주요 수출 상대국으로는 동남아시아가 24.7%로 가장 많은 것으로 나타났으며, 그 다음으로 중국 22.4%, 미국, 일본이 17.6%로 나타났음



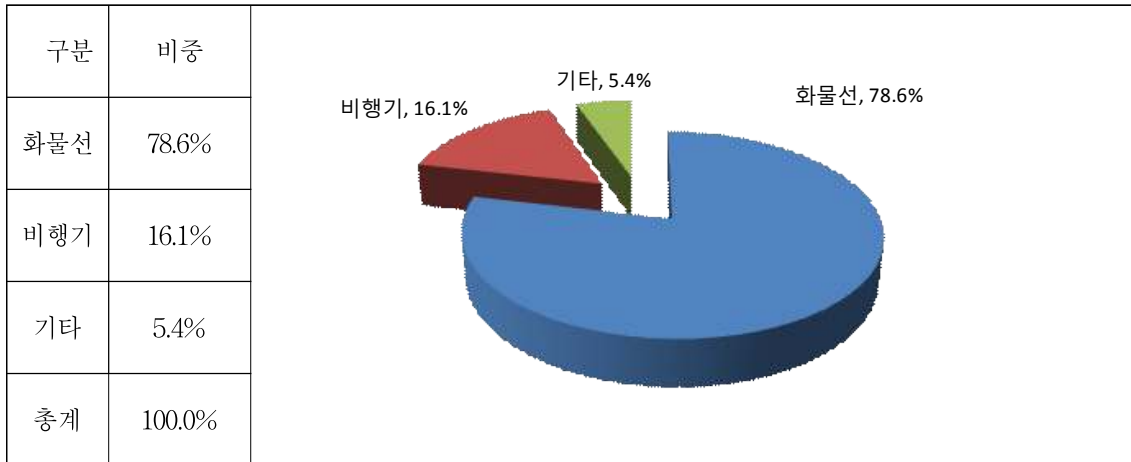
(5) 주요 수입상대국

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



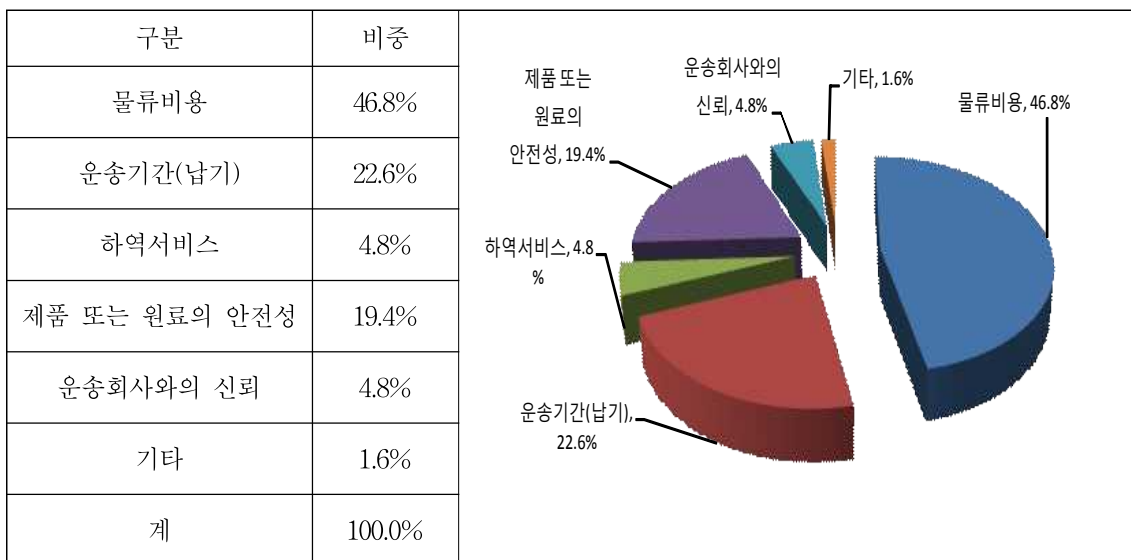
(6) 수출입시 운송수단

- 수출입시 운송수단으로는 화물선 78.6%, 비행기 16.1%의 순으로 나타났음



(7) 제품 또는 원료 수출입시 고려사항

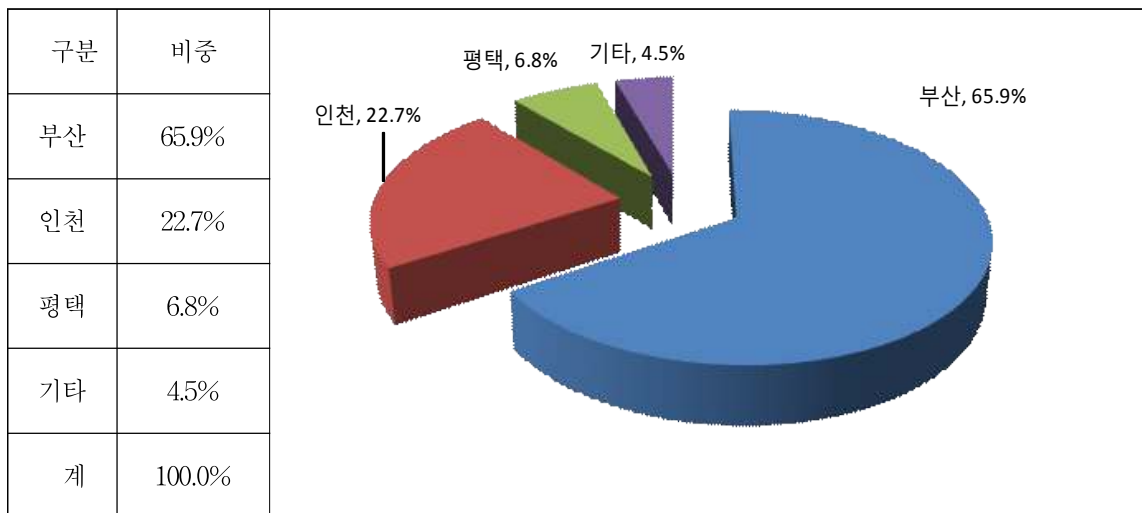
- 제품 또는 원료 수출입시 고려사항으로는 물류비용이 46.8%로 가장 크게 나타났으며, 그 다음으로 운송기간(납기)가 22.6%, 제품 또는 원료의 안전성이 19.4%로 나타났다



2) 항만이용 및 물동량 특성

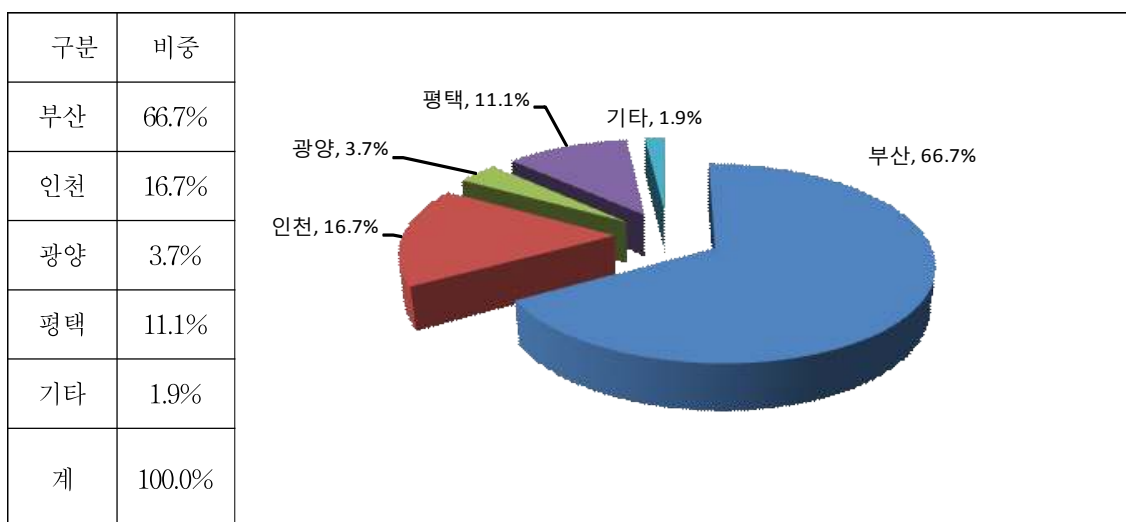
(1) 수입시 이용항만

- 수입시 이용항만은 부산이 65.9%, 인천 22.7%, 평택이 6.8%로 나타났으며, 충남의 대산항을 이용하는 업체는 없는 것으로 나타났음



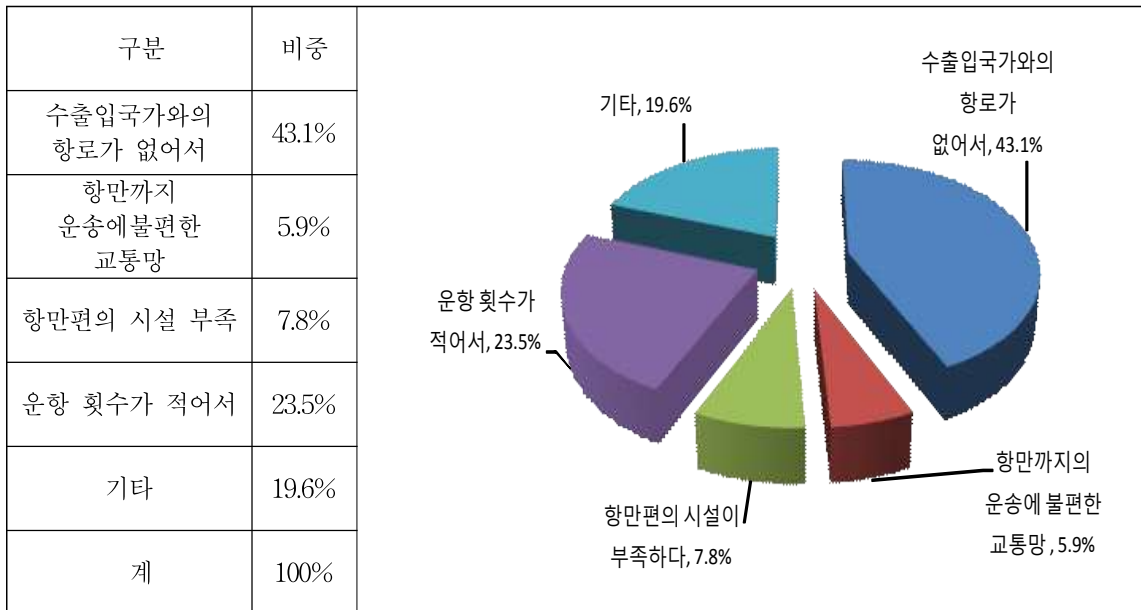
(2) 수출시 이용하는 국내 항만

- 수출시 이용하는 국내 항만으로는 부산 66.7%, 인천 16.7%, 평택 11.1%의 순으로 나타났으며, 대산항을 이용하는 업체는 없는 것으로 조사되었음



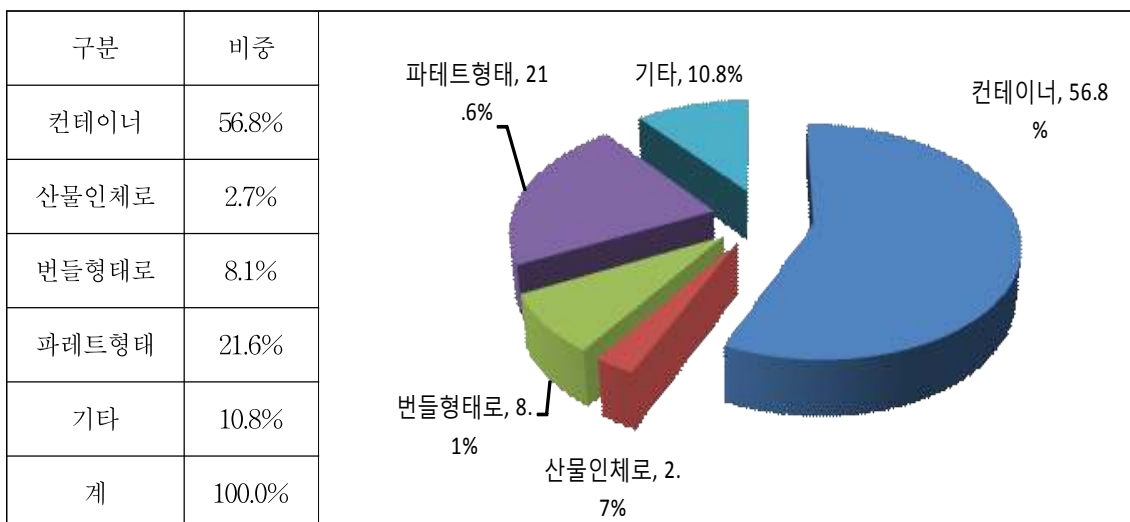
(3) 도내 항만 이용하지 않는 이유

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



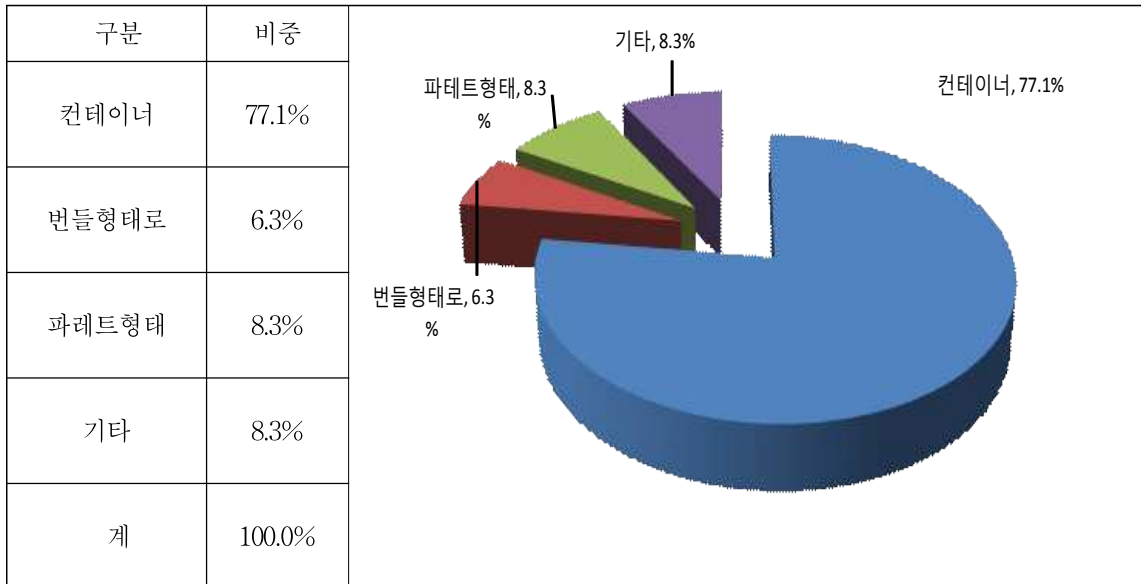
(4) 원자재 수입형태

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



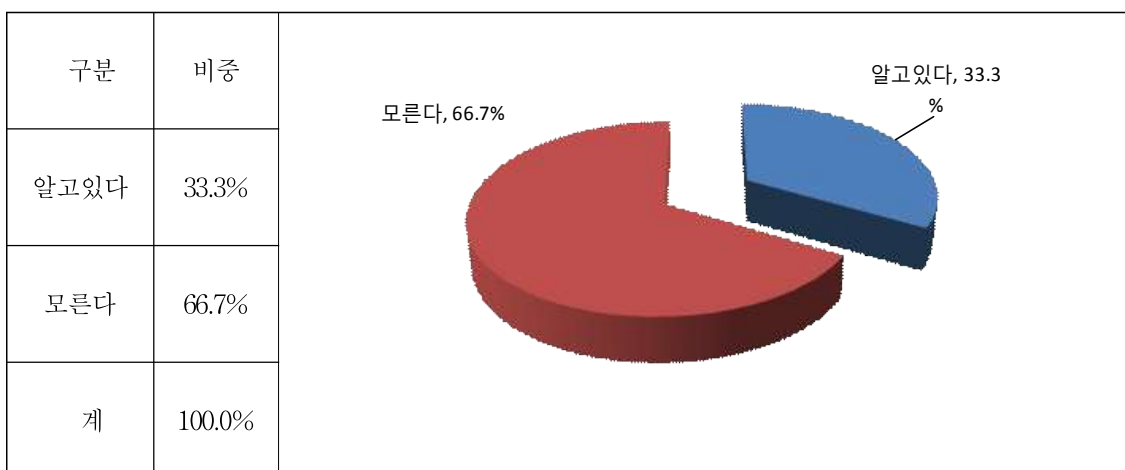
(5) 제품 수출형태

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



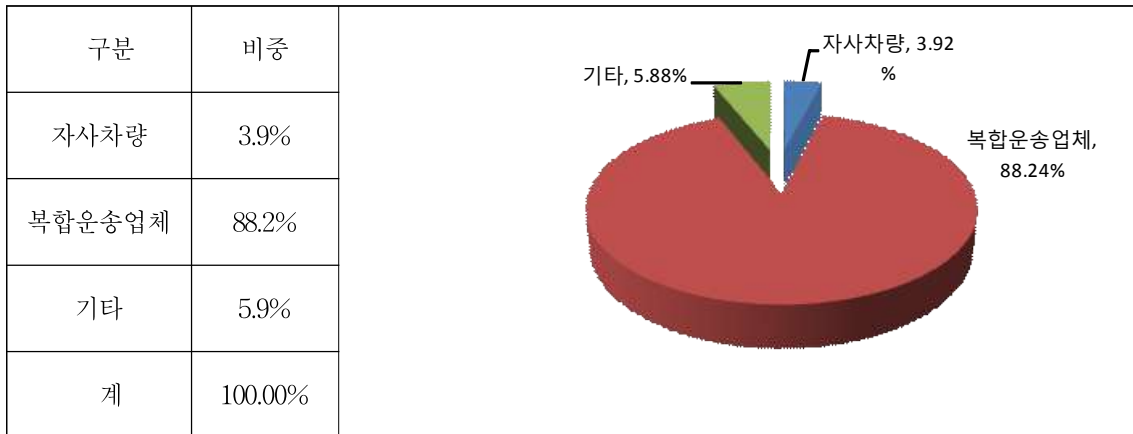
(6) 도내 항만 취급 화물 종류 인식 유무

- 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



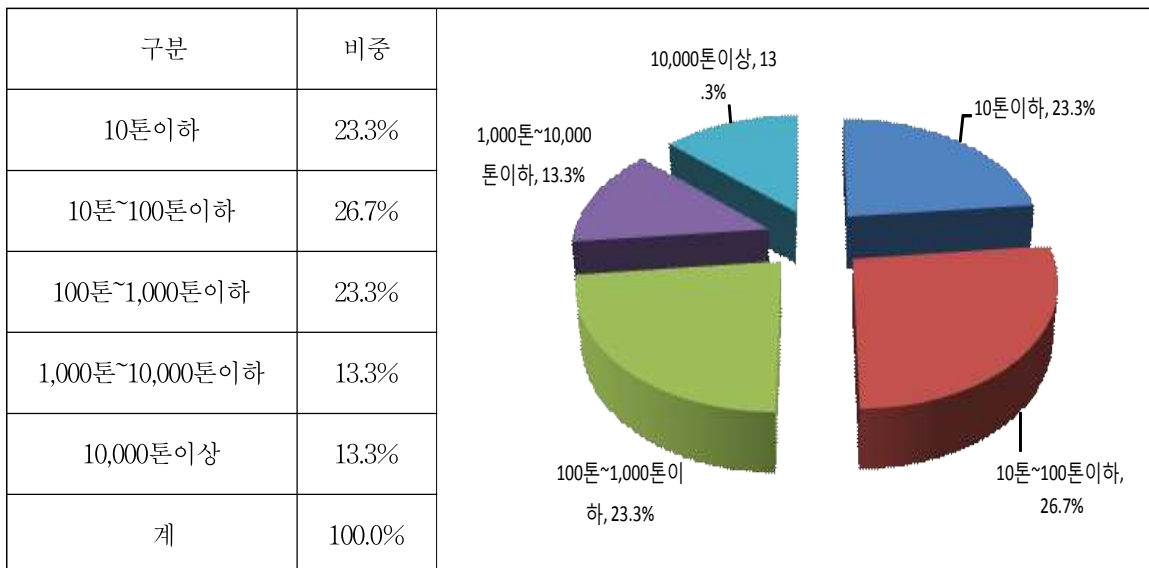
(7) 수출입 물량 국내 운송방법

- 수출입 물량 국내 운송방법으로는 복합운송업체의 비율이 88.2%로 가장 크게 나타났다



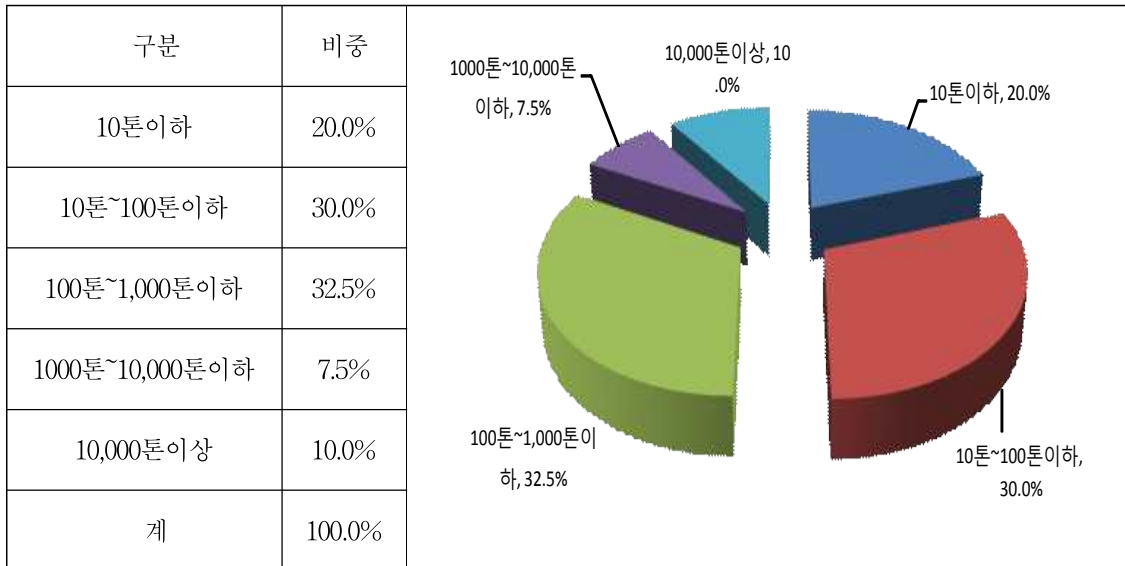
(8) 월평균 수입 물동량

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



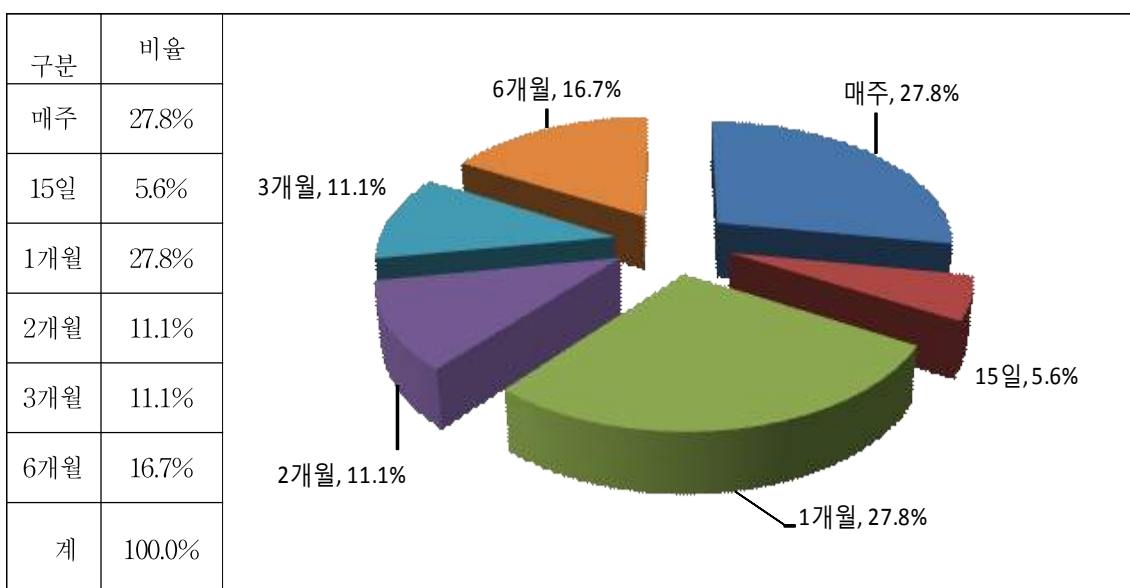
(9) 월평균 수출물동량

- 월평균 수출물동량은 100톤-1,000톤 이하의 비중이 32.5%로 가장 많은 것으로 나타났으며, 그 다음으로 10톤-100톤이하 30%, 10톤 이하가 20%로 조사되었음



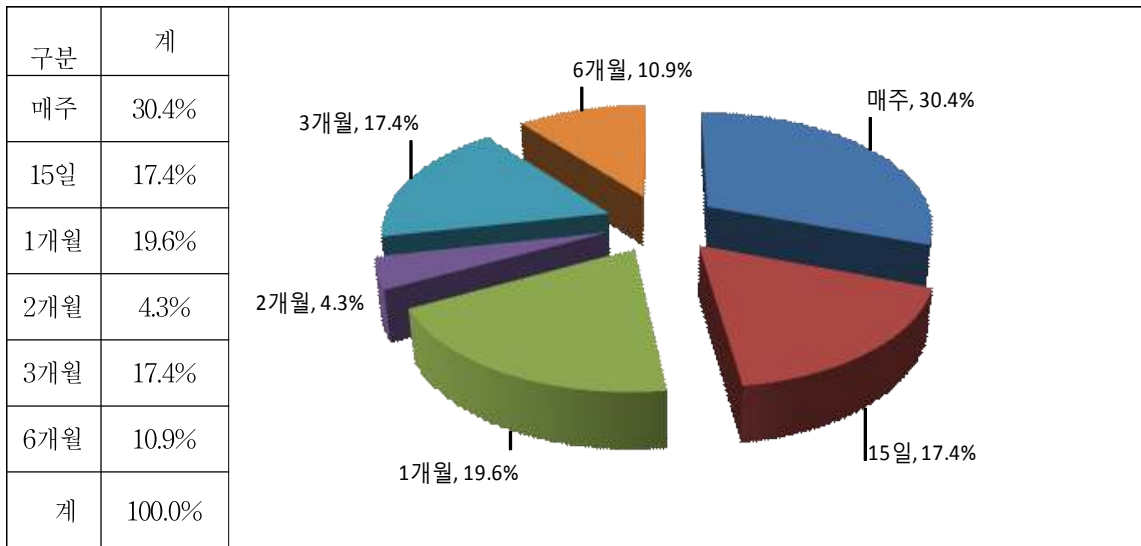
(10) 수입 물동량 반출 주기

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



(11) 수출 물동량 반출 주기

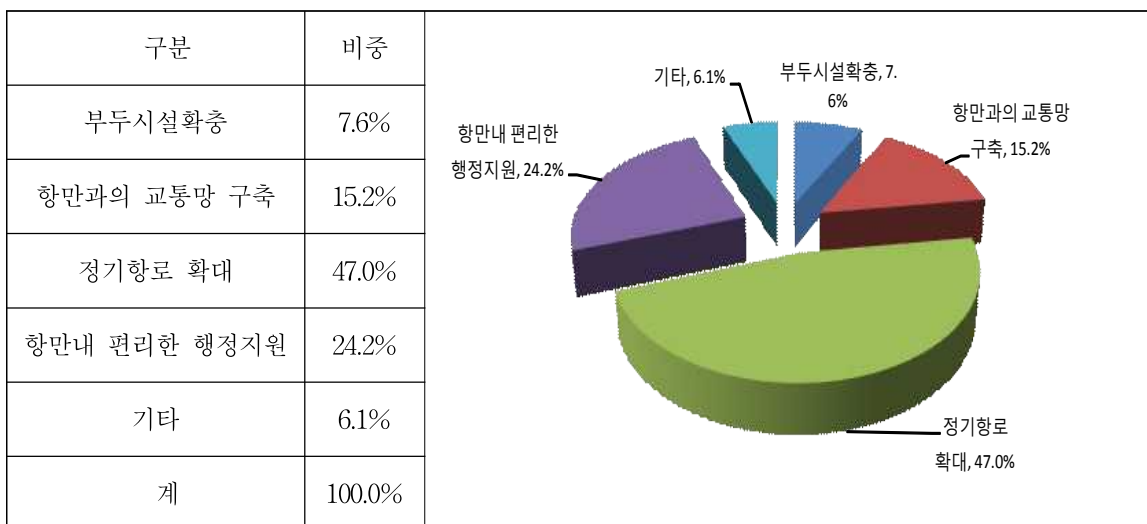
- 수출 물동량의 반출 주기는 매주의 응답이 30.4%로 가장 크게 나타났으며, 그 다음으로 1개월 19.6%, 15일과 3개월이 17.4%의 순으로 나타났음



3) 항만이용 활성화 방안

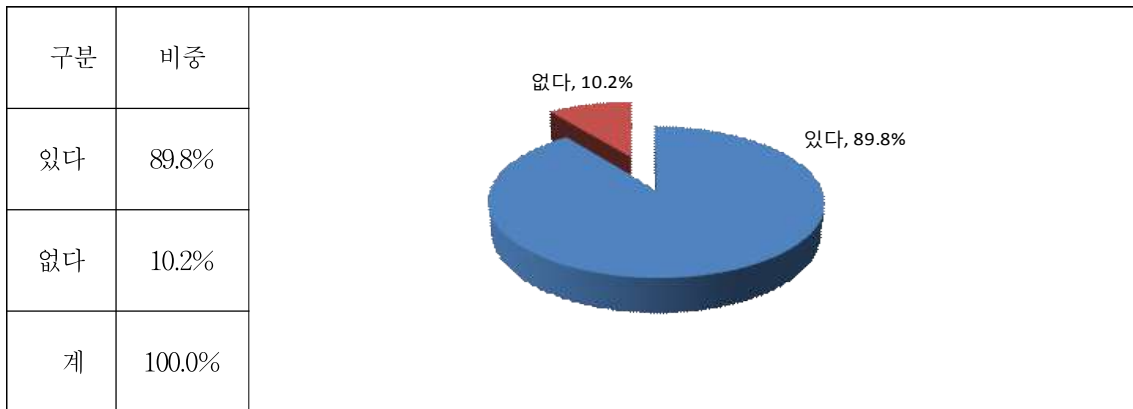
(1) 도내 항만 개선 사항

- 도내 항만의 개선사항으로는 정기항로 확대가 47%, 항만내 편리한 행정지원 24.2%, 항만과의 교통망 구축이 15.2%의 순으로 조사되었음



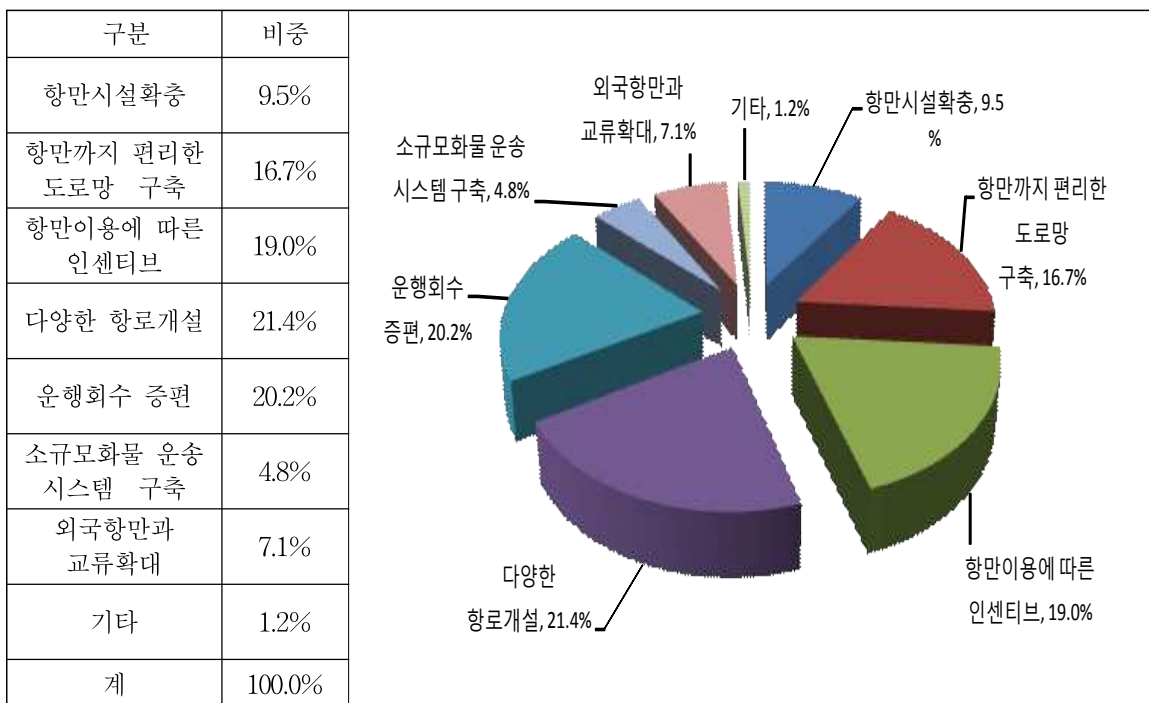
(2) 도내 항만 개선시 이용 의향

- 도내 항만 개선시 이용할 의향이 있느냐에 대한 응답으로는 있다가 89.8%로 나타났음



(3) 도 항만정책 역점 사항

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



2. 설문결과 요약 및 시사점

- 도내 기업들의 수출입 특성을 설문조사 한 결과 수출입 품목은 농수산물과 화학제품, 광산품이 주요 수출입 품목으로 나타났음
- 원자재 및 제품의 수출입 비중은 50%이하가 50%를 차지하고 있는 것으로 나타났음
- 주요 수출상대국으로는 아시아권으로 동남아시아, 중국, 일본의 비중이 총 64.7%로 나타났음. 향후 신규 항로 개설시 참고해 볼 만함
- 주요 수입상대국의 비중도 중국, 일본, 동남아시아의 비중이 65.2%로 나타났음
- 도내 기업들의 수출입시 고려사항은 물류비용과 운송기간(납기)가 가장 크게 고려하고 있는 사항으로 조사되었음. 따라서 정책의 방향도 상품의 전달과정에서의 비용을 절감하는 방안과 물류체계 측면에서의 신속성과 효율성을 높이는 방안이 모색될 필요가 있음
- 도내 항만이용과 관련하여 대산항을 인지하고 있는 비율이 33%로 나타났음. 이는 전국 5위권을 유지하고 있는 대산항을 홍보할 필요가 있는 것으로 판단됨
- 도내 항만을 이용하지 않는 이유로는 항로부족, 운항회수 부족, 항만편의시설, 항만까지의 접근성 부족 때문으로 나타났음. 다양한 정기항로 개발과 운항회수 증편을 위하여 도 차원에서의 지원이 필요함
- 도내 수출입 업체들이 응답한 항만의 개선사항으로는 정기항로 확대, 항만내 편리한 행정지원, 항만과의 접근성 확대 등으로 나타났음. 따라서 항만 이용의 편리성과 효율성을 높일 수 있는 행정지원 서비스 지원과 기반시설 측면에서 항만까지 도로망 건설을 통하여 접근성을 향상시키는 방안도 모색될 필요가 있음
- 도 항만정책 추진에 있어 역점을 두어야 할 사항으로 다양한 항로개설, 운항회수 증편, 항만이용에 따른 인센티브 제공, 항만까지의 도로망 구축등으로 나타나 항만의 개선사항과 비슷한 결과가 도출되었음

Ⅲ. 항만활성화 방안

1. 홍보전략 강화

- 대부분의 화주들과 기업들은 대산항에 대한 정보를 가지고 있지 않거나 불완전하게 인식하고 있는 것으로 조사되었음
- 인천, 부산항등은 오랜 기간 동안의 항만운영으로 세계적인 항만으로 이름이 알려져 있으나 대산항의 경우에는 후발주자로서 홍보를 통하여 이름을 알릴 필요가 있음
- 다만 주변의 평택당진항, 보령, 군장항 등 대형항만이 입지해 있어 경쟁 여건이 치열할 것으로 판단됨
- 다양한 홍보 마케팅 전개가 필요하며 서산시 기 추진 사업은 다음과 같음
 - 서산 대산항 20만 TEU 유치운동(컨테이너 물동량 기준)
 - 시민 대상 항만, 선박 체험 프로그램 운영
 - 항만 세미나 토론회 개최
 - 대산항 안내서 발간 배포(홍보물 포함)
 - 해외 Port Sales: 선상 워크숍(대산항 이용 화주, 선사 대상)
 - 국내 마케팅(대산항 기항 선사와 공동) : 수입화물 유치를 위한 충청, 대전권 화주(유력기업) 방문 설명회

2. 다양한 인센티브 지원

- 우리나라 항만의 인센티브는 동북아 항만간 경쟁이 심화되면서 동북아 주요국 항만청에서 시행하고 있는 환적화물 유치를 위한 인센티브 제도에 대응하기 위하여 2004년 부산항과 광양항에서 처음 도입되었음
- 이후 국내 대부분의 항만에서 선사, 포워더 등을 대상으로 화물유치 전략의 일환으로 시행되고 있음
- 따라서 국내외에서 시행되고 있는 다양한 인센티브 중에서 경쟁력 있고 적용 가능한 제도를 도입할 필요가 있음
- 후발주자인 대산항이 다른 항만들과 경쟁하기 위하여 항만이용에 따른 가격경쟁이 필요함

- 타 지역 항만과의 경쟁력 강화 및 안정적 화물유치를 위하여 인센티브 지원 정책이 추진될 필요가 있음
- 컨테이너 화물 유치 인센티브제도는 군산항, 광양항, 평택항 등 국내 항만에서 추진되고 있음
 - 현재 서산시 시비로 14억원을 지원중이며, 다른 국내 항만의 경우 50%가량을 도비로 지원되고 있음

<표> 국내 항만의 인센티브 부여(부산항)

수혜자		시행내용															
선사	지급방식	익년도 항비(입출항료, 접안료, 정박료)에서 감면															
	물량증가 인센티브	- 지급기준: 연간 환적화물 5,000TEU 이상 처리 선사 - 지급기준: 전체 증가물량에 대해 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>		증가물량(TEU)	금액(원/TEU)	1~20,000	5,000	20,001~40,000	6,000	40,001~60,000	7,000	60,001~80,000	8,000	80,001~100,000	9,000	100,001~	10,000
		증가물량(TEU)	금액(원/TEU)														
		1~20,000	5,000														
20,001~40,000		6,000															
40,001~60,000		7,000															
60,001~80,000		8,000															
80,001~100,000		9,000															
100,001~	10,000																
- 1선사당 지급 상한액: 20억원																	
실적인센 티브	- 지급대상 : 연간 환적화물 5,000TEU 이상 처리 선사 - 지급총액 : 40억원 - 선사별 인센티브 산출공식: 선사별 지급금액=40억원 × ai/A (A; 기준년도 대상선사별 환적 물량 총합, ai: 기준년도 각 대상선사별 환적물량)																
	연근해 선사 지원	- 지급대상: SOC 환적화물 수송실적이 연간 5,000TEU 이상 연근해 선사 - 지급총액: 10억원 - 선사별 인센티브 산출공식: 선사별 지급금액 = 10억원 × ai/A - 지급상한: 각 선사당 2억원 * 실적인센티브와 연근해 선사지원 인센티브중 유리한 1항목 선택, 중복 수혜 불가															
운행사		- 지급대상: 단일선사 환적화물 1년간 10만 TEU 이상 유치한 운행사 - 1차년도 지급기준 <ul style="list-style-type: none">● 10만TEU 이상 증가: 증가물동량 1TEU당 5천원● 30만TEU 이상 증가: 증가물동량 1TEU당 7천원 - 2차년도 지급 기준 <ul style="list-style-type: none">● 1차년도 증가물량 유지시 1차년도 지급액의 50% 지급● 1차년도 증가물량 초과시 TEU당 5천원 또는 7천원 지급● 1차년도 대비 감소시 감소한 물량에 대한 위약금 부과															

	<ul style="list-style-type: none"> * 위약금: 2차년도 인센티브 단가에 해당하는 금액 - 지급상한: 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
--	---

자료: 부산항만공사 홈페이지

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

<표> 외국 주요항만 인센티브제도 시행 주요 내용

구분	인센티브제도 내용
상하이항 (중국)	<ul style="list-style-type: none"> - 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)	<ul style="list-style-type: none"> - 당해 년도 총물동량(수출입+환적)을 전년도 물동량으로 나누어 100% 미만시에 도 상위 15개 선사에 대해 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)	<ul style="list-style-type: none"> - 수출입화물: 구간별 할인, 2만TEU~80만TEU 이상 처리시 3~16%할인 - 환적화물: 기본요율의 70% 할인, 양 · 적하 중 1회만 비용발생 - 신규항로: 하역료 20% 할인
텐진항 (중국)	<ul style="list-style-type: none"> - 전년 대비 물량 증가량에 따라 하역료 감면: 5만TEU 이상 5%할인 - 신규항로: 하역료 15% 할인 - 환적화물: 양 · 적하 중 1회만 비용발생
카오슝항 (대만)	<ul style="list-style-type: none"> - (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)	<ul style="list-style-type: none"> - 선대교체 인센티브: 컨테이너 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

3. 다양한 정기항로 구축 및 개발

- 대 중국 및 서해 중부권 항만물동량 유치를 위한 경쟁력 확보를 위한 다양한 정기항로의 개발이 필수적임
- 수출입 균형 및 여객이 공존하는 항로 개발을 통하여 항만의 활력을 증진시키고 지역경제를 활성화할 필요가 있음
- 대 중국 여객수요를 담당하는 국제쾌속선 정기항로 개설

- 대산항-용안항(중국 산둥성 영성시)간 여객 항로 개설이 추진중에 있음
 - 북중국 컨테이너선 정기항로 개설(청도항, 천진항, 대련항 등)이 필요함

4. 항만 기능 강화 및 기반시설 구축

- 서해 중부권 해상물류센터 확보를 통한 항만도시 기능 강화를 위하여 국가부두 건설 조기 건설
- 당진-대전 고속도로의 대산항까지 고속국도 연결 및 항만 접근성 강화

5. 항만 배후부지 개발 및 항만산업 육성

- 항만 배후부지 개발을 통한 신 물류중심지로의 도약이 필요함
- 항만물류인프라 확충을 통한 항만산업 육성
- 평택항의 경우 43만평의 배후부지를 조성하여 물류인프라 및 항만 산업을 육성하고 있음
- 현재 서산시에는 40여개의 해운항만 업체가 입지해 있으며 이들 업체에서 근무하는 인원이 약 500명 정도임
- 대산항 활성화를 위한 배후부지 개발을 통하여 물류관련 기업, 하역사, 예인업, 화물운송업, 해운업등의 기업 입지가 가능할 것으로 예상됨

6. 항만관련 조직 전문화

- 항만관련 서비스 향상을 위하여 조직의 전문화 및 전문인력 충원 필요
- 주변 광역자치단체의 경우 경기도는 11명, 인천 36명, 전남 18명 등의 인력이 근무하고있으며, 기초자치단체의 경우에도 군산의 경우 14명, 광영 10명, 평택 15명등의 인력구성이 되어 있음
- 서산시의 경우 현재 3명, 당진 1명의 전문인력이 항만관련 업무를 추진중에 있음
- 따라서 전문적인 일반선박 직류 공무원의 충원이 필요함
- 장기적으로 항만운영을 위한 항만공사의 설립이 필요함

■ 참고문헌

- 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/>).

[부록. 설문조사표]

충남도내 항만이용 활성화 방안 마련을 위한 설문조사

안녕하십니까?

평소 충청도정에 많은 관심과 성원을 보내주심에 깊은 감사를 드립니다.

본 설문조사는 충남소재 항만의 활성화 방안을 마련하고 충청도내 수출입 기업의 물류비 절감을 도모하여 우리도 항만이 경쟁력을 갖출 수 있도록 하기 위해 실시하는 것입니다.

본 설문지의 응답 내용에 대한 비밀은 보장되며, 설문결과는 목적외의 용도로 결코 사용되지 않을 것임을 약속드립니다.

귀하의 응답 내용이 우리도 항만을 위해 긴요한 자료가 될 것임을 감안하시어 바쁘시더라도 성실하게 답변하여 주시면 감사하겠습니다.

※ 작성하신 설문은 팩스 042 - 606 - 5769

또는 이메일 ykim210@korea.kr 로 4.22일까지 보내주시면 고맙겠습니다.

충청남도 항만물류과 항만정책팀 042-606-5807 (임용균)

I. 일반적 사항

1. 귀하의 회사(공장)은 어디에 위치하고 있습니까?(시 • 군 읍면동)

2. 회사의 특성

1) 종업원 수: 명 2) 수출액: 억원

3. 회사 내의 담당업무

① 수출입 업무 ② 물류 업무 ③ 영업업무 ④기타

4. 회사내 직위

① 대표 ②부장 ③과장 ④담당 ⑤기타

II. 수출입 특성에 관한 항목

1. 귀사의 주요 수출입 품목은?

- ①농수산물 ②광산품(철강) ③석유/원유 ④화학제품 ⑤목재 ⑥섬유 ⑦ 전자
⑧기타

2. 귀사의 원자재 및 제품의 수출입 형태는 ?

- ①원료수입 제품화후 수출 ②원료수입 제품화후 수출, 내수 ③원료수입 제품화
후 내수 ④국내원료제품화후 수출 ⑤국내원료로 제품화후 수출, 내수 ⑥국내원료
로 제품화후 내수

2-1. 위 수출입 형태 중 원자재 및 제품의 수출입 비중은 ? (약____% 정도)

3-1. 귀사의 주요 수출 상대국은?

- ①일본 ② 중국 ③동남아시아 ④중동 ⑤유럽 ⑥아프리카 ⑦미국 ⑧중미/남미
⑨기타

3-2. 귀사의 주요 수입 상대국은 ?

- ①일본 ② 중국 ③동남아시아 ④중동 ⑤유럽 ⑥아프리카 ⑦미국 ⑧중미/남미
⑨기타

4. 귀사가 제품을 수출입 시 운송 수단은?

- ①화물선 ②비행기 ③기차 ④기타

5. 귀사가 제품 또는 원료를 수출입할 때 가장 고려하는 점은?

- ①물류비용 ②운송기간(납기) ③하역서비스 ④제품 또는 원료의 안전성
⑤운송회사와의 신뢰 ⑥기타

Ⅲ. 항만이용 및 물동량 특성에 관한 항목

1. 귀사가 원자재 및 제품을 수입할 때 주로 이용하는 항만은?

- ①부산 ②인천 ③광양 ④평택 ⑤당진 ⑥대산 ⑦군산 ⑧울산 ⑨기타

2. 귀사가 제품을 수출할 때 이용하는 국내주요 항만은?

- ①부산 ②인천 ③광양 ④평택 ⑤당진 ⑥대산 ⑦군산 ⑧울산 ⑨기타

3. 귀사가 도내 항만을 이용하는 이유는?

- ①물류비용절감 ②운송기간(납기)단축 ③하역서비스 질 ④세관, 검역 등 통관절차의 편리성 ⑤현재 운송업체와의 신뢰 ⑥기타

4. 귀사가 도내 항만을 이용하지 않는 이유는 ?

- ①수출입국가와의 항로가 없어서 ②항만까지의 운송에 불편한 교통망
③항만편의 시설이 부족하다 ④운항 횟수가 적어서 ⑤기타

5-1. 귀사의 원자재 수입형태는 ?

- ①컨테이너 ②산물인체로 ③번들형태로 ④파테트 형태로 ⑤백형태로
⑥ 기타

5-2. 귀사의 제품 수출 형태는 ?

- ①컨테이너 ②산물인체로 ③번들형태로 ④파FP트 형태로 ⑤백형태로
⑥ 기타

6. 도내 항만에서 취급하는 화물의 종류에 대하여 알고 계십니까?

- ①알고 있다 ②모르고 있다

※ 도내 주요 무역항(대산항, 당진·평택항)에서는 모든 화물을 취급하고 있습니다.

- 예) 대산항 : 컨테이너, 잡화, 당진·평택항 : 모든 화물(컨테이너, 자동차, 잡화 등)

①자사차량 ②복합운송업체 ③기타

8-1. 연간 수입 물동량은? 톤(TEU)

9-1. 수입

①매주마다 ②15일마다 ③1개월마다 ④2개월마다 ⑤3개월마다 ⑥6개월마다

IV. 항만이용 활성화 방안에 대한 항목

1. 도내 항만을 이용하기 위해서는 개선되어야 할 사항은?(2개 항목 선택)

- ①부두시설 확충 ②항만과의 교통망 구축 ③정기 운항항로 확대
④항만내 편리한 행정지원 ⑤기타

2. 귀사는 항만이 개선 될 경우 도내 항만을 이용할 의향이 있습니까?

- ①있다 ②없다

3. 향후 충남도 항만정책에서 가장 역점을 두어야 할 사업은?(2개 항목 선택)

- ①항만시설 확충 ②항만까지의 편리한 도로망구축 ③항만이용에 대한 인센티브 지원
④다양한 항로개설 ⑤화물선 운항회수 증편 ⑥항만배후단지 개발 ⑦소규모화물 운송 시스템 구축 ⑧외국항만과의 교류확대 ⑨기타

4. 기타 도내 항만을 활성화를 위한 의견을 자유롭게 적어주세요

바쁘신 가운데 설문에 응답해 주셔서 대단히 감사합니다.