

부산항의 환적화물유치전략에 관한 연구

장 세 거* · 이 종 인**

A Study on the Inducement Strategy of Transshipment cargoes of Pusan Port

Se-Geo Jang* · Jong-In Lee**

ABSTRACT

The primary purpose of this study is to analyze the major ports in Northeast Asia(including Hong Kong and Kaoshung Port) in competition with Pusan port based on the actual state of their operation for container terminal and strategies for inducing transshipment cargoes and for competing against rapid change of port's environment, and then to present competitive strategy for attracting transshipment cargoes for the port of Pusan after investigating its facing problems.

In conclusion, this study has urged that the issue on the transshipment hub port construction must be settled as soon as possible in order to put the port plan into successful practice.

As a part of the long run national development plans, Pusan port should establish a developmental strategy for the construction of transshipment hub port in Northeast Asian area.

This study is conducted through the inspection report regarding the actual status of major ports, all the relevant debate materials and reports of KMI and based on the brochures with updated introduction from the selected major container ports in Asia, that is Hong Kong, Kaoshung, Kobe and Shanghai.

According to a several report, the condition to be transshipment hub port is as

* 한국해양대학교 대학원 무역학과 석사과정 해운 및 해상보험 전공

** 한국해양대학교 국제무역경제학부 교수

follows. That is transshipment hub-port's ability to attract transshipment cargoes will depend on a number of factors, including geo-economical location to the main marine routes, the magnitude and nature of the port facilities, the rental fee of port and service conditions, and the condition of support industry.

In the meantime, above mentioned major ports including Hong Kong, Kaoshung, Kobe and Shanghai try to make their port as transshipment hub-port.

In conclusion, the result of this thesis are as follows;

- Port facilities should be expanded continuously.
- Pusan port should construct the support system of port
- Pusan port should amend port due and tariff of transshipment cargoes on the basis of flexibility, considering these of competitive ports.
- Transshipment cargoes should be handled not by licence but by declaration system. This means the revision of regulation and legations concerning transshipment cargoes.
- Free storage period should be lengthened and lapsed transshipment cargoes over free storage period should not levied on cumulative basis.
- As Singapore and Hong Kong, Pusan port should be established the free port or free trade zone.
- Pusan port should be privatization for the competitive power of port.

Therefore, Pusan port has to effort the public information strategy relating to the development scheme or operation scheme of Pusan port in order to induce the transshipment cargoes of China and of Japanese local ports from the major shipping liners who are being transshipped in Kobe or Kaoshung, Shanghai.

I . 서 론

우리나라를 동북아지역의 물류거점지역으로 육성시키기 위한 다양한 논의 중에서 자주 언급되고 그 중요성이 대두되고 있는 것이 국내 항만의 중심항 또는 환적중심항 전략에 관한 논의다. 이는 동북아지역에서의 우리나라 항만의 지경학적인 위치상의 중요성과 갈수록 치열해지고 있는 항만간의 경쟁에서 우위를 확보해야 하고, 중심항이 되어야 한다는 것이 해상물동량 특히 환적화물을 유치하는 데에 있어 기본조건이 되고 있기 때문이다.

따라서 본 연구는 급변하는 해운과 항만환경에 부산항이 적극적으로 대처하고 그 중요성이 날로 부각되고 있는 환적화물을 성공적으로 유치하여 부산항을 동북아의 환적 중심항으로 육성시키기 위한 전략적 토대를 제공하고자 하는 데에 그 목적이 있다.

본 연구에서는 홍콩항과 카오슝항을 포함하는 동북아 주요 항만의 환적화물 처리현황과 유치전략, 그리고 항만현황을 비교·분석하여 이를 토대로 한 부산항의 환적화물의 적극적인 유치전략과 경쟁여건을 분석하고자 한다. 따라서 연구방법은 기존의 선행연구자료와 문헌을 토대로 심층적으로 분석하고, 주요 국내외 해운·항만관련 간행물을 활용하였고, 한국컨테이너부두공단의 실무 담당자와의 면담과 동시에 해양수산부와 그 관련기관의 정책들을 참고로 하여 보다 현실적이고 사실적인 관점에서 부산항의 전략에 접근하고자 하였다.

II. 환적의 의의와 환적시장의 구조

1. 환적의 의의

1) 환적의 개념

환적에 대한 정의는 사용하는 사람이나 사용되는 상황에 따라 다르나, UNCTAD에서는 환적(transshipment)을 사전적인 의미의 “화물의 이적(transfer of goods)”으로 사용하고 있으며 컨테이너인 경우에는 한 선박에서 다른 선박으로 옮겨 실는 것으로 규정하고 있다.

2) 환적의 유형

환적은 주요선사 또는 모선사의 선박운항시스템, 환적항 또는 중심항의 범위 및 주변지역 항만에서의 피더서비스의 내용 등과 관련이 있으며 이들의 구성에 따라 분산/피더형 환적(scattering/feeder transshipment), 항로교차형 환적(interline transshipment), 전환형 환적(switching transshipment), 추적형 환적(catch-up transshipment), 우회형 환적(by pass transshipment) 등으로 다양하게 구분할 수 있다.

3) 환적과 중심항과의 관계

환적중심항을 “기간항로의 중간 또는 어느 한 끝에 위치하면서 주변지역의 항만에 화물의 운송과 관련된 제반 서비스를 제공하는 항만”이라고 할 때 세계의 주요 항만들이 환적중심항이 되려는 이유는 항만이 가져오는 경제적인 이익과 관련된 요인이 제

일 크다. 왜냐하면 항만의 개념이 단순히 화물이 통과하는 경유지의 역할을 넘어서서 복합운송 또는 물류의 전초기지로서의 역할을 수행할 뿐만 아니라, 화물과 관련한 정보센터의 기능 및 부가가치의 유발 기능을 하기 때문이다. 더욱이 환적중심항이 되는 경우 지역경제의 성장 및 주변국가와의 경제협력에 중추적인 역할을 선도적으로 할 수 있고, 화물의 취급과 선박의 기항에 따르는 막대한 수입은 국가 전체의 경제에도 큰 영향을 미치기 때문이다. 따라서 환적중심항이 되기 위해서는 여러 가지 조건, 즉 기간항로상에 위치하여야 하고, 환적중심항으로서 입출항 선박에 대하여 우선 서비스의 제공, 육·해·공 각 운송수단의 유기적 연계성이 있어야 하며, 고도의 정보능력을 보유하고 있어야 하는데, 특히 중심항의 가장 큰 특징이자 조건은 환적화물의 취급비율이 높아야 한다는 것이다. 이는 환적중심항이 되기 위해서는 지경학적 위치와 더불어 자국화물외에 환적화물을 유치하여 주변항과 연계된 물류활동을 수행할 수 있어야 한다는 것이다.

2. 환적화물의 중요성과 환적시장의 구조

1) 환적화물의 중요성

컨테이너 운송에 있어 피더서비스는 점차 중요한 비중을 차지하고 있으며 항만개발 계획시 이를 반드시 고려하여야 하는 요소로 부각되고 있다.

피더서비스는 대형컨테이너선을 운항하는 국제적인 선사가 경제적, 지리적인 이유에 의하여 기항하지 않는 소형보조항만을 연결시켜 줌으로써 서비스를 확장시켜 주는 역할을 하고 있다. 또한 환적화물을 유치할 경우 컨테이너모선의 입출항시 항만의 수익을 증대시킬 뿐만 아니라, 환적화물은 부두에서 곧바로 적·양하의 2회의 처리가 되기 때문에 내륙과의 연계수송이 필요없이 부두하역시설과 임시보관장치만 있으면 항만처리능력을 두배로 산출할 수 있게 되어 고부가가치를 창출할 수 있다. 즉 환적화물의 경우, 수출 또는 수입화물과는 달리 양하작업과 선적작업을 모두 거쳐야 하기 때문에 현대적 시설을 보다 효율적으로 활용하게 되며, 이들 화물은 대부분이 제3국을 목적지로 하므로 외환가득요인이 될 뿐만 아니라 이에 따른 추가적인 고용효과도 있게 된다.

2) 아시아지역 환적시장의 발달

1990년대 들어 급성장한 아시아 역내 시장은 또 하나의 주요 기간항로로 자리잡아 이제는 그 물동량이 대서양항로는 물론이고 아시아/유럽항로를 능가하고 있다. 1996년

에 아시아/유럽항로의 불동량이 500만TEU이었던데 반해, 아시아 역내물동량은 550만 TEU로 추정되고 있고, 현재 아시아의 주요 환적항은 아시아지역의 경제성장에 따른 물동량증가를 기반으로 성장하였다.

아시아지역에서의 환적시장의 발달과정을 살펴보면 3단계로 나누어 살펴볼 수 있는데, 먼저 제1단계는 1970년대 - 1980년대 중반까지로 볼 수 있다. 이 시기는 유럽/동아시아와 동아시아/북미 서비스가 주요 수송로로 자리잡은 시기이다. 유럽/북동서비스는 일본을 중심으로 하고, 홍콩이 북동/북미서비스에서 환적중심항이 되고 그 뒤를 이어 싱가포르도 이 서비스 루트의 중심지가 되었다. 일본의 항만과 홍콩, 싱가포르는 약간 늦게 발전된 카오슝 및 부산과 함께 아시아의 핵심적인 환적중심항이 되었다. 말레이시아의 포트켈랑(Port Kelang)도 유럽/동아시아 무역에 있어서의 중요한 기항지가 되었다. 제2단계는 1980년대 중반 - 1990년대 중반으로 구분할 수 있는데 이 시기는 아시아 지역 국가들의 지속적인 경제성장으로 인해 대부분의 항만에서 수송망이 더욱 복잡한 형태를 나타내기 시작하였다. 세계일주서비스의 등장은 기존 중심항들의 역할이 더욱 강화되었는데 특히 카오슝이 두드러졌다.

이 시기엔 필리핀의 마닐라가 정치적 어려움 속에서도 꾸준한 성장을 하였고, 대륙의 램차방(Laemchabang)이 주요선사의 기항지로서의 잠재성을 갖고 운영되기 시작하였으며 이외에 베트남도 피터선망의 하나로 등장하게 되었다.

또한 중국의 대외경제개방정책에 힘입은 중국의 경제성장은 중국항만들에서의 컨테이너 물동량 증가의 요인이 되었고, 이에 따른 중국항만의 새로운 피터망에의 편입은 이 시기의 중요한 특징이라 할 수 있다. 끝으로 제3단계인 1990년대 중반 - 2000년대 로 이 시기엔 더욱 중심항의 역할이 두드러졌으며, 앞으로도 중국항만과 다른 주요 중심항 즉 홍콩, 싱가포르, 부산 등과의 피터서비스는 계속될 것이며, 정치적 변화에 따라 카오슝은 중국남부 및 중부지역의 컨테이너화물에 대해 중심항의 역할을 할 것으로 전망된다. 또한 상해항의 개발은 상해항을 동북아의 중심항만으로 부상시킬 가능성이 있으며, 홍콩과 싱가포르는 고비용/고효율 항만으로서 5천~6천TEU급의 대형 선박과 서비스를 할 것으로 보이며 중심항들 사이의 연계네트워크를 지원하게 될 것으로 전망된다. 상대적으로 카오슝과 부산은 저비용/저효율 항만으로서 지역 피터항들을 연결하는 환적중심항이 될 것으로 전망된다.

Ⅲ. 부산항의 경쟁여건 분석

1. 부산항의 경쟁여건

1) 부산항의 지경학적 여건

부산항의 지경학적 경쟁여건을 타 항만과 비교하여 볼 때 기간항로별, 화물의 기종 점별로 항만간 다소의 유리하거나 불리한 점이 있으나, 전체적으로 보아 부산항이 지경학적인 측면에서 동북아 중심항만이 될 수 있는 좋은 환경에 있는 것으로 보인다. 특히 동북아지역의 화물에 대해서는 부산항이 지경학적으로 중심에 위치하여 가장 유리한 경쟁여건을 갖추고 있다. 더욱이 중국 상해의 환적화물을 유치하려는 각 항만과 상해항과의 항해거리면에서도 부산-상해가 956마일로 고베-상해의 1,596마일에 비해 640마일이나 짧고 천진, 상해, 대련 등지와 부산의 거리가 고베나 홍콩에 비해 더 가까운 운항시간(거리)임을 <표 Ⅲ-1>에서 볼 수 있다.

<표 Ⅲ-1> 상해와 주요항만간의 항해거리

구 분	상해 - 부산	상해 - 홍콩	상해 - 고베
항해거리(마일)	956	1,728	1,596
운항일수 (일)	7	9	9
-항 해	3.1	5.5	5.1
-정 박	3.8	3.5	3.9
운항속도(노트)	13	13	13

자료 : 해양수산부, 「항만개발업무편람」, 1994.

2) 항만시설 여건

환적중심항이 되기 위해서는 점차 대형화되는 컨테이너선의 기항여건을 마련해 주어야 한다. 특히, 컨테이너 화물은 1980~1995년 기간동안 무려 7.1배 급증한 반면에, 같은 기간 컨테이너부두의 처리능력은 2.4배의 증가에 머물러 수급불균형이 극심한 상태에 있다. 컨테이너부두의 시설확보율은 1980년 146%였던 것이 매년 감소하여 1995년에는 49%에 불과한 실정이다.

3) 항만물류비용 및 서비스 여건

부산항의 실질적인 항만물류 비용이 경쟁항만에 비해 훨씬 높은 비중을 보여 항만의 국제경쟁력을 떨어뜨리는 요인으로 작용하고 있다. 전경련 「항만개선연구회」의 조사

자료에 의하면 부산항의 항만물류비용은 경쟁항만인 카오슝보다는 낮은 비중을 보였지만 홍콩에 비하면 높은 비중을 보였다. 항만 서비스면에도 경쟁항만에 비해 매우 저조한 것으로 나타났는데 <표 III 2>에서 보는 바와 같이 경쟁항만인 홍콩, 카오슝, 고베, 상해항에 비해 서비스 수준이 낮다.

<표 III-2> 주요항의 항만서비스 수준 비교(평균 : 지수 100)

구분	부 산	홍 콩	카 오 슝	고 베	상 해
총평균	88	106	95	111	93
순 위	5	2	3	1	4

자료 : 전국경제인연합회, 『항만개선연구회 조사자료』, 1996. 10. 에서 재구성.

4) 지원산업 여건

환적화물을 유치하기 위해서는 항만이 물류센터의 중심이 되어야 하고, 금융산업, 정보산업 등 각종 지원산업이 구비되어야 한다. 부산항은 경쟁항만인 고베항이 카오슝항에 비해 항만의 지원산업이 미약하여 기업이 높은 요소비용을 부담해야 하는 실정으로 향후 부산항이 물류중심항으로 부상하는데 장애요인으로 작용할 가능성이 있다.

5) 부산항의 운영체제

우리나라의 항만의 운영체제는 중앙정부(해양수산부)가 주도적으로 개발·소유·운영을 담당하는 국유국영항만체제이다. 이것은 소규모 항만까지도 중앙정부가 개발 및 운영에 참여하는 수직적인 체제로서 지역사회의 참여 및 지역 실정과의 조화를 저해하는 요인이기도 하다. 세계적으로 한국, 싱가포르 등 국유국영체제를 유지하는 항만이 그다지 많지 않으며, 싱가포르도 항만운영의 효율화를 위해 현재 민영화를 추진하고 있다.

2. 환적중심항으로서의 부산항의 문제점

1) 부산항의 항만시설투자 부족 문제

시설부족에 의한 항만물류비 증가의 가장 큰 원인은 항만의 중요도에 비해 그 동안의 투자가 물동량에 극히 미흡했기 때문인 것으로 풀이된다. 전체 SOC 투자액 중 항만개발비의 비중이 1981년의 13.5%에서 1996년에는 7.7%로 크게 하락하였다. 이러한

항만시설의 부족은 선박의 체선과 화물의 체화문제로 직결되어 항만의 경쟁력을 저하시키는 요인이 된다.

2) 부산항의 운영상의 문제(BCTOC와 PECT)

경제개발 초기의 어느 국가에서나 마찬가지로 우리나라도 막대한 기초 투자자본, 즉 막대한 초기 항만투자비, 오랜 자본회임기간, 낮은 투자수익율 등 항만은 민간이 감당할 수 없었으므로, 국가의 적극적인 개입을 통한 항만계획 및 개발정책이 이루어져 왔다. 이러한 국영국유형태의 항만운영은 항만의 효율성을 저하시키는 요인이 되기도 하였다.

3) 환적화물처리의 문제

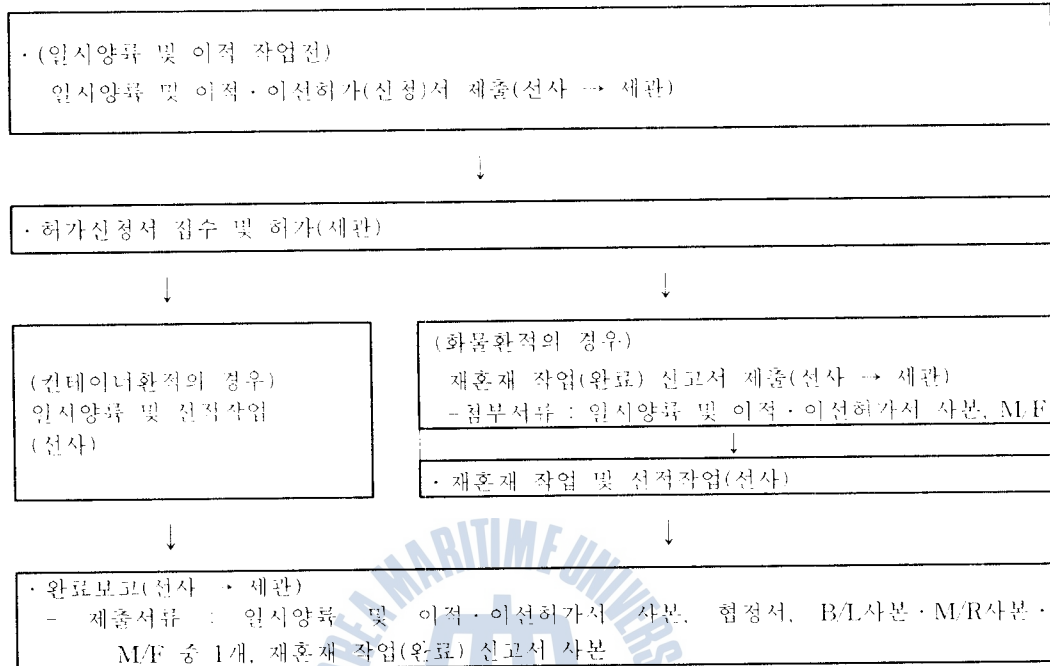
(1) 경직적인 하역요율의 문제

부산항의 하역요율의 문제점으로 지적되는 것 중의 하나가 하역요율의 경직적인 운용이다. 즉, 부산항의 컨테이너부두 하역요율은 각 터미널 운영회사마다 조금씩의 차이는 존재한다. 그것은 설립배경에 따른 운영방식의 차이나, 지역적인 차이, 재정적인 차이에서 약간의 변형이 있을 수 있지만, 기본적으로 정부 고시에 따른 고시요금으로 전혀 탄력적이지 못한 공통요금을 적용한다. 그러나 다른 국가의 항만의 컨테이너부두는 협상과정에서 고시된 요율에 어느 정도 탄력적으로 하역요율을 적용, 운용하고 있으며 이것은 항만마케팅의 주요 전략으로 활용되고 있다.

(2) 환적화물 처리제도의 문제

1991년 이래 컨테이너부두 직통관제 실시, 컨테이너 관련 공공서류의 간소화 등 부분적인 규제완화조치가 시행되었지만 미래 지향의 동북아 물류중심항 구축이라는 관점에서 보면 아직까지 출입국관리나 관세행정 그리고 선박입출항 관리는 아직까지 감시 또는 단속기능 위주로 운영되고 있어 개선이 필요하다.

〈그림 III-1〉 환적화물의 처리 절차



자료 : 한국선주협회, 내부자료.

관세법령에 보면 선사는 세관장으로부터 환적화물의 일시양륙 및 이적·이선허가 및 완료보고 등을 다량의 서류를 가지고 직접 세관에 가서 신청하여 허가를 받고 사후 보고를 해야하는 복잡성 때문에 시간 및 경제적으로 막대한 손실이 있다

IV. 환적중심항으로서의 부산항의 전략수립

1. 지속적인 항만시설투자 및 물류시스템 구축

1) 지속적인 항만시설투자

부산항이 환적중심항이 되기 위해선 향후 상용화될 가능성이 큰 시속 40~50kts급 초고속 피더(feeder)선의 전용부두를 시급히 확보할 방안을 수립해야 한다. 즉 부산항의 부족선석을 보충하기 위하여 청학안벽 또는 기존 BCTOC나 PECT 인근 등지에 초고속 피더선 전용부두의 활용을 모색해 보아야겠다. 또한 터미널의 효율성을 제고시키기 위해서는 터미널 하역장비의 현대화와 확충이 필요하다. 한편 현재 건설 중에 있는 가덕 신항만을 환적중심항 건설에 입각하여 항만으로 그 시행을 앞 당겨 실시하여야 할 것이다.

2) 항만지원시스템의 구축

항만물류의 원활화를 꾀하기 위해서는 관세청/무역협회의 EDI망인 KT-Net와 물류정보망인 KL-Net가 이용자 편의에 초점을 맞추어 연계를 공고히 하고, 이 두 EDI망이 선사나 선사대리점 또는 포워더를 통해 중국, 일본, 러시아 뿐만 아니라 화물의 최종 목적지 항만까지 연결되어 화물에 대한 선적예약, 수송, 보관, 통관에 대한 모든 정보가 실시간에 일목요연하게 파악될 수 있도록 정비되어야 할 것이다. 또한 항만에서 고부가가치 물류서비스가 이루어지려면 국제물류센터의 설립이 필요한데 이를 위해서는 항만구역내(임항구역 포함) 물류서비스 기능과 관련 시설, 그리고 업체의 지위 등에 대해 명확한 법적정의를 포함한 관련법의 개정이 필요하다.

<표 IV-1> 환적화물 처리원활화 및 유치증대를 위한 방안

증대방안	개정 정책사항 및 대상법령	해당 기관
<ul style="list-style-type: none"> 환적화물의 법적처리절차 	<ul style="list-style-type: none"> 환적화물의 일시양륙 및 이적·이전을 “세관장의 허가사항에서 신고사항으로 변경(관세법 제2조, 제47조의 2, 제49조의 개정) 환적화물의 처리가 입항시의 신고서 1건과 출항시의 완료보고서 1건으로 완결(관세법개정에 따른 절차간소화) 	관세청
<ul style="list-style-type: none"> 환적화물 처리비용 감면 및 처리제도 개선 	<ul style="list-style-type: none"> 환적화물의 화물입항료 면제(항만시설사용규칙 개정) 환적화물의 화물하역비의 감면 조치(항만운송사업법에 의한 해양수산청 인가요금변경) <ul style="list-style-type: none"> - 기본하역비 인하 - 야간/공휴일 할증료 면제 - marshalling charge 면제 	해양수산청
	<ul style="list-style-type: none"> - CFS charge 대폭 인하(관세협회 설정요율 변경) - 물품보관료 면제 · 수출화물과 같이 특허보세구역에 15일 이내 장치시 물품보관료 면제 	관세청
	<ul style="list-style-type: none"> · 터미널내에 전용 transit shed나 re-export zone 설정 	해운항만청 관세청

자료 : 한국선주협회 내부자료.

2. 환적화물유치 환경조성

1) 환적화물처리의 제도구축

환적화물을 적극적으로 유치하기 위해서는 일반 local화물에 비해 환적화물에 대한 우대정책을 실시하여야 하며, 환적화물의 법적절차의 간소화, 환적화물 관련 처리비용의 절감 및 부두운영의 자동화와 시스템화가 확보되어야 한다. (<표 IV-1>, <표 IV-2> 참조)

〈표 IV-2〉 환적화물 취급절차 간소화 방안

구분	현행	개선방안
입항단계	· 적하목록상에 환적화물 표시 의무화	· 세관에 적하목록 신고절차 생략
일시양륙 및 이·선적 단계	· 세관상 허가후 이·선적작업 완료보고 · 운송주선인에 의한 재혼재 작업시 신고 필요	· 허가제 → 신고제/폐지 · 세관원 입회의무 완화 내지는 업무 대행
입항지·타선적 적 운송시	· 유개차 사용 · 세관 봉인 · 출발, 도착시 세관직원 입회 확인	· 마약, 위험물품 등을 제외한 화물의 보세운송절차 간소화 (유개차 사용, 세관봉인, 입회확인 등의 의무를 완화/폐지)
보세혼재 작업 장소	· 없음(내국화물화 이후 작업 가능)	· 항만구역내 혼재작업의 진흥 지대 설치 운용

자료 : 김형태·김수엽·한광석, 「광양항 컨테이너부두 조기활성화 방안」, 해운산업연구원, 1996. 12. p. 71.

2) 자유무역지대 및 자유항 설치 운용

부산항이 동북아 지역에서 환적중심항이 되기 위해서는 자유무역지대 및 자유항을 적극적으로 검토할 필요가 있다. 자유무역지대나 자유항의 설치는 환적화물에 대한 무료장차기간의 연장이나 항만시설사용료의 할인 등과 같은 혜택을 주어 환적화물유치에 가장 효과적인 방안이 될 수 있다. 특히 가덕신항의 경우 자유무역지대 및 자유항의 필요조건이라 할 수 있는 중심항만의 기능을 가질 것으로 전망되고, 향후 물동량도 430만TEU 이상일 것으로 예상되어 자유항으로 지정될 경우 환적화물의 유치가 더욱 수월할 뿐만 아니라, 부산시가 추진하고 있는 금융산업 발전을 통한 금융도시로서의 기능도 수행할 수 있을 것이다.

3) 항만의 민영화운영 방식의 도입

항만시설의 공급능력이 매우 제한적이고, 항만이 지역경제에 미치는 영향이 적지 않은 현실을 감안할 때 항만의 경쟁력을 제고시키기 위해서는 가능한 한 많은 분야에서 민간의 창의성과 자율성이 도입될 수 있도록 경쟁원리를 적용시킬 필요가 있다.

V. 결 론

결과적으로 부산항이 환적중심항의 역할을 수행하기 위해서는 다음과 같은 방안이 강구되어야 함을 결론으로 도출할 수 있었다.

먼저 부산항의 환적화물에 대한 효율의 개선이 요구된다.

둘째, 환적화물에 대한 처리절차의 개선 및 관련 법규의 개정이 요구된다.

셋째, 항만의 전산화 및 정보시스템의 구축이 요구된다.

넷째, 환적화물처리를 위한 항만시설의 확충이 요구된다.

다섯째, 환적화물을 적극 유치하기 위해서는 국제물류센터의 조기 구축 및 자유항의 설치 운용이 반드시 필요하다.

마지막으로 항만운영의 효율성과 창의성을 제고시키기 위해서는 민영화의 도입이 절실하다. 따라서 부산항이 환적중심항이 되기 위해서는 항만의 hardware 및 software의 개발과 확충에 노력해야 하며, 이의 조화를 도모하여 항만의 경쟁력을 더욱 제고시켜 나가야 할 것이다. 본 연구는 주로 문헌조사와 관련기관의 방문을 통한 통계자료 수집 및 항만담당자와의 면담을 통한 정책자료 수집을 기초로 한 것으로 실증연구가 결여되어 있는 한계성을 지니고 있다.

참고 문헌

- 김수엽, 「아시아지역 환적시장의 구조변화」, 한국해양수산개발원 해양수산업동향, 1998. 4.
- 김형태·김수엽·한광석, 「광양항 컨테이너부두 조기활성화 방안」, 해운산업 연구원, 1996. 12.
- 김화섭, 「동북아시아경제권-지역화와 경제통합」, 산업연구원, 92. 11.
- 노위진, 「동북아 물류기지화를 위한 부산항의 현황과 대응방향」, 경성대학교 무역대학원 석사학위논문, 1996. 2.
- 문성혁, 「제3세대 항만의 도래와 항만경쟁」, 한국항해학회지, 제18권 제2호, 1994.
- 박병현, 「동북아경제권 형성과 부산항 물류기지화에 관한 연구」, 경상대학교 국제경영대학원 석사학위논문, 1997. 7.
- 부산광역시, 「선진항만과 부산항의 이해」, 1998. 1.
- 배병태, 「21세기 동북아 중심항만으로서의 기능강화를 위한 연구」, 한국항만 경제학회지, 제14집, 1998. 8.
- 서수완, 「컨테이너 물류거점항만 요건에 관한 연구」, 중앙대학교 대학원 석사학위논문, 1996. 8.
- 이종인, 「해운실무」, 한국해양대학교 해사도서출판사, 1993.

Container Age, 1996. 7,

Containerisation Internatinal, 1997. 9

Containerisation International Yearbook, 각년호.

Douglas K. Fleming and Yehuda Hayuth, "Spatial characteristics of transportation hubs : centrality and intermediacy", *Journal of Transport Geography*, Vol. 2, No.1, 1994.

Fairplay Publication, *Fairplay*, 각호.

Ross Robinson, "Asian hub/feeder nets : the dynamics of restructuring", *Maritime Policy & Management*, 1998, Vol. 25, No.1.

UNCTAD, *Development and Improvement of Ports : The establishment of trans-shipment facilities in developing countries*, 1990.

UNCTAD, *Port Marketing and the Challenge of Third Generation Port*, 1992.

Yehuda Hayuth and Douglas K. Fleming, "Concepts of strategic commercial location : the case of container ports", *Maritime Policy and Management*, Vol. 21, No. 3, 1994.



