

## 인천 신항 배후 물류 단지의 활용방안에 대한 연구: 중국의 항만 배후 단지 선정 사례를 중심으로\*

이 선 규\*\* · 김 수 육\*\*\* · 박 성 원\*\* · 강 희 재\*\* ·  
이 상 훈\*\* · 김 창 희\*\*

《目 次》

요약	IV. 인천 신항 배후 단지 운영
I. 서 론	방안 설정
II. 이론적 배경	V. 결 론
III. 인천신항 배후단지 활성화 방안 및 전략	

### 요약

항만 배후 단지의 개발 및 관련 정책 수립은 물류 산업뿐 아니라 국가 경제의 기반이 되는 중요한 이슈다. 세계 많은 국가들이 항만 배후단지의 활성화를 위해 지속적인 투자와 연구를 해 왔으며, 특히 중국은 임대료 인하, single window 행정 서비스 제공 등의 전략을 수립해 성공적인 항만 배후단지 활성화를 이끌어 내었다. 우리나라는 최근 “동북아 물류중심 국가”라는 목표에 맞춰 자유무역지역 확대를 통해 경쟁력 확보, 규제 완화를 통한 외국 기업 유치 등의 전략을 수립해야 한다는 의견이 대두되고 있다. 이에 따라 본 연구에서는 한국의 항만 배후 단지가 가지는 특징과 중국의 배후 단지의 성공 사례를 분석함으로써 현재 건설 중인 인천 신항 항만 배후 단지의 활성화를 위한 전략적인 이슈와 운영 방안 등에 대하여 논의해 보고자 한다.

Key words: 인천 신항 배후 단지, 물류산업, 중국 보세구 및 경제개발구, 가치사슬, 공급망 분석

\* 본 연구는 서울대학교 경영정보연구소의 연구비 지원에 의해 이루어졌습니다.

\* 본 연구는 인천항만공사의 'LNG냉열이용물류센터구축타당성용역'의 결과물을 바탕으로 작성되었습니다.

\*\* 서울대학교 경영대학 경영학과

\*\*\* 서울대학교 경영대학 경영학과(kimsoo2@snu.ac.kr), 교신저자

## I. 서 론

지난 2012년 7월 해양수산부에서는 항만배후단지개발 종합계획을 수립하여 지정·고시하였고 인천항만공사의 인천신항 배후단지 개발 계획(변경) 요청이 2014년 12월에 승인되었다. 개발 목표연도는 2020년으로 총 개발면적은 8개 항만에 30,390,281m<sup>2</sup>이며, 전국 31개 무역항을 대상으로 평가하여 지정기준을 충족시키는 8개의 항만배후단지 대상항만을 선정하였으며, 인천항, 평택/당진항, 목포항, 광양항, 마산항, 부산항, 울산항, 포항항 등이 이에 선정되었다. 목표연도(2020년) 기준으로 인천항의 배후부지는 총 7,132천m<sup>2</sup>가 지정되었으며 개발여건 등을 고려하여 표 1과 같이 단계별로 공급계획을 수립하였다.

현재, 남항 1단계(아암물류 1단지) 항만배후단지가 조성완료 되어 운영중(15개 기업)에 있으며, 남항 2단계(아암물류 2단지) 배후단지는 개발수요에 따른 공급가능 부지의 조기 확보를 위하여 제3투기장(투기완료) 부지 전체를 확대 지정하는 것으로 계획하고 있다. 총 면적 2,626천m<sup>2</sup>로 총 3,139억원을 투입하여 2016년까지 조성이 완료 될 예정이며, 미래가치품목을 선정하여 향후 특화물류단지로 조성할 계획이다.

북항 배후단지는 총면적 565천m<sup>2</sup>로 2012년 상반기부터 본격적으로 운영하기 시작하였으며, 청라투기장은 총면적 173천m<sup>2</sup>로 향후 중고차 수출입 활성화를 위한 '중고자동차 물류단지'로 조성할 예정이다. 또한 총면적 3,161천m<sup>2</sup>인 영종도 투기장은 테마파크 등 해양 친수시설로 조성할 예정으로 2018년까지 조성이 예정되어 있다. 이 외에도 경인아라뱃길 준설토 투기장은 총면적 828천m<sup>2</sup>로 항만물류단지, 레저 복합단지, 국제 물류단지 등 종합적인 개발안이 검토되고 있는 상황이다.

아울러 인천항의 항만배후단지의 부가가치창출을 도모하기 위해 인천항만공사에서는 항만클러스터조성을 통한 배후물류단지 활성화 방안을 추진 중에 있으며, 향후 개발되는 배후단지에 대해 부가가치 물류활동을 유발할 수 있는 핵심 아이템 위주의 품목을 유치할 예정이다. 신항 배후단지는 인천신항 컨테이너부두 배후에 조성되는 준설토 투기장 부지를 활용토록 하였으며, 현재 공사 중인 컨테이너부두와의 연계성과 단계별 개발시기에 따라 우선 1단계로 2,118천m<sup>2</sup>를 공급하고, 장래에 잔여부지 4,074천m<sup>2</sup>를 공급하도록 계획하고 있다.

인천 신항의 부두 시설 개발 계획을 살펴보면, 현재 갑문 내에 위치하여 컨테이너 선박의 입출항에 많은 시간과 비용이 소요되는 내항 4부두의 컨테이너 처리시설의 2020년까지 잡화부두로 전환한 후 2025년 이후에는 기능을 폐쇄할 계획이다. 또한 남항에 입지하고 있는 4개의 컨테이너 전용터미널은 현재의 기능과 화물처리능력을 그대로 유지하는 것으로 계획하였으며, 기능재배치 이후 부족한 시설능력을 확충하기 위해 인천신항 개발계획을 설립하였으며, 일차적으로 2020년까지

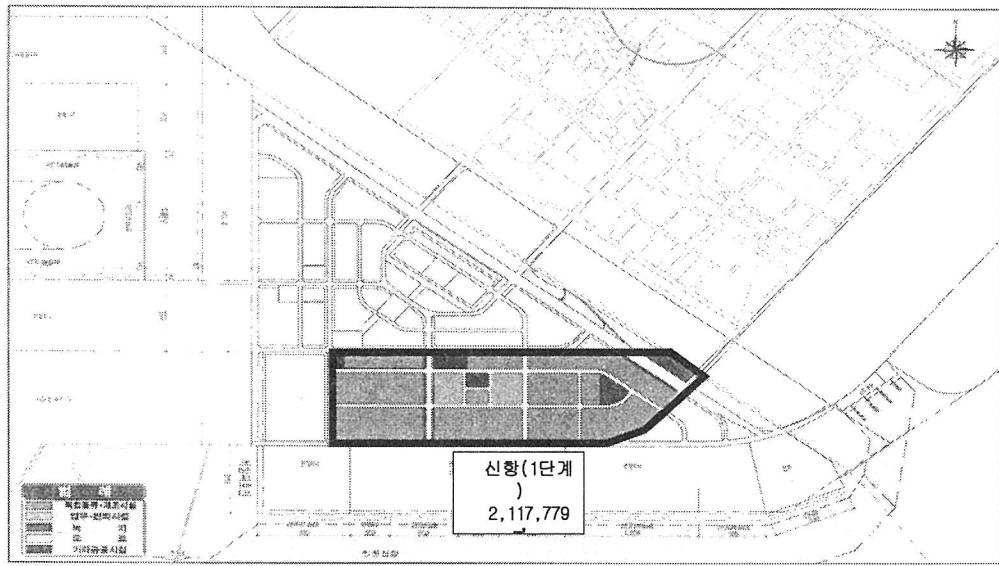
총 236만TEU의 처리용량을 갖춘 12개의 선석을 개발하는 인천신항 I-1단계 공사를 추진 중에 있다. 인천신항 I-1단계 공사 완료 후 인천항 컨테이너 터미널의 연간처리능력은 344만TEU에 이를 것으로 예측되며, 2020년에 인천항에서 처리할 것으로 전망된 427만TEU에 시설능력이 미치지 못하지만, 나머지 83만TEU 화물의 상당부분은 국제여객터미널에서 처리될 것으로 예측되므로 실질적으로 컨테이너 화물의 처리에는 문제가 없을 것으로 판단된다.

현재 인천 신항의 배후 단지 개발 계획을 살펴보면 개발면적은 2020년까지 2,117,779m<sup>2</sup> (약 64만평)이며, 자유무역지역지정을 고려하여 시설배치계획 및 가로망체계가 수립되었다. 또한 업무·편의시설용지를 단지 중심에 배치하여 시설의 접근성 향상 및 중심성을 강화하였으며, 주요 도로변에 녹지용지를 계획하여 폐적한 이미지를 부여하는 것이 목표이며, 내부 가로망 체계를 격자형으로 계획하여 정형화된 토지를 조성함에 따라 토지이용의 효율성을 증대시킬 계획이다. 특히 인천신항 1-1단계 컨테이너터미널 개발사업으로 건설되는 컨테이너부두 후면 부지를 우선적으로 매립·조성하여 공급토록 추진하고 있으며, 인천 신항의 배후단지 개발 계획의 평면도는 <그림 1>과 같다.

<표 1> 인천항 배후 단지 공급 계획

구 분	목 표 연 도 (천m <sup>2</sup> )			비 고
	2011	2015	2020	
수요면적 (A) (누계)		3,955	5,706	
공급계획 (B) (누계)	961	5,014	7,132	
북항 항만배후단지(1종)	-	742	-	공사중
남항 (1단계) 항만배후단지(1종)	961	-	-	운영중
남항 (2단계) 항만배후단지	-	3,311	-	
- 1종 항만배후단지	-	2,552	-	
- 2종 항만배후단지	-	759	-	
신항 (1단계) 항만배후단지(1종)	-	-	2,118	
소 계	961	4,053	2,118	
과 부 족 (A-B)		+ 1,059	+ 1,426	
확 보 율 (B/A)		126.8%	125.0%	

출처 : 제2차 항만배후단지 항만별 개발 계획(2012.7 국토해양부)



〈그림 1〉 인천 신항 배후단지 개발 계획 평면도

## II. 이론적 배경

### 2.1 이론적 배경

우리나라의 항만배후단지는 물류산업국가로 일컫는 네덜란드, 싱가포르의 물류단지와는 태생적인 부분에서부터 차이를 가지고 있다. 네덜란드의 로테르담, 싱가포르, 홍콩 등은 항만을 중심으로 모든 경제, 산업, 사회, 도시구조가 확보되어 있어 단순한 물류기능 외에도 항만 및 물류산업의 지원이 가능하도록 되어 있으나 우리나라의 경우는 이들의 경우와 상반되어 있다. 최근에 인천항의 항만배후단지 부가가치 창출과 경쟁력 제고를 위해서는 항만을 중심으로 금융·제조·물류·국제 무역·R&D 등 다기능체제로 변환을 꾀하고 있는 중국의 정책을 벤치마킹해야 한다는 주장이 제기되고 있다. 또한, 우리나라의 “동북아 물류중심 국가”라는 국가적 전략을 수립하기 위해서는 중국의 배후단지 성공사례처럼 항만형 자유무역지역을 확대해 저렴한 임대료 수준을 제시해야 하며 항만법, 경제자유구역법, 자유무역지역법 등의 개정을 통해 항만관리의 전문성을 확보하고, 입주 제한을 완화해 국내 및 외국 기업의 유치확대가 필요하다는 것이 전문가들의 의견이다. 이에 따라, 본 연구에서는 중국의 성공사례 벤치마킹을 통해 물동량 확보 및 동북아 허브화 전략을 차질 없이 추진할 수 있는 배후단지 활용방안에 대하여 논의하기로 한다.

〈표 2〉 신항 배후단지 1단계 토지 이용계획

시설별	면적(m <sup>2</sup> )	구성비(%)
합계	2,117,779	100.0
1종 항만 배후 단지	복합물류 및 제조시설	1,331,209
	업무/편의 시설	121,904
	공공시설	664,666
	도로	442,700
	녹지	185,621
	기타공공시설	36,345

출처 : 제2차 항만배후단지 항만별 개발 계획(2012.7 국토해양부)

## 2.2 중국의 항만 배후 단지 선정 배경

다음 〈표 3〉과 같이 중국의 보세구 및 개발구인 다롄보세구, 다롄경제기술개발구, 칭따오보세구, 장쟈강 경제개발구, 장쟈강 보세구, 루차오강 배후단지는 각 지역의 특성에 맞는 유치산업을 선정하여 임대료를 인하하고 있다. 임대료 인하율을 산업, 투자규모 등에 따라 상이하나 통상 20~30% 수준까지 적용되며, 고심기술 중 중국에 기술이전이 가능하고 지역 경제적 파급효과가 크고 투자규모가 큰 산업에 대해서 지방제정으로 임대료를 Zero base 까지 인하하고 있는 추세이다. 또한, 중국 보세구 및 경제개발구의 투자유치는 관리위원회에서 주관하고 있으나, 중계회사, 컨설팅사는 물론 각 지역별로 agent를 지정하여 활용하고 있다. 특히 관리위원회에서는 전 세계의 지역별 전문가를 관리위원회의 공무원으로 채용하고 이를 통해 국가별 투자설명회를 개최하여 투자를 유치하고 있으며, 또한 투자유치에 성공한 사람에게는 유치된 투자금에 따른 인센티브를 지급함으로써 경쟁을 유도하고 있다.

또한 중국에서는 Single Window라는 형식의 행정 서비스를 제공하고 있다. 중국 보세구 및 경제개발구는 투자상담에서 사후관리까지 관리위원회의 초상국에서 담당하고 있다. 이 초상국은 지역별 전문가로 구성된 투자유치 담당부서로 투자상담은 물론 법인설립, 공장설립, 금융지원, 세계 지원 등에 관련된 모든 행정서비스를 투자자에게 제공하고 있다. 투자자는 투자상담에서 기업설립에 이르는 전반적인 절차를 한 부서(초상국)의 담당 공무원과 상담하면서 진행할 수 있다는 것이며, 아울러 기업을 운영하면서 발생할 수 있는 행정문제, 법적 문제 등에 대해서도 담당공무원이 문제 해결이 가능한 행정부서를 투자자에게 연계하고 해결할 수 있는 방안을 함께 고민하는 사후 관리서비스까지 제공함으로써 투자자에게 신뢰성을 높이고 있다. 이에 본 연구에서는 이러한 중국 배후 단지의 경쟁력을 바탕으로 인천 신항의 배후에 적용시킬 수 있는 시사점을 파악하여 인천 신항 배후 단지를 활성화에 기여하는 것에 그 목적이 있다.

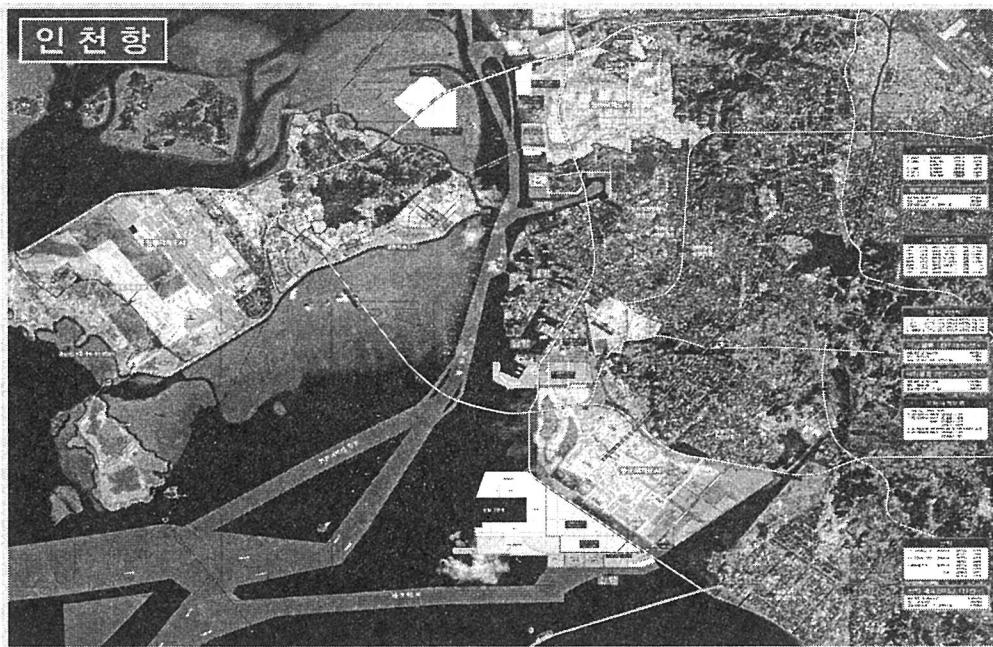
〈표 3〉 중국의 보세구 유치 산업 현황

구분	유치산업
다롄보세구	○ 기술적 생산물자 산업, IT 산업, 중국에 경제적, 기술적 파급영향이 높은 산업, 고부가가치 제조생산업체, 물류기업
다롄경제기술개발구	○ 화학공업, IT 산업, 기계산업, 조선소, LED 제조, bio 산업, 친환경 산업
청따오보세구	○ 기술적 생산물자 산업, IT 산업, 중국에 경제적, 기술적 파급영향이 높은 산업, 고부가가치 제조생산업체, 물류기업
타이창경제개발구	○ 정보기술산업, 정밀기계산업, 서비스 무역, 생물과학기술, 민생용품
장자강 경제개발구	○ 기계산업, 방직 산업, 신산업, 물류산업, 금융산업
장자강 보세구	○ 물류산업, 첨단기술, 고부가가치산업
루차오좡 배후단지	○ 기술이전이 가능한 전자, 정보, 통신산업

### 2.3 배후 단지에 대한 연구

국내에서 항만 물류 배후단지 및 항만 배후 단지에 대한 연구는 비교적 활발히 진행되어 왔다. 박홍균(2011)은 광양과 부산항의 항만 물류 배후 단지의 효율성을 분석하였으며, 최강수 외(2005)에서는 한국의 항만 배후 단지의 개발 방향 및 효과에 대하여 실증적인 방법으로 접근하였다. 이성우(2002)에서는 한국의 항만 배후 단지의 개발 방향과 전략에 대하여 논의하였으며 마문식 외(2009)에서는 인천 신항 배후 물류 단지의 지역 경제 파급 효과를 연구하였다. 이기환(2008)은 부산항 신항의 컨테이너터미널 배후 단지 조성사업의 경제성 평가에 관한 연구를 실시하였으며, 황호만(2006)은 군산항 배후 단지의 로지스틱스 전략을 수립하였다. 또한 항만 배후 단지에 유치할 업종 및 품목에 대한 연구도 있었는데, 이언경 외(2009)는 부가 가치 창출을 위해 인천항 사례를 중심으로 항만 배후 단지의 유치 품목을 선정하였으며, 이성우(2008)은 물동량의 구조를 분석하여 광양항 항만 배후 단지의 유치 업종을 선정하였고 하영석과 조혁수(2009)는 컨테이너 항만 배후 단지의 유치 산업에 대하여 분석하였다. 또한 김학소와 이성우(2007)은 글로벌 물류 허브를 위한 항만 배후 단지의 추진전략에 대하여 진단하였으며, 이와 관련하여 정홍자와 최해범(2011)은 부산항 신항 배후단지, 김근섭 외(2005)에서는 광양항 배후 단지의 활성화 방안에 대하여 각각 연구를 진행하였다. 이 외에도 항만 배후 단지의 효율적 이용 방안에 대해서 연구한 김정수와 신계선(2004)의 연구, 인천항의 배후단지 서비스에서 고객행동의도 결정 요인을 연구한 김병일 외(2008)의 연구, AHP(Analytic Hierarchy Process)를 활용하여 항만배후단지 경쟁력 평가 요인에 대한 연구를 진행한 경성립과 나주몽(2012)의 연구, 경쟁력 강화를 위한 이종원(2006)의 연구, 문제점 진단과 고부가가치화 전략에 관한 안기명 외(2012)의 연구, Fuzzy AHP를 이용하여 배후단지 활성화 방안의 우선순위를 도출한 김선구와 최용석(2012)의 연구, 북

평산업단지의 활성화 방안을 논의한 유원근과 엄광열(2004)의 연구 등 항만 배후 단지를 활성화 시키고 전략을 수립하는 많은 연구들이 있었다. 하지만 최근 부상하고 있는 중국 내의 성공 사례를 바탕으로 배후 단지의 활성화 방안 및 전략을 수립한 연구는 상대적으로 부족한 실정이다. 이에 본 연구에서는 한국과 밀접한 정치적, 지리적 위치를 가진 중국의 배후 단지 사례를 분석함으로써 인천 신항의 배후 단지 활성화 방안 및 전략을 도출하도록 한다.



〈그림 2〉 인천 신항 위치 및 개발 계획

### III. 인천신항 배후단지 활성화 방안 및 전략

중국의 사례를 통해 인천 신항 배후 단지를 활성화하는 방안과 전략을 수립한 결과 가치 창출 아이디어를 구체화하고, 마케팅 대상과 판매 시장을 명확히 해야 하며 인천 신항에 맞는 가치 사슬을 디자인하고, 경쟁 우위 능력을 명확히 해야 한다. 이에 대한 자세한 설명은 다음과 같다.

첫째, 가치창출 아이디어를 구체화하고 마케팅 대상과 판매시장을 명확히 하는 것이다.

주요 선진국과 FTA 체결 가능성 고조와 국내 항만 간 배후단지 개발경쟁이 가속되고 있는 상황에서 핵심 시장환경 변화 요인을 바탕으로 한 가치창출 아이디어를 구체화하고 마케팅 대상과 판매시장을 명확히 할 필요가 있다. 즉, 인천항만공사는 인천항 항만배후단지에 대해 단지 내 특성화

구역(Zone) 개념을 도입하고, 잠재적 입주기업의 다양한 니즈를 수용해야 한다. 또한 필요시 글로벌 제조 또는 물류기업의 입주구역을 FTZ로 지정하여 저렴한 임대료를 제공할 필요가 있으며, 마케팅/판매시장을 명확히하기 위해 IPA는 1차적으로 단지내 특성화 구역에 부합하는 글로벌 제조 또는 물류기업을 유치 대상으로 설정해야 한다. 또한, 2차적으로는 중국, 일본, 동남아와 국내를 대상으로 하는 국내외 제조 또는 물류기업을 유치 대상으로 설정할 필요성이 제기되었다.

둘째, 인천 신항에 맞는 가치사슬을 디자인해야 한다.

항만배후단지와 관련한 인천항만공사의 부가가치는 마케팅 및 판매(입주기업 유치), 사후 관리(집중운영관리 포함)를 통해 해당 배후단지에서 물동량 및 부가가치를 창출하는 것으로 볼 수 있다. 따라서 IPA는 다음과 같은 핵심활동을 대상으로 가치사슬을 디자인해야 한다. 먼저 유치업종 및 유치기업을 엄선하여 물동량 및 부가가치 창출형 배후단지로 디자인하여야 한다. 다음으로, 단지내 특성화 구역(Zone) 설정으로 타항만 배후단지와의 차별화를 도모해야 하며, 마지막으로 집중운영 관리시스템 도입(전담조직 등)으로 고객만족도 극대화 및 관리 및 운영 효율성을 도모해야 한다.

셋째, 공급망을 디자인하고 경쟁사의 공급망을 분석하여야 한다.

일반 물류기업은 공급사슬에서 자사와 공급자 및 고객의 관계를 구체화하지만, 항만배후단지 관리주체인 인천항만공사의 경우에는 잠재적 고객(입주기업)을 유치하기 위한 접근경로 내지 고객과의 관계를 구체화 할 필요가 있다. 이에 따라 인천항만공사는 다음 사항을 구체화해야 한다. 먼저 인천항 항만배후단지를 타 항만의 배후단지와 차별화될 수 있는 유치 전략을 전개하고 다음으로 불특정 다수의 잠재적 고객이 아닌 특정화된 고객을 대상으로 유치 전략을 전개해야 한다. 즉, 특정화된 고객에 대한 치밀한 정보관리가 필요하며, 이를 통해 철저한 브랜드 이미지 제고 전략으로 잠재적 입주기업의 입주 선호도를 제고함으로써 고객과의 지속적인 유대관계(goodwill)를 유지하여야 할 것이다.

넷째, 경쟁우위 능력을 명확히 해야 한다.

인천항 배후단지가 타 항만 배후단지에 비해 우위에 있는 요소들을 구체화하여 지속적인 경쟁력 확보방안을 강구해야 한다. 이를 위해 인천항만공사는 수도권과 인접한 배후단지 및 근접한 인천항의 입지적 강점, 대중국 수출입 해운물류망 완비, 글로벌 경쟁력을 갖춘 인천 국제공항과의 인접, 한국 소비자의 높은 기대 수준, 한국의 높은 국가 브랜드 이미지, 인천항만공사의 적극적 유치 노력 등을 구체화하여 타 항만배후단지 보다 경쟁우위에 있음을 강조해야 한다.

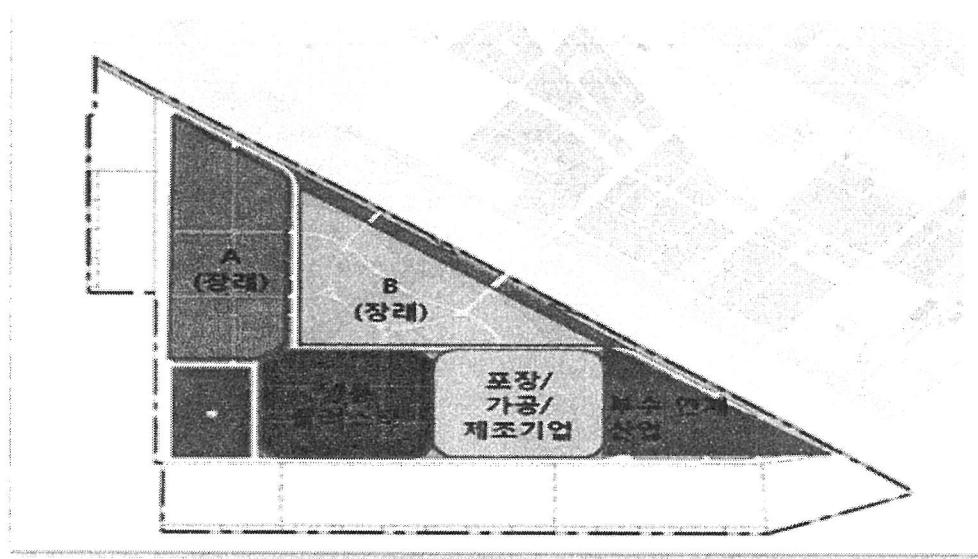
이와 같은 인천 신항 배후 단지 활성화 방안 및 전략은 다음 <표 4>와 같이 정리될 수 있다.

〈표 4〉 인천 신항 배후 단지 활성화 방안 및 전략

연번	활성화 방안 및 전략	세부내용
1	가치창출 아이디어 구체화	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 단지내 특성화 구역(Zone) 개념 도입, 잠재적 입주기업의 다양한 니즈 수용, 글로벌 제조 또는 물류기업 입주구역을 FTZ로 지정 및 저렴한 임대료 제공</li> </ul>
2	마케팅/판매시장 명확화	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 1차적으로 단지내 특성화 구역에 부합하는 글로벌 제조 또는 물류기업</li> <li>○ 2차적으로 중국, 일본, 동남아와 국내를 대상으로 하는 국내외 제조 또는 물류기업</li> </ul>
3	가치사슬 디자인	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 유치업종 및 유치기업을 염선하여 물동량 및 부가가치 창출형 배후단지로 디자인</li> <li>○ 4단지내 특성화 구역(Zone) 설정으로 타 항만 배후단지와 차별화</li> <li>○ 집중운영 관리시스템 도입(전담조직 등)으로 고객 만족도 극대화 및 관리·운영 효율성 도모</li> </ul>
4	공급망 디자인 및 경쟁사 공급망 분석	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 타 항만 배후단지와 차별화된 유치전략 전개(불특정다수 → 고객특정화, 치밀한 정보관리 강요)</li> <li>○ 철저한 브랜드 이미지 제고 전략으로 잠재적 입주기업의 입주 선호도 제고</li> </ul>
5	경쟁우위 능력 명확화	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 수도권과 인접한 배후단지 및 근접 인천항의 입지적 강점, 대중국 수출입 해운물류망 완비, 글로벌 경쟁력을 갖춘 인천 국제공항 인접, 한국 소비자의 높은 기대 수준, 한국의 높은 국가 브랜드 이미지, IPA의 적극적 유치 노력</li> </ul>

#### IV. 인천 신항 배후 단지 운영 방안 설정

인천 신항 배후단지가 대한민국을 대표하는 환황해권 글로벌 물류기지가 되기 위해서는 고객의 니즈, 목표, 경쟁력 수준, 인천항만공사의 역량 등을 종합적으로 고려하여 항만배후단지 운영 방향을 설정할 필요가 있다. 인천신항 배후단지의 운영목표를 최근 수립된 「글로벌 기업 타겟 유치를 위한 항만배후단지 입주기업 선정 프로세스 개선(안)」을 반영하여, 성과 목표 및 추진 전략과 부합할 수 있도록 계획을 설정하여야 한다. 이에 따른 운영방안으로 국내 타 항만 배후단지와 차별화 및 특성화를 도모하여야 한다. 이를 위하여 효율적 공간 배치 및 부지 활용도 극대화, 업종별 특성화 Zone 입주 시 임대면적 탄력적 조정 및 제공, 첨단 항만 인프라 및 물류지원시설 구축, 항만·배후단지·산업단지 간 연계된 항만물류 클러스터 Best Practice를 구축하여야 한다.



〈그림 2〉 인천 신항 배후 단지 활용 계획(안)

또한, 부가가치 및 물동량 창출 효과가 큰 국내외 물류기업의 유치를 촉진하여야 하며, 추가적인 전문가 인터뷰를 통해 고부가가치 전략 품목을 설정 및 배후단지 활용방안 수립하여야 한다. 이를 위해 효과적인 마케팅과 세일즈 전략 구축을 위한 타겟 마케팅(Target Marketing)이 필요하며, 인천 신항 배후단지 입주 매력도 중대 방안의 강구책으로써 임대료 수준, 입주절차 등 국제경제력 수준등의 제고가 필요하다. 이와 더불어 글로벌 기업 투자 유치 촉진을 위한 다양한 인센티브도 강구하여야 할 것이다.

마지막으로, 인천 신항 배후단지의 효율적 운영 및 고객중심의 사후관리가 철저하게 이루어져야 한다. 이는 지원시설의 조기 완비 및 관련시설의 충분한 이용 편의 제공과 입주기업에 대해 Key Customer Manager 또는 Customer Service 팀 등을 도입하여 Zone Care Service 실시하는 것, 사후 운영실적 평가를 통한 인센티브를 병행하는 것 등으로 달성할 수 있다.

## V. 결 론

본 연구에서는 한국의 항만 배후 단지가 가지는 특징과 중국의 배후 단지의 성공 사례를 분석함으로써 이를 통해 현재 건설중인 인천 신항 항만 배후 단지에 전략적인 이슈와 활용 방안 등에 대하여 논의하였다.

본 연구에서 논의된 인천 신항 배후 단지의 활성화 방안 및 전략은 다음과 같다.

첫째, 가치창출 아이디어를 구체화하여야 한다.

둘째, 마케팅 대상과 판매시장을 명확히 하여야 한다.

셋째, 인천 신항에 맞는 가치사슬을 디자인해야 한다.

넷째, 공급망을 디자인하고 경쟁사의 공급망을 분석하여야 한다.

마지막으로, 인천 신항 배후 단지의 경쟁우위 능력을 명확히 해야 한다.

이와 같은 결론을 바탕으로 도출된 인천 신항의 운영 방안은 다음과 같다.

첫째, 성과 목표 및 추진 전략과 부합할 수 있도록 계획을 설정하여야 한다.

둘째, 내 타 항만 배후단지와 차별화 및 특성화를 도모하여야 한다.

셋째, 부가가치 및 물동량 창출 효과가 큰 국내외 물류기업의 유치를 촉진하여야 한다,

마지막으로, 인천 신항 배후단지의 효율적 운영 및 고객중심의 사후관리가 철저하게 이루어져야 한다.

본 연구에서는 위에서 언급한 연구의 의의 외에도 아래와 같은 몇 가지 한계점이 존재한다.

첫째, 본 연구에서는 중국의 항만 배후 단지 사례만을 언급하였다.

둘째, 본 연구에서는 실질적인 추진 방안을 세세하게 논의하지는 못하였다.

이와 같은 연구의 한계점으로 인하여 중국 외 한국의 항만 배후 단지 특성과 유사한 타 항만 배후 단지에 대한 조사와 이를 바탕으로 실질적인 추진 방안을 논의하는 연구가 요구된다.

## 참 고 문 헌

1. 경성립, 나주몽 (2012). 연구논문: AHP를 활용한 항만배후단지 경쟁력 평가요인에 관한 연구-광양항 항만배후단지를 중심으로. 지역개발연구, 44(2), 41-56.
2. 김근섭, 정태원, 김운수 (2005). 광양항 항만배후단지 활성화 방안에 관한 연구-국내 항만물류업체 입장을 중심으로. 유통경영학회지, 8(2), 5-23.
3. 김병일, 유흥성, 이현우 (2008). 인천항 배후단지 서비스의 고객행동의도 결정요인에 관한 연구. 한국항만경제학회지, 24(4), 115-137.

4. 김선구, 최용석 (2012). Fuzzy-AHP를 이용한 광양항 배후단지 활성화 방안의 우선순위 분석. *산업경제연구*, 25(3), 2309-2324.
5. 김정수, 신계선 (2004). 부산·진해 신항의 항만배후단지 개발현황과 효율적인 이용방안에 관한 연구. *한국항만경제학회지*, 20(2), 101-130.
6. 김학소, 이성우 (2007). 글로벌 물류허브를 위한 항만배후단지 추진전략 진단. KMI 해양수산 현안분석 (2007-12), 한국해양수산개발원.
7. 마문식, 유흥성, 김병일 (2009). 인천신항 배후물류단지의 지역경제 파급효과 연구. *한국항만경제학회지*, 25(4), 83-106.
8. 박홍균 (2011). 광양·부산항의 항만물류배후단지 효율성 분석. *한국항만경제학회지*, 27(1), 13-30.
9. 안기명, 신영란, 손보라 (2012). 부산신항 배후단지의 문제점진단과 고부가가치화 전략에 관한 연구. *로지스틱스연구*, 20(4), 55-69.
10. 유원근, 엄광열 (2004). 항만 배후 산업단지로서 북평산업단지 활성화 방안. *산업경제연구*, 17(1), 137-156.
11. 이기환, 황두건, 김명희 (2008). 부산항 신항 켄테이너터미널 배후단지 조성사업의 경제성 평가에 관한 연구. *한국항만경제학회지*, 24(4), 153-171.
12. 이성우 (2002). 우리나라 항만배후단지의 개발방향과 전략. 월간 해양수산, (215), 33-47.
13. 이성우 (2008). 물동량 구조분석을 통한 광양항 항만배후단지 유치업종 선정연구. *국토연구*, 3-20.
14. 이언경, 장지선, 길광수 (2009). 논문: 부가가치 창출을 위한 항만배후단지 유치품목 선정 연구: 인천항 사례를 중심으로. *해운물류연구*, 62(단일호), 639-663.
15. 이종원. (2006). 항만배후단지의 경쟁력강화에 관한 고찰. *관세학회지*, 7(4), 293-313.
16. 정홍자, 최해범 (2011). 부산항 신항 배후단지 활성화 방안에 관한 연구. *한국항만경제학회지*, 27(3).
17. 최광수, 김형일, 안승범 (2005). 우리나라 항만배후단지의 개발방향 및 효과에 대한 실증연구. *한국항만경제학회지*, 21(2), 147-172.
18. 최성희 (2010). 항만배후단지 입주 결정요인에 관한 연구-광양항 항만배후단지를 중심으로. *한국물류학회지*, 20(3), 65-84.
19. 하영석, 조혁수 (2009). 논문: 컨테이너 항만배후단지의 유치산업 분석-포항 영일만항 사례를 중심으로. *해운물류연구*, 60(단일호), 123-143.
20. 황호만. (2006). 군산항 배후단지의 로지스틱스 전략. *한국항만경제학회지*, 22(2), 1-18.