

『 21세기, 세계적 물류 흐름의 중심에 서있는 인천항 』

지리교육과 2학년 문승일

☞ 답사포인트

- 인천항 일대에 지정된 경제특구에 대하여 살펴보자.
- 동북아 지역 항만들의 치열한 경쟁에서 살아남기 위한 인천항의 노력을 알아보자.



〈 인천항 〉

출처: 네이버 백과사전

단지가 위치하여 산업경제 기반시설과의 연계 활성화가 가능하다. 또한, 인천국제공항과 연계한 Sea&Air 운송 및 전국 광역교통망과의 양호한 접근성을 가지고 있어 수도권 거점항만으로서의 개발이 가능한 지역이다.

최근 동북아시아에서는 다수의 허브항이 존재할 것으로 예상됨에 따라 국내 주요 컨테이너 처리 항만은 물류 중심기지가 될 충분한 가능성이 있으며, 개발 가능한 우리나라 주요 항만으로는 신항, 광양항, 인천항 등이 포함된다. 그러면 우리가 이번 답사에서 가는 곳인 인천항은 어떨까? 인천항은 최근 급성장 중인 중국 교역의 환적 Hub-Port로의 개발이 가능하다. 한·중 간 항만물동량의 지속적인 증가가 예상되며, 배후지역에 50여개의 산업

1. 위치 및 특성

1) 위치

인천항의 항계선은 인천광역시 고척도 남단(북위 37°33'54"~ 동경 126°21'00"), 영종도 북단, 팔미도 등대와 변도를 거쳐 시흥군 군자면 죽울리 서단을 잇는 해면으로서 항계 내 수면적은 283,170천㎡이다 간만의 차는 9~10m이며, 선

거 내 수면적은 18,500천㎡에 수심이 8~13m이다.

2) 특성

1883년 개항된 인천항은 수도 서울과 32km의 가까운 거리에 위치하고 있으며, 인천 남동공단, 부평공단, 구로공단, 반월공단, 성남공단 등 수도권의 대규모 산업단지를 배후로 한 수도권의 관문항일 뿐만 아니라, 중국의 황해연안 개방도시인 대련, 장황도, 천진 등과는 불과 300~500해리의 거리에 위치하여 한·중 교류의 전진기지이자 대륙화물의 중계기지이다. 또한 앞으로 전개될 서해안시대의 중추적 항만으로서의 역할과 특히, 남북 간 관계개선으로 남북 직교역의 증대에 따른 북방교역의 중심항으로서의 역할을 기대할 수 있다.

2. 항만 시설

1) 구조



〈 인천 갑문 〉

출처: <http://cafe.naver.com/gongetit>

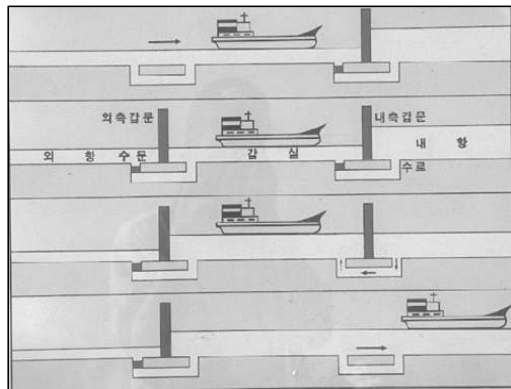
인천항은 최대 11만 톤급 선박 등 78척을 동시에 접안 할 수 있는 시설과 연간 7천 500만여 톤의 하역능력을 갖추고 있다. 갑문 내항(47선석)과 갑문 밖의 외항(31선석)으로 구분되며 외항은 다시 위치와 기능에 따라 남항, 북항, 연안항으로 구분된다.

동양최대의 갑문을 보유한 인천항은 선거 내¹⁾ 8개의 수출입 화물부두를 운영하고 있다. 현재 제1·2·3·6부두는 잡화취급부두, 제 4·5부두는 컨테이너 및 자동차 전용부두, 제 7부두는 양곡전용부두 그리고 제8부두는 고철전용부두로 운영되고 있다. 남항·북항은 유류, 액체가스, 석탄, 모래 등을 취급하고 있으며 연안항은 중국을 오가는 국제 여객선터미널과 서해도서를 잇는 여객선 접안시설 및 어선기지로 활용되고 있다.

2) 갑문식독

갑문은 쉽게 말해 배가 도크에 들어온 후에 바닷물이 유동하는 것을 막기 위

1) 선거내(내항), 선거외(외항)



〈 갑문식독의 원리 〉

한 문이다. 인천의 경우 갑문은 슬라이딩 식으로 되어있다.

서해안의 경우 조수간만의 차가 크다. 이렇게 되면 선박이 정박해있는 상태에서 화물을 싣거나 내릴 때 불편하며 어쩔 땐 작업이 불가능 한 경우도 있다.

그래서 인천항은 1974년 월미도와 소월미도 사이에 조수간만의 차와는 관계없이 선박의 입출항이 가능한 2중 갑문식 갑거(일명 도크)를 축조했

다. 바깥에서 인천항으로 들어올 때는 배가 들어오기 전에 갑문을 닫아둔 상태로 도크내의 해수면이 서해안의 수면 높이와 같아지도록 조절한다. 조절이 되면 갑문이 열리고 배가 도크 안으로 들어가게 되는 것이다. 배가 들어간 후 서해 쪽의 갑문이 닫히고 이번엔 인천항의 해수면의 높이가 도크의 높이가 같아지도록 수심을 조정하고, 수면 높이가 같아지면 인천항 쪽의 갑문을 연다. 그리고 배는 인천항으로 들어가게 되는 것이다. 나올 때는 이와 반대이다.

3. 인천항의 개발방향

인천항은 수도권 물류거점 항만으로 육성해야 한다. 수도권 수출입 및 남북경협 활동을 효과적으로 지원하고, 환 황해권의 환적·고부가 가치 화물 처리가 가능한 배후단지를 개발한다. 중국 교역의 증가·북한 교역의 활성화에 대비한 충분한 교류 공간 및 미래 확장 부지를 확보하고, 배후단지와 항공허브가 연계된 복합수송(Sea&Air) 등 특화된 복합클러스터를 조성한다. 또한, 물류 비즈니스 지원을 위한 전시·컨벤션·세일즈 기능을 도입하고, 여객 및 수도권 시민들을 위한 풍부한 항만 친수공간을 확보해야한다.

4. 국내항만의 여건 변화

인천항 및 평택·당진항의 경우 대 중국 교역 증가, 컨테이너항만 확충 등으로 인하여 최근 물동량이 증가하고 있는 추세인데, 이는 대 중국 교역규모의 증가로

수도권항만에 대한 이용 수요가 증가하고 인천항 및 평택·당진항의 컨테이너 전용터미널이 신규 개발된데 따른 것이다. 또한 국내항상의 중장기 물동량 예측결과 향후 물동량 증가율 측면에서도 인천항 및 평택, 당진항 등이 높을 것으로 전망되고 있다. '11년 기준으로 인천항 컨테이너 물동량은 '01년 예측에 비해 18%가 증가되고, 평택·당진항의 경우 194%가 증가할 것으로 예상되고 있다. 부산항 및 광양항과는 달리, 인천항 및 평택·당진항은 지리적 여건상 환적화물을 거의 취급하지 않고 있다. 향후 국내에서는 부산항, 광양항, 인천항 및 평택, 당진항이 주요항만으로서의 역할을 수행할 것으로 예상된다.

국내 총환적화물중에서 부산항에서 처리되는 물량은 2000년 이후 소폭 감소하였으나, 광양항은 2000년 이후 지속적으로 증가하고 있음을 나타내고 있다. 그러나 인천항의 경우는 2)환적화물이 거의 없는 것으로 나타났다.

그리고 최근 급증세를 나타내고 있는 중국항만의 발전이 우리나라에 어떤 영향을 미칠까? 중국 항만의 발전은 우리나라에 기회와 위협을 동시에 제공한다. 기회의 측면에서는 중국의 물동량 증가로 환적물동량도 증가할 것으로 예상되며, 그 중 일부는 우리나라에서 환적 될 것으로 예상된다는 점을 지적할 수 있다. 물론 이때 우리나라에서 유치되는 환적 화물의 유형은 항로 교차형 환적이 증가 될 것이다.

위협의 측면에서는 컨테이너화물 흐름의 중심성이 중국으로 이동함에 따라 중국 주요항만의 물류중심 기능이 강화된다는 점에서 중국항만의 발전은 우리나라에 위협적 요인으로 작용 할 것이다. 하지만 중국경제의 급성장과 낙후된 물류시스템으로 과잉 공급에 의한 서비스 질의 저하가 예상되기 때문에 인천항은 동북아 및 태평양 진출에 유리한 지정학적 입지에 위치하고 있다는 점과 세계최고 수준의 공항이 입지해 있어 국내와의 연결 교통망 등 접근성이 양호한 물류 및 국제교류지점지역임을 잘 활용하면 중국항만의 발전을 기회로 살릴 수 있을 것이다.

5. 미래의 중추신항만 - 남외항(송도신항)

동북아 지역은 세계에서 가장 왕성한 경제활동이 벌어지고 있는 곳이다. 컨테이너는 2003년 101,269천 ³⁾TEU를 처리하여 세계 전체의 33%를 점유하고 있고, 한중일 3국간의 역내교역도 그 어느 때보다 활발하게 이루어져 컨테이너 교역물량이 연평균 16%의 급등 추세를 보이고 있다. 바야흐로 동북아를 중심으로

2) 옮겨 쌓거나 싣는 화물.

3) 1TEU(Twenty-foot Equivalent Units)=20피트 컨테이너 1대.

하는 환태평양 시대가 도래 하였다고 할 수 있다. 이에 발맞춰 인천항도 동북아 물류중심도시 건설을 위해 송도신도시 남단에 사업비 3조 4천억을 투입해 연간 하역능력 2,700만 톤 규모의 컨테이너·잡화 등 종합화물유통기능을 수행하게 될 비즈니스 거점 항만인 남외항을 2011년까지 건설할 예정이다. 그러면 송도신항이 성공하기 위해서 이겨나가야 할 과제들은 무엇이 있을까?

이건 중요한 문제점이라고 할 수 있다. 기존항만(구항)과 신항 간의 '연계성'인데 이는 구항의 기능이 완전히 소멸되지 않고 신항과 동시 병행하여 기능하는 경우에 발생하는 현상이다. 인천항은 내항 4부두에 이미 컨테이너 전용부두가 있다. 그러나 신항인 남외항에 컨테이너 등 종합화물유통기능을 수행하게 될 비즈니스 거점 항만이 또 들어서게 된다.

항만시설의 규모 측면에서 구항과 신항 두 항만이 계속 병행해서 기능하는 상황이 지속된다면 항만이용자는 두 곳으로 분리될 수밖에 없다. 물론 항만이용자가 분리되더라도 두 항만 간에 기능성과 연계성이 전혀 없을 경우에는 문제가 발생하지 않는다. 그러나 두 항만 간에 연계성이 매우 높아 각 항만이 독립적인 기능을 다하지 못할 경우에는 복잡한 문제가 발생한다. 그리고 초기단계에 이용자가 선택하는 항만이 장래에 주력항만으로 기능할 경우에는 다행히 문제가 없겠으나, 선택전략에 실패하여 장래 기능이 약화될 항만을 선택한 경우에는 고객상실 등의 문제가 발생한다. 또, 구항과 신항 간에 이동물량이 발생하고 이를 처리하기 위한 비용이 발생하게 되는데, 구항과 신항 간에 발생하는 이동물량은 새롭게 창출되는 물량이다. 그러나 신항만 개발로 인한 편익이 현저하게 나타나지 않는 한 이 물량은 항만·지역사회·항만이용자 모두에게 불필요한 낭비가 될 수밖에 없다.

마지막으로, 구항과 신항 간에 경쟁 또는 보안 관계가 발생한다. 다행히 보안 관계가 형성된다면 구항과 신항의 터미널 운영업체 및 창고·운송·CY(컨테이너 야드 운영) 등 관련사업자 간에 조화로운 발전이 기대되지만, 경쟁관계가 구축된다면 양 항만 간에 경쟁이 발생할 수 있다. 이런 몇 가지 과제를 완만히 해결한다면 송도신항은 미래의 중추신항만으로 발전 할 것이다.

6. 자유무역지역제도(FTZ: Free Trade Zone)

1) 자유무역지역의 의미

관세법·대외무역법 등 관계 법률에 의한 특례와 지원을 통하여 자유로운 제조·

물류·유통 및 무역활동 등을 보장하기 위한 지역이다.

외국에서 자유무역지역으로 반입된 물품에 대하여는 수입 시 부과되는 관세, 부가가치세 등 각종 세금이 면제된다. 그러나 자유무역지역에서 국내로 반입되는 시점부터는 관세법이 적용되므로 관세자유지역을 거쳐서 국내로 수입되는 외국 물품에 대하여는 관세 등 4)수입제세를 부과한다.

2) 자유무역지역의 기능

오늘날 전 세계에 설치·운영 중인 자유무역지역의 기능을 종합하면 기본기능과 부수기능으로 구분된다. 기본기능은 물류 및 물류촉진·생산보완·제품조정·거래 및 거래 촉진·정보전달 등이고, 부수기능은 업무지원·공공서비스·국제교류지원·위락·교육훈련 및 연수 등이다.

3) 해·공(Sea&Air)복합운송 활성화

해·공(Sea&Air)복합운송 활성화를 광의의 개념에서 인천국제공항 및 배후부지와 인천항 및 배후 부지간에 자유무역지역 지정을 통한 연계 활성화에 주안점을 두어 검토하고 있다.

시간을 다투어 이루어지는 해·공(Sea&Air)복합운송의 물동량은 크지 않으며, 그것보다는 배후지역에서 가공되고 보관되면서 부가가치 물류를 창출하는 개념으로 접근할 필요가 있는데, 특히 향후 인천항의 주력항이 될 인천남항 및 인천남외항은 제2연육교를 경유하여 매우 짧은 시간에 인천국제공항에 접근이 가능하며, 인천북항 및 배후지는 영종대교를 경유하여 매우 짧은 시간에 인천국제공항에 접근이 가능하다.

따라서, 인천국제공항 자유무역지역의 활성화는 인천내항, 인천남항, 인천북항 및 인천남외항과 배후부지의 자유무역지역과 매우 밀접한 관계를 갖고 있다고 할 수 있다.

7. 맺음말

동북아 지역은 경제권이 급속히 성장하고 있으며, 현재 세계에서 가장 왕성한 경제활동이 벌어지고 있는 곳이다. 경제 활동이 왕성한 만큼 경쟁도 치열해 지고 있는데, 정보 및 지식산업의 고도화가 예상되는 21세기에는 항만에 있어서는 인

4) 이자 수입에 대한 세금.

적·물적 국제교류 및 정보의 공간으로서의 역할을 충실히 수행해야 할 것이다.

그리고 이미 미래형 글로벌기업 및 국제물류업체들은 지역별 거점항을 중심으로 해운은 물론 공항·철도·도로 등 모든 연계수송수단을 망라한 글로벌 물류네트워크를 구축하고 있기 때문에 브레인항만으로서 이를 수용하고 중추항만으로서의 경쟁력을 유지해야 할 것이다. 인천항은 위치가 주요항로 축상에 위치해 있고 세계 최고 수준의 인천공항과 전국 광역교통망과의 양호한 접근성 등 인프라가 구축되어 있어 경쟁에서 살아남기 좋은 여건을 가지고 있다.

하지만 인천항이 세계적인 항만이 되기 위해서 넘어야 할 산도 보인다. 정부는 부산항과 광양항 위주로 항만을 발전시키기 위해 추진하고 있는 이른바 투포트(two-port)정책을 밀고 있고, 실제로 인천항은 예전부터 정부로부터 접경지역과 수도권 규제라는 이유로 푸대접을 받아왔다. 이는 현재 인천 내항은 8개 부두로 운영되고 있는데 이 중 정부의 지원을 받아 건립된 부두는 단 1곳도 없다. 이른바 '비 관리청 항만'이라는 민자로 건설돼 그 비용만큼 사용료를 감면 또는 면제 받는 시스템으로 운영되고 있는 것이다. 적극적인 마케팅과 인천 관계자들의 적극적인 노력으로 이 모든 것을 극복해 나간다면 인천항은 치열한 경쟁에서 살아남아 세계 물류중심에 진입하는데 성공 할 것이다.

☞ 생각해보기

— 21세기 글로벌화, 지방화시대의 키워드는 "선점과 차별화"이며, 미래의 경쟁은 시장점유보다는 "기회점유의 경쟁"이 될 것이다. 인천항이 미래의 기회를 잡는데 성공하기 위해서는 어떤 비전을 가져야 할까?

《 참고 문헌 》

- 박남규 외 10명 / 2006/ 컨테이너항만 적정하역능력 산정 개선 용역 보고서 / 해양수산부
- 마상열 / 2007 / 신항 배후단지의 효율적 개발방안 / 경남발전연구원
- 최정철, 강성모 / 2004 / 인천국제공항 자유무역지역 활성화방안 / 건설교통위원회

《 참고 사이트 》

- 인천광역시청 <http://www.incheon.go.kr>
- 인천항만공사 <http://www.icpa.or.kr>
- 인천연수원 <http://www.kptii.or.kr>
- 인천항부두관리공사 <http://www.port.co.kr>