



## 인천항 활성화를 위한 드레이트포워더의 역할

박창호

(재능대학 유통물류과 교수, 인천시장 항만공항공물류특별보좌관, 인천발전연구원 연구위원, 해상수송공학박사)

### 항만도시 인천의 역사

인천은 한강 하류가 바다와 만나는 입지적 조건으로 인하여 태생적으로 해양문화가 형성될 수밖에 없었으며, 그 흥망성쇠는 중국에 많이 의존하여 중국과의 교역이 활발하면 흥하고 소원해지면 쇠퇴하였다.

고대로부터 한중간에는 해상항로가 형성되었는데 그 중에서 황해횡단항로(黃海橫斷航路)는 해주와 개성, 인주(仁州; 지금의 仁川)를 거점으로 중국의 산둥반도 간에 당송대(唐宋代)로부터 지금까지 이어지는 한중교역의 주요 항로였다. 지금의 인천시 연수구의 청량산 서편에 있는 능허대는 한중교류의 역사 현장이며, 이 항로상에서 한중교역을 하던 중국 상인들에 의하여 안전항해를 위해 재물로 바쳐진 효녀 심청의 이야기가 판소리 심청전으로 전해지고 있다.

이후 동북아시아의 국제무역은 한·중, 한·일, 중·일 간 조공무역을 위주로 한 직교역의 형태가 꾸준히 이루어져 왔으며, 송대(宋代) 이후에는 사무역(私貿易)도 발달하게 되었다.

해상교역이 왕성했던 고려시대에는 무역으로 부(富)를 축적한 인주 상인들이 크게 세력을 형성하였으며, 고려왕조는 인주에서 7명의 황후 또는 황제의 어머니가 출생한 지역이라 인주를 7대 어향(御鄉)이라 하였다.

근대에 들어와서는 1876년 조일수호조약(朝日修好條約)에 따라 같은 해에 부산, 1880년에 원산에 이어 1883년에 인천이 개항되었다.

개항 이후 서울에 인접한 포구인 인천에 동북아시아의 패권을 다투던 청나라, 일본, 러시아 등의 조계지(租界地)가 생기면서 인천은 우리나라 최초의 국제도시가 되었고 현재 인구 260만 명이 넘는 우리나라 제3의 거대도시(Metropolitan City)로 성장하였다.

### 항만시설 개요

인천항은 갑문시설을 중심으로 내항과 외항으로 구분되며, 외항은 다시 위치와 기능에 따라 남항, 북항, 연안항, 석탄부두 및 인천컨테이너터미널(ICT)로 구분된다.

인천 내항은 9m에 달하는 조위 변동에도 불구하고 선거 내에 외항화물 부두에 5만톤급 대형선박의 입출항이 가능하며, 총 8개 부두에 47개 선석이 운영되고 있다.

인천 외항인 남항, 북항, 석탄부두는 주로 선거 내 처리가 어려운 유류, 액체가스, 석탄, 모래 등을 취급하고 있으며, 연안부두는 서해도서를 잇는 여객선 접안시설 및 어선기지로 활용되고 있다. 또한 국제여객부두는 한·중간 화객선의 접안시설로 이용되고 있으며, 지난해에 완공

된 인천컨테이너터미널(ICT) 1단계는 인천항의 외항시대를 여는 본격적인 컨테이너전용터미널일 뿐만 아니라 인천지역 최초 외자유치 컨테이너터미널이라 귀추가 주목된다.

### 인천항의 접근 교통체계

인천항에 접속되는 교통체계는 인천역에서 인천항까지 연계철도가 있고, 제1 경인고속도로, 서해안 고속도로, 제2 경인고속도로, 서울의곽순환도로, 신공항고속도로가 연계되어 있어 수도권은 물론 전국 각지로 접근이 용이하다.

인천항의 컨테이너화물이 많아지고 있으며 Sea & Air 연계수송화물도 증가하고 있어 인천국제공항과 직접 연결되는 제2연륙교(2008년 완공 예정)와 수도권 남부로 연계되는 제3 경인고속도로 등의 건설이 진행 중이며 철도수송 활성화를 위한 수인선의 복원이 예정되어 있다.

### 인천항의 컨테이너 화물취급 실적과 항로 현황

작년 한해 인천항에서는 2003년보다 6.5%가 증가한 94만 TEU의 컨테이너화물을 취급하였으며, 2010년까지 300만 TEU 이상의 화물을 처리할 것으로 예상된다. 인천항의 정기선 항로는 주로 중국과 일본, 동남아시아 등 아시아지역을 벗어나지 못하고 있으며, 기존의 주요 간선항로와 떨어져 있어 대륙간 항로가 형성되어 있지 않은 실정이다.

그러나 북중국 항만의 발전으로 황해권 수송수요가 급속히 증가하고 있으며 칭다오, 다롄, 톈진 등 북중국 주요 항만들이 인천항을 경유하는 대륙간 항로를 계획하고 있어 인천항의 수요는 크게 증가할 것으로 예상된다.

우리나라 한중항로 컨테이너 물동량은 197만 7827TEU으로 2003년보다 11.1% 증가했으며 그 가운데 가장 많이 물동량이 증가한 지역은 칭다오로 2003년보다 13.4% 증가한 37만 9059TEU 이었다. 그 다음이 다롄으로 2003년보다 11.0% 증가한 23만 9753TEU 이었으며, 그 다음은 톈진으로 2003년보다 7.9% 증가한 42만 6273TEU인 반면, 상하이에는 2003년 물동량인 36만 7675TEU보다 소폭 감소한 36만 4008TEU으로 집계되었다.①

인천항은 1990년 9월 이후 웨이하이, 칭다오, 다롄, 톈진, 단둥, 옌타이, 스다오, 잉커우, 친황다오, 렌윈강 등 중국의 주요 도시간 10개 화객선 항로가 개설되었으며, 그 중에서 웨이하이, 칭다오, 다롄, 톈진, 단둥, 상하이, 옌타이 등의 중국 항만 간에는 2003년 3월 이후 컨테이



너선 정기항로가 차례로 개설되어 있어 한중 해운을 주도하고 있다.

또한 남북한 경제협력체계가 강화되고 개성공단이 가동되면서 인천항은 남북교역 거점항으로 자리 잡아가고 있다.

2000년 말 한성해운의 부도로 운항 중단되었던 인천-남포 항로는 장금상선의 자회사인 국양해운에 의하여 2001년 2월 15일 재개된 이래 현재 주 1항차로 직항 중이며, 의류, TV 등의 임가공재수출품과 농산물이 북한에서 남한으로 수송되고 원료와 지원물품 등이 남한에서 북한으로 수송된다. 2003년과 2004년의 수출입 화물량 중 Bulk 화물은 약간 줄어들었으며 컨테이너화물은 약 5,000TEU로 별 차이가 없었으나 용천역 폭발사고관련 지원품의 수송으로 약간 물량이 증가하였다. 4,000DWT 규모인 TRADE FORTUNE호는 지난 해 동안 컨테이너 수송용량인 250TEU에 훨씬 못 미치는 항차당 약 30-40TEU를 운송함으로써 운항 수익은 매우 낮았다.②

그러나 남북간 교역이 활성화되고 개성공단 사업이 확장되면 인천항을 이용하는 남북교역 물량이 크게 증가할 것으로 사료된다.

## 송도신항(인천남외항) 및 배후지 건설

### ▶ 동북아 물류중심도시로의 건설을 위해 비즈니스 거점항만 건설③

- 사업규모:접안능력 34선석, 하역능력 2,700만톤/년
- 사업기간:2002~2011년(사업비 : 3조 4천억원)
- 취급화물:컨테이너, 잡화

이 지역은 지난해 5월 완료된 기획예산처의 예비타당성 조사 용역 결과 B/C Ratio 1.19로 사업 타당성이 있는 것으로 나타난 바 있으며, 인천광역시 PH컨소시엄(미국 뉴욕의 Pyne사와 독일 함부르크의 Hinneberg사 등) 간 외자유치 협의를 거쳐 인천 송도신도시 남측에 총 1조 8천억을 들여 12선석의 컨테이너부두를 2006년 착공하여 2009년 준공을 목표로 추진 중에 있다. 송도신항이 건설되면 인천항의 외항시대가 본격적으로 열리게 되며, 북중국 주요항만과 공동항만권을 형성하여 북중국 항만에 기항하는 대형 모선이 인천항을 경유하도록 기항을 유도할 계획이다. 아울러 송도신항 배후에 창고증권을 발행하는 글로벌창고업체를 유치하고 Postponed Manufacturing 등 부가가치물류활동을 수행하는 물류센터를 조성할 계획에 있다.

## 인천항만공사 설립으로 인천항의 관리운영 효율화

- ▶ 국가주도의 항만운영에서 벗어나 전문성과 효율성을 높여 인천의 항만 정체성 확보와 국제경쟁력 제고에 기여
- ▶ 송도신항을 포함한 인천항계 내를 대상으로 항만공사설립 추진

1999년 3월에 국무회의에서 부산항과 인천항에 항만공

사 도입을 결정한 이래 1999. 6~2000. 6 항만공사제 도입방안 등 연구용역을 수행하였으며, 「항만공사설립및운영에관한법률」이 2003. 4. 3 국회 본회의를 통과하여 동년 5. 29에 공포되었다.

2004. 1. 16 부산항만공사가 설립되어 운영 중에 있으며 2005. 7. 1부터 인천항만공사가 발족될 예정이다.

## 프레이트포워더는 인천항을 주목하라

인천항의 활성화를 위하여 인천광역시에서는 인천항 이용 프레이트포워더를 위한 CFS를 건립하여 한국복합운송협회인천지회에 위탁관리하기로 하였었다.

공개입찰과정을 거쳐 고려종합운수의 항만물류창고 중 500평에 프레이트포워더용 CFS를 조성하고자 하였으나 인천광역시와 고려종합운수 간의 이견으로 중단되었으며, 흥아해운의 항만배후부지에 CFS를 조성하는 방향으로 다시 추진 중에 있다.

인천항은 현재 급속히 발전하고 있으며, 그동안 만성적인 적체와 비능률적인 항만서비스시설로 악명 높았던 과거를 청산하고 이용자에게 양질의 항만서비스를 제공하는 현대 항만으로 거듭 나고자 노력하고 있다.

개방형 컨테이너전용부두인 인천컨테이너터미널(ICT)의 2단계와 3단계가 완공되면 총 120만 TEU의 컨테이너화물 처리능력을 갖추게 되며, 송도신항이 완공되면 명실공히 인천항은 갑문항의 한계를 벗고 본격적인 외항시대에 돌입하게 된다. 게다가 북중국 항만의 발전으로 환황해경제권의 물량이 크게 증가하면서 인천항의 활용 가능성이 높아지고 있다.

특히 현대 물류의 특성인 해상과 항공의 복합운송체계에서는 세계 3위의 국제항공화물 처리실적을 갖고 있는 인천국제공항을 직접 연계할 수 있는 인천항의 매력을 충분히 활용할 필요가 있을 것이다.

포워딩을 하는 내 친구들이 나를 만나면 자주 물어보는 말이 있다.

“인천항이 좀 가망성이 있니? 어떻게 하면 돈이 될까?” 라고, 그럴 때면 늘 나는 다음과 같이 대답한다.

“앞으로의 인천항은 옛날의 인천항과 비교를 거부한다, 너도 빨리 보따리 싸서 인천으로 이사 오렴, 바다도 없는 서울에서 얼떨거리지 말고.”

최근 몇 년 사이에 우리나라에서 내로라하는 물류전문가들이 인천지역으로 몰려들고 있다. 전문가들이 이미 자리를 잡기 시작했으니 이제 사업가들이 인천지역으로 몰려 올 때가 아닐까?

새롭게 설립될 인천항만공사는 민간 항만관리 조직이므로 상업적이어서 고객만족 서비스를 제공할 것이며, 인천광역시는 항만산업을 지원하기 위한 행정지원방안을 이미 마련해서 적극 시행을 서두르고 있다.

이제 「해운의 꽃」인 여러분이 인천항을 주목할 때이다.

① 항해정기선사협회, '2004년도 한중항로 컨테이너화물 물동량 협황'

② TRADE FORTUNE 호의 경우, 1회에 70 - 80 TEU 이상의 화물을 싣고 2일에 1항차 정도를 운항하는 것이 바람직함.

③ 해양수산부, '전국 무역항 항만기본계획 고시', 2001. 12