



동북아 물류허브항만 '부산 신항' 본격적으로 출범

1월19일 공식 개장, 하역시범 등 다채로운 행사



통해 방영되고, 최신식 초대형 크레인인 동원된 웅장한 하역시범 등이 차례로 이어져 신항이 해양과 대륙을 잇는 관문항으로 성장해 나갈 것임을 형상화했다.

유라시아 대륙의 관문항으로서 동북아 공동번영을 위해 탄생한 '신항(Busan New Port)'이 1월 19일 공식 개장식을 갖고 본격적인 운영에 들어갔다.

이날 개장식에는 노무현 대통령과 아랍에미리트 술탄 아메드(Sultan Ahmed) 항만의장 등을 비롯한 국내외 귀빈 2천여명이 참석한 가운데 신항 컨테이너 터미널에서 성대하게 열렸다.

개장식에서는 전통무용단과 전자현악팀이 힘찬 울동과 음악으로 동북아의 관문이 새로 열림을 뜻하는 퍼포먼스가 식전행사로 펼쳐졌다.

이어 본 행사는 세계 각지의 자매항(상하이·오사카·LA·로테르담 등)과 대륙횡단 철도의 기착지(블라디보스톡·핀란드 등)에서 보내 온 축하 영상메시지가 행사장에 설치된 초대형 스크린을

노무현 대통령은 축사에서 "동북아 물류허브의 새 장이 열림을 국민과 함께 기쁘게 생각한다"며, 앞으로 신항이 동북아 물류중심기지로 확고히 자리잡을 수 있도록 하겠다고 강조했다.

신항은 지금부터 10년 전인 1995년 4월 신항만 개발사업을 착수해 2001년 11월 북 컨테이너부두 1단계 공사에 들어가 당초 예정 기간보다 1년4개월여를 앞당겨 지난해 말 3선석을 준공하고, 시범 운영을 거쳐 역사적인 개장식을 갖게 됐다.

이번에 개장하는 신항은 16m의 수심을 갖춘 간선항로상에 위치한 최적의 지리적 여건과 8천 TEU급 이상의 초대형선 입항을 위한 22열 트윈 리프트(Twin lift) 크레인 도입 등 최고의 장비와 운영시스템을 갖추고 선사 등 물류종사자의 경제 활동을 도와 동북아 경제는 물론 세계 경제 활성



화에 중심 역할을 수행하게 된다.

신항의 조기 개장으로 부산항에 연간 약 6천억 원의 체선비용 절감효과와 양질의 항만서비스 제공 및 시설확보로 신항과 북항이 동시에 발전하는 계기가 될 전망이다.

또 3선석이 개장되는 올해 생산유발은 3조원 고용창출은 3만2674명에 달할 것으로 전망된다. 다음은 부산항 신항의 비전과 전략, 그리고 기대 효과 등에 대해 자세히 알아본다.

□ 부산항 신항의 비전과 전략

▶ 신항의 동북아시아 물류중심지화 = 신항을 동북아시아의 물류중심지로 만들기 위해 해양수산부는 첨단 IT 기술 및 최신 하역장비 도입, 물류운영체계 개선으로 터미널 운영의 효율을 향상시키고 완벽한 피더망의 구축으로 신항을 동북아의 물류중심항으로 육성할 계획이다.

▶ 환태평양과 유라시아를 연결하는 게이트 웨이 = 신항을 중심으로 해상과 육상, 철도, 항공이 연결된 복합물류시스템을 구축하고, 한반도 통일 시대에 TSR, TCR과의 연계로 신항을 철의 실크로드의 시발점으로 만들어 환태평양과 유라시아를 연결하는 게이트 웨이의 역할을 할 수 있도록 할 계획이다.

▶ 물류-비즈니스-정보-인간이 결합된 종합 물류클러스터화 = 신항배후물류단지를 항만 물류기능과 부가 생산기능을 수행하는 경제자유구역(FEZ) 및 자유무역지역(FTZ)으로 지정해 국제물류기업을 적극 유치할 계획이다. 이를 효과적으로 추진하기 위해 해양부는 최고의 비즈니스 환경 조성을 위한 도로, 부지 등의 인프라 시설 구축 및 외국 기업에 대한 세제 및 임대료의 감면, 물류활동 지원 등 다각적인 대책을 펼칠 계획이다.

□ 부산항 신항 터미널 개발계획

신항은 전체 사업비 9조 1542억원 중 재정 4조 1739억원, 민자 4조9803억원을 투입해 방파제 1,49km, 안벽 10.05km, 배후부지 329만평, 철도 및 배후수송시설 등을 조성하는 사업으로 2011년까지 30선석을 목표로 추진되고 있다.

북측, 남측, 서측 배후부지의 총 면적은 329만평(북측 93만평, 남측 41만평, 서측 195만평)으로 이 중 북측 93만평의 배후부지 중 22만평을 올해까지 우선 확보하고 추가로 2011년까지 나머지 71만평을 확보할 계획이다.

□ 부산항 신항의 배후수송망 확충계획

인근에 있는 녹산공단 및 신항에서 발생하는 화물의 원활한 수송을 위해 지난 1994년부터 배후도로 및 철도가 결설중에 있으며, 신항 개장에 맞춰 가덕 IC~가락 IC 구간 8.60km가 지난해 12월 연결됐다.

18선석이 완공되는 2008년까지 신항 배후도로 I의 가락 IC~초정 IC 구간이 완공될 예정이며, 배후도로Ⅱ가 지난해 5월부터 민자사업으로 추진되고 있어 신항이 완료되는 2011년에는 완벽한 배후수송로를 확보하게 될 예정이다.

또 녹산~낙동강 배후철도 38.8km 구간은 2009년에 단선으로 우선 개통되고 한림정~녹산 구간 30.24km 구간은 2011년까지 복선으로 완공돼 해상, 육상, 항공, 철도가 결합된 복합운송체계를 구축하게 돼 동북아 중심항만에 걸맞는 경쟁력을 갖추게 된다.

□ 물류허브로서 신항의 장점

▶ 천혜의 지리적 여건 = 일본과 북중국 중심에 위치하고, 유라시아 철도의 출발점이 되는 신항은

화물을 유치하기에 가장 좋은 장점을 지니고 있다. 신항이 기간항로상에 직접 위치해 있어 북미-유라시아간 항로를 운항하는 선박은 주간선 항로의 변경없이 부산항에 직접 입항이 가능하다.

▶ **최첨단 운영시스템** = 시간당 65개의 컨테이너를 처리하는 최첨단의 22열 트윈 리프트(Twin Lift) 크레인의 도입으로 화물처리 능력이 크게 향상돼 세계 최고 수준의 항만서비스를 제공하고, 최신식 야드크레인 도입으로 5단 선적이 가능해 야드장을 보다 효율적으로 사용하게 된다.

아울러 항만운영 정보처리시스템(ZODIAC)이 도입돼 트럭 체류시간이 20분, 선박접안 시간이 14시간 이내로 단축된다. 또 4조 3교대 근무방식을 도입해 1일 24시간 365일 하역작업을 유지할 수 있어 항만의 생산성 및 효율성이 극대화될 수 있게 됐다.

▶ **원활한 배후 수송망 구축** = 신항은 상대적으로 교통흐름이 원활한 도심외곽에 위치하고 있으며, 항만배후도로가 경부고속도로, 부산-대구간 고속도로까지 직접 연결돼 있어 교통혼잡으로 인한 물류비용이 절감된다.

또 신항 배후철도가 유라시아 횡단철도와 연결되면 신항은 명실상부한 관문항으로서 역할을 담당하게 된다.

▶ **조기 활성화 인센티브 부여** = 신항 활성화를 위한 조치로써 항만시설 사용료 감면 및 볼륨 인센티브제 시행, 수출입 컨테이너 차량에 대한 컨테이너세 면제 등이 추진되어 신항을 이용하는 선사 및 화주들에게 다양한 혜택이 주어지게 된다.

□ 경제자유구역과 자유무역지대

▶ **경제자유구역** = 신항만을 중심으로 항만물류, 국제해사업무, 첨단산업 및 교육 R&D 기능의 강화를 통해 부산 진해권역을 동북아 중심권역으

로 육성시키고자 배후에 3,170만평의 경제자유구역이 조성된다.

경제자유구역은 물류 유통 및 국제업무 해사거점으로 육성되는 신항만 지구, 항공물류 및 첨단 부품 소재 공급기지로 개발되는 명지지구, 첨단산업 및 R&D센터로 조성되는 지사지구, 메카크로닉스 산업 및 전문교육 R&D센터로 조성되는 두동지구, 여가 및 휴양거점으로 조성되는 옹동지구로 개발돼 해상물류의 거점 및 동북아 비즈니스의 중심이 될 것이다.

▶ **자유무역지역** = 신항 배후 93만평의 부지는 물류, 비즈니스, 상업, 전시, 거주와 교육이 복합된 자유무역지역(FTZ)으로 지정돼 창고업, 제조업, 포장관리 등 항만물류산업의 육성을 위해 사용된다.

FTZ에 입주한 국내외 기업은 자유무역지역법상 세제지원 및 임대료 감면 조치 등 최고의 기업 환경을 제공받게 된다.

□ 신항개장으로 인한 경제적 효과

신항의 조기 개장으로 부산항에 연간 약 6천억원의 채선비용 절감효과와 양질의 항만서비스 제공 및 시설확보로 신항과 북항이 동시에 발전하는 계기가 될 전망이다.

신항개발로 인한 경제적 예측결과는 올해부터 2013년까지 약 15조 4천억원의 생산유발 효과와 16만7977명의 신규 고용창출이 예상된다.

3선석이 개장되는 2006년에는 생산유발은 3조 원 고용창출은 3만2674명에 달할 것으로 전망된다. 또 경제경제자유구역으로 지정된 배후부지에 2020년까지 146~155억달러의 외자유치, 152만개의 일자리 창출, 134조원의 부가가치 창출효과가 예상된다.