

거듭나야 하는 동북아 물류중심지, 인천 !

- 국내 첫 자유무역지대로 선정된 인천지역은 동북아 비즈니스 중심지로서 잠재력이 풍부함
 - 인천지역은 수도권과 중국이라는 거대한 배후지와 인천국제공항과 인천항 등 국제적 인프라를 가지고 있어 물류중심지로서 잠재력이 매우 큼
- 인천지역에는 수많은 대규모 개발계획이 추진되고 있으며, 대부분 대규모 물류기능을 포함
 - 그러나, 계획간의 중복·경쟁으로 종합적, 체계적인 추진 및 관리가 미흡하여 효율적인 목표 달성과 대외경쟁력 강화의 걸림돌이 되고 있음
 - 실제, 로테르담이나 최근 급부상하고 있는 상해 등은 종합적이고 집중적인 개발을 통하여 경쟁력을 극대화하고 있음
- 인천지역이 동북아 물류거점으로 발전하기 위해서는 종합적·체계적 추진체계 구축과 집중적 개발을 통해 물류도시로서의 국제적 인지도 확보가 시급
 - 물류시설을 포함한 각종 대단위 개발계획들의 기능과 규모를 조정할 수 있는 종합개발계획 수립
 - 인천지역 개발계획의 종합조정기구 설립
 - 중앙정부의 수도권 차등지원 해소 및 적극적인 지원
 - 민간부분의 장기적 안목의 협조적 사업 추진
- 통관절차 간소화, 노동시장 유연화 등 S/W 측면의 여건조성 또한 필요

1. 동북아 물류중심지 전략과 인천

- 동북아에서는 중국, 일본 그리고 한국이 동북아 물류중심지 확보를 위해 치열하게 경쟁하고 있으며, 이는 곧 과잉투자로까지 이어지고 있음
 - 역사적으로 80년대까지 일본이 고베항을 중심으로 중심지 역할을 수행
 - 고베 지진 이후 90년대 후반에 잠시 한국이 국제 기간항로에 가까운 입지적 장점을 살려 부산이 그 역할을 대신 수행
 - 최근 중국은 상해, 텐진을 중심으로 동북아 물류중심기능 확보를 위한 총력을 기울이고 있으며, 실제 2011년에는 상해가 동북아시아 항만 중 가장 많은 컨테이너를 처리할 것으로 전망하고 있음(ESCAP Forecasting 2002)
- 반면, 인천지역이 전통적으로 1세기가 넘도록 수도권의 관문역할을 하면서 국내 산업발전에 크게 이바지 한 것은 사실이나, 동북아 물류네트워크상 상위 중심기능보다는 중위 중심 정도의 기능을 수행
 - 최근에는 오히려 부산, 광양항, 평택항의 급성장으로 정체 혹은 퇴조하는 듯한 인식이 확대
- 그럼에도 불구하고, 정부에서는 동북아 비즈니스 중심지 혹은 물류중심지 확보를 위해 인천에 대해 가장 먼저 경제자유구역 지정 등 다양한 제도적·재정적 지원을 시도
 - 그러나, 인천이 동북아 물류중심지로 성장하기 위해서는 좀 더 세부적이고 구체적인 추진전략 마련이 필요
 - 실제, 인천지역을 보면 송도, 영종도, 인천국제공항배후지, 김포매립지의 개발, 경인운하의 서해터미널 등 대형프로젝트가 제시되고 있으나, 이들의 기능중복·경쟁은 대외경쟁력 강화의 걸림돌이 되고 있음

2. 인천지역 계획 현황 및 문제점

- 인천지역에는 물류시설 규모가 단기적으로 165만여평, 장기적으로 214만여평에 달하는 다섯 가지 대형사업들이 추진되고 있으나, 물류기능은 대부분 매우 단순

<표 1> 인천지역 개발계획 중 물류기능의 개요

사업명	개 요		물류기능	
	주체	주요기능	기능	면적(평)
인천국제공항 및 주변지역 개발	인천국제 공항공사	- 공항시설(활주로, 여객· 화물터미널) - 배후지원단지 - 관세자유지역(창고, 물류 가공, 배송센터, 터미널) - 국제업무·산업 - 관광·위락	- 화물터미널(기존) - 관세자유지역 - 계	53,000(244,000*) 300,000(600,000*) 353,000(844,000*)
영종지역 개발계획	인천광역시	- 주거 및 상업 - 국제업무 및 관광 - 산업·물류	- 물류(세부기능 미정, 고부가 항공물류 기능 중심)	550,000
송도신도시 및 인천국제 물류단지(ILLC)	인천광역시	- 물류·무역·금융 - 정보, 멀티미디어 - 첨단산업	- ILLC(배송센터, 화물 터미널, 철도시설, 상업시설 등)	약 80,000
김포매립지 개발	농업기반공사	- 농업, 주거, 국제업무, 관광, 첨단연구, 물류 유통 등	- 수출농산물 물류단지 - 화물터미널 - 집배송단지	240,000
경인운하 서해터미널	건설교통부	- 컨테이너·철강부두 - 물류단지	- 컨테이너야드 - 보관시설 등	430,000

주 : *) 2단계(2020년) 최종목표

자료 : 국토연구원, 김포매립지 토지이용계획수립을 위한 학술연구, 2000

국토연구원, 인천국제공항 주변지역 개발구상 연구, 2000

인천광역시, 인천국제유통단지 한·화란 공동연구, 2000

인천광역시, 영종지역 개발사업 계획, 내부자료

건설교통부, 경인운하 용역보고서, 인터넷자료

- 이들 대규모 개발계획들은 공통적으로 물류기능을 포함하고 있으나, 외국사례나 향후 물동량 등을 감안할 때 다음과 같은 문제점을 재검토하여 시행하는 것이 바람직함
 - 첫째, 사업의 추진주체가 상이하여 기능, 규모, 시기 등의 조정을 통한 통합적 계획과 사업의 추진이 어려운 실정임
 - 둘째, 도입 기능들이 보관, 부가가치물류, 화물터미널 등 유사하여 계획간 경쟁과 이로 인한 대외적 비효율이 발생할 수 있으므로, 입지 특성에 따라 기능이 특화될 수 있도록 조정이 필요함

- 셋째, 인천지역 화물수요를 고려할 때, 사업규모가 적절한지에 대한 검증 부족
- 넷째, 주변국 물류기능을 고려한 경쟁과 협력관계 차원의 단계적인 추진전략 미흡
 - 최근 급부상하고 있는 중국 상해항이나 기존의 일본 고베항 그리고 국내 부산·광양항의 기능변화를 고려한 인천지역의 기능 재정립 필요
- 다섯째, 서로 다른 주체와 제도적 근거에 의해 추진됨에 따라 발생하는 지원사항 및 이용료 등의 형평성 문제 발생 우려

3. 유럽과 중국의 사례

○ 유럽의 로테르담항 배후개발 사례

- 유럽의 로테르담항은 유럽의 관문으로서 세계적인 중심항만으로 역할을 수행중
 - 로테르담항의 처리실적은 2001년 약 6백만TEU로 세계 6위
 - 인천항은 2001년 약 66만TEU를 처리하여 로테르담의 약 1/10 수준
- 이러한 로테르담항의 배후에는 3개의 물류단지(Distripark)가 있는데 Eemhaven(60h Botleek(95ha)과 Maasvlakte(125ha) 등으로 280ha(약 85만평)에 달함
 - 이 중, Eemhaven은 주로 ECT(European Container Terminal)를 지원하고, Botl Botleek항을 주로 지원하면서 화학제품을 주로 취급함
 - Maasvlakte는 ECT Delta 터미널을 지원하면서 주로 기업체의 창고들이 입주하 있는 등 나름대로 기능분화를 통해 특화되어 있음

○ 아시아의 상해항 배후개발 사례

- 최근 급성장하고 있는 상해항의 경우, 2001년에는 약 630만TEU를 처리하여 부산 카오슝에 이어 세계 5위를 차지하는 등 세계적인 인지도를 가지고 있어 국내 물류 산업에 커다란 위협요소가 되고 있음
- 중국은 이러한 항만의 물류거점화를 위해 자유무역지대를 적극 도입하고 있는데, 상해항의 배후인 푸둥(Pudong)지역에 약 100만평(3.42km²) 규모의 자유무역지대를 설치하고, 최종적으로는 약 3배에 달하는 300만평을 계획하고 있음
 - 물류기능인 보세창고는 약 11.5만평, 관리센터 및 자유무역지대(투자기업사무실,

은행, 서비스센터 등)가 약 7만평, 나머지가 수출지역과 거주지역으로 구성

- 두 가지 사례를 통해 볼 때, 인천지역에서는 기능특화, 복합서비스 제공 그리고 개발 규모의 적정성을 다시 한번 검토해 볼 필요가 있음
 - 첫째, 기능특화 부분은 로테르담의 경우처럼, 배후지역의 주요 취급화물, 단지 조성 목적 등을 고려하여 기능을 분담하고 상호보완적 관계를 유지해야 함
 - 둘째, 상해와 Distripark Maasvlakte의 경우처럼, 단순 물류시설 외에 복합서비스 제공하는 단지를 조성함으로써 윈스톱 서비스를 제공할 수 있어야 함
 - 셋째, 화물처리실적을 비교해 볼 때, 인천지역의 배후단지의 규모가 상당히 크게 계획되고 있어 보다 효율적인 토지이용과 구체적인 개발계획의 수립이 필요함

4. 인천지역이 갖는 잠재력과 향후 추진 방향

- 인천지역이 향후 동북아 물류거점으로 거듭나기 위해서는 장점을 부각시키고, 단점을 제거하는 전략이 필요함
 - 인천지역이 가지고 있는 가장 큰 두 가지 장점은
 - 첫째, 수도권과 중국이라는 거대한 수요를 창출하는 거대한 배후지가 있고
 - 둘째, 인천국제공항이라는 세계적 규모의 공항과 인천항이 인접해 있어 복합수송의 가능성을 가지고 있다는 점을 들 수 있음
 - 반면에 인천지역이 가지고 있는 가장 큰 두 가지 단점은
 - 첫째, 항만자체의 배후지 확보가 어렵고,
 - 둘째, 국제기간항만으로서의 자연조건이 좋지 못해 평택항 등 주변 국내 항만과의 경쟁이 심화되고 있다는 점을 들 수 있음
- 결국, 인천지역이 동북아 물류거점으로 거듭나기 위해서는 종합적·체계적 추진체계 구축과 집중적 개발을 통해 물류도시로서의 국제적 인지도 확보가 시급함
 - 인천지역 개발계획의 종합조정기구 설립이 필요
 - 앞서 언급한 바와 같이 각기 다른 주체에 의해 추진되고 있는 개발사업을 총괄적으로 조정하고 계획할 수 있는 기구의 구성이 필요

- 이러한 추진 기구는 중앙정부차원보다 지방정부차원에서 구성하여 국내외 투자자들에 대한 각종 서비스 제공과 향후 운영·관리방안까지 종합적으로 계획하는 것이 바람직함
- 기능과 규모를 조정할 수 있는 종합개발계획 수립 필요
 - 로테르담이나 상해 등과 단순히 규모만을 비교해 볼 때, 현재 추진되고 있는 인천지역의 물류시설계획들은 비효율적임
 - “로테르담 - 유럽의 관문”처럼, “부산 - 동북아 환적거점” 등과 같이 국제적 인지도를 확보할 수 있는 특화된 기능을 집중 개발하고, 이를 중심으로 각 개발계획의 특성을 감안한 보완적 기능을 부여
 - 이를 위해 인천광역시에 추진하고 있는 물류기본계획이나 경제자유구역 시행을 위한 구체적인 계획수립이 대안임
- 중앙정부의 수도권 지역에 대한 차등 없는 지원 필요
 - 동북아 물류중심지 달성하기 위해, 인천지역에 대해서 수도권 과밀억제를 위한 각종 규제와 차등지원을 폐지하고, 추진주체에 무관하게 적극적으로 지원
 - 개별 추진주체(민간, 공사, 지방자치단체 등) 역시 단기적 이익보다는 양보와 협조를 통해 장기적으로 시너지효과를 극대화하도록 사업을 추진해야 할 것임
- 이들 H/W 측면의 각종 계획의 종합적 추진과 함께 S/W 측면의 과제도 추진되어야 함
 - 운송회사의 특화를 포함한 고도화된 물류산업의 육성
 - 협조적인 세관시스템(통관절차의 간소화) 구축
 - 안정적인 노동환경 조성 및 국제화된 인력(언어능력 포함) 육성 등

국토연구원 김경석 연구위원 (gskim@krihs.re.kr, 031 - 380 - 0342)