

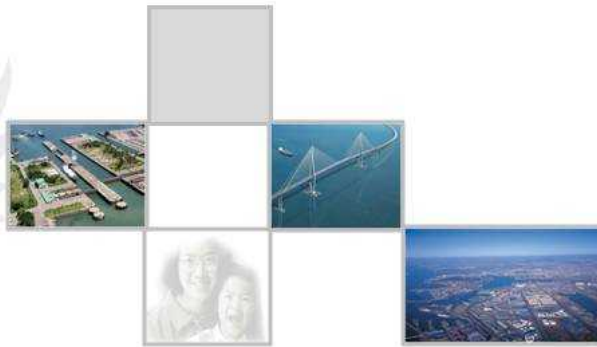
[제 1주제]

인천의 항만물류 정책과 시사점

- 김운수 박사(인천발전연구원) -

인천의 항만물류 정책과 시사점

2013. 11. 21.



인천발전연구원
김운수(uskim@idi.re.kr)

Contents

- 1 여건 검토
- 2 인천항 현황
- 3 항만도시 발전
- 4 인천 항만물류산업 분석
- 5 인천시 항만물류정책
- 6 시사점 및 정책방향

1. 여건 검토

● 해운항만 환경 변화

세계경제 및 해운항만물류 이슈

국제교역 활성화/글로벌화, 지역간 FTA 확대/신흥시장의 성장
글로벌 해운항만/물류시장 성장, 해양을 통한 삶의 질 향상 기대,
항만범위 및 부가가치 확대, 기후변화에 대응,...

- 세계항로 재편 가시화(P3 서비스), 선박의 대형화(2013년 18,000TEU 출현)
- 항만지역의 종합물류거점화, GTO의 시장점유율 확대
- 물류보안 제도의 글로벌화
- 그린쉬핑, 그린포트 구축 확산, 친환경 신개념 선박의 출현

우리나라

- 항만정책 패러다임변화 : 양적성장 → 질적성장 전략(부가가치)
- 항만클러스터 활성화 : 항만+배후물류+산업단지 등
- 항만기능의 다변화 : 재개발, 투기장 활용, 마리나, 해양관광 등

대응노력??

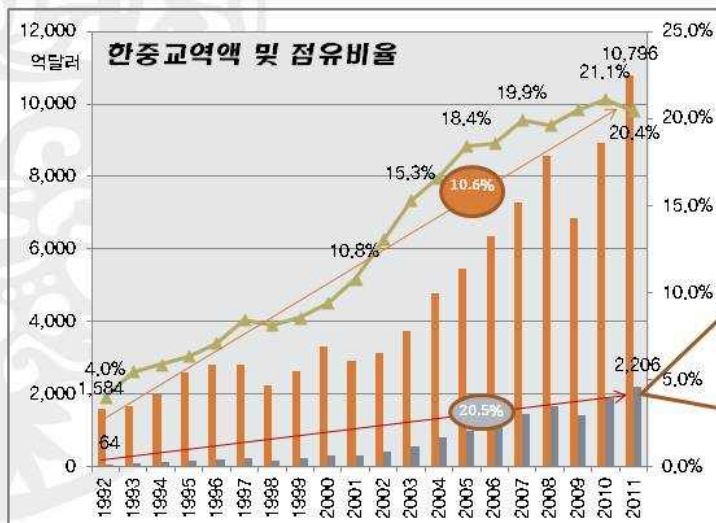
- 특화화물/항만경쟁력 제고
- 항만신성장동력 육성
- 지역발전과 연계된 공생발전기반 조성
- 녹색물류, 기후변화 대응

-2-

1. 여건 검토

● 한중 교역 현황

- 대중국 교역액은 수교 이후 20년 동안 34.6배 성장(연평균 20.5%)
- 교역액 1992년 64억 달러 → 2011년 2,206억달러
- 교역점유비율에서도 1992년 4%에서 2011년 20.4%를 점유
- 특히 2009년 이후 인천항 교역액 부산항을 추월



자료 : 한국무역정보

한중교역액 중 부산/인천항



-3-

1. 여건 검토

☀ 투자시장 이동에 따른 교역확대

- 중국 투자는 2008년 말까지 산둥성에 집중
→ 점차 강소성, 광둥성 등 다양하게 진행
- 산둥성 이남지역 및 상해까지 시장범위 확대
- 완제품 증가세 중간재 감소추세
- 중국 내수정책으로 교역구조 변화에 대응 필요
- 한중FTA에 따른 주요 품목 경쟁여건 확보

〈제품형태별 대중국 수출비율〉



자료 : KREI(2012), 한·중 FTA 공청회 발표자료



〈주요 품목 관세를 및 산업경쟁력〉

	한국	중국
산업경쟁력	IT, 전자, 석유화학, 자동차, 철강, 디스플레이, 등	농림수산업, 섬유·의류, 경공업 소비재 등
섬유제품	7.8%	5.2%
섬유원료	13%	10%
의류	12.7%	15.9%
농산물	평균 55%	평균 12.5%
자동차	6.6%	20.8%
생활용품	6.0%	7.9%

-4-

2. 인천항 현황

인체항 현황



부두명	접안능력		부두길이 (m)	비고
	선박규모(톤)	선적		
계		120	26,537.5	
내항	2,000~50,000	48	10,388	접하자동차, 컨 양크
남항	3,000~40,000	28	3,841.5	시멘트, 모래, 컨
연안	500~100,000	10	1,553	
북항	5,000~100,000	23	6,131.9	
신항	55,000~75,000	4	736	
영흥도	1,000~200,000	3	226	
거침도	5,000	4	675	

단 지 명		면 적 (천㎡)
소 계		14,447
신항	신항배후단지	6,192
경인항	인천터미널	1,145
남항	아암물류1단지	860
	아암물류2단지	2,630
	ICT 컨물류단지	360
	4부두 배후지	460
북항	북항배후물류단지	2,097
	북항준설도투기장	564
	청라준설도	170

-5-

2. 인천항 현황

● 경인항 현황

- 경인항(2009.4지정) 인천터미널 9선석, 1,155m, 김포터미널 9선석 870m
- 배후물류단지 인천터미널 115만㎡, 김포터미널 90만㎡



-6-

2. 인천항 현황

● 기타 해양현황

종류	국가관리항	연안항	국가어항	지방어항	어촌정주어항
항명	인천항 경인항	용기포항 연평도항	어유정항, 장봉항, 덕적도항, 울도항, 선진포항 등 5개항	대무의항, 선두항, 정포항, 주문항, 후포항 등 15개항	영종항, 덕교항, 소무의항, 황산도항, 선재항 등 30 개항

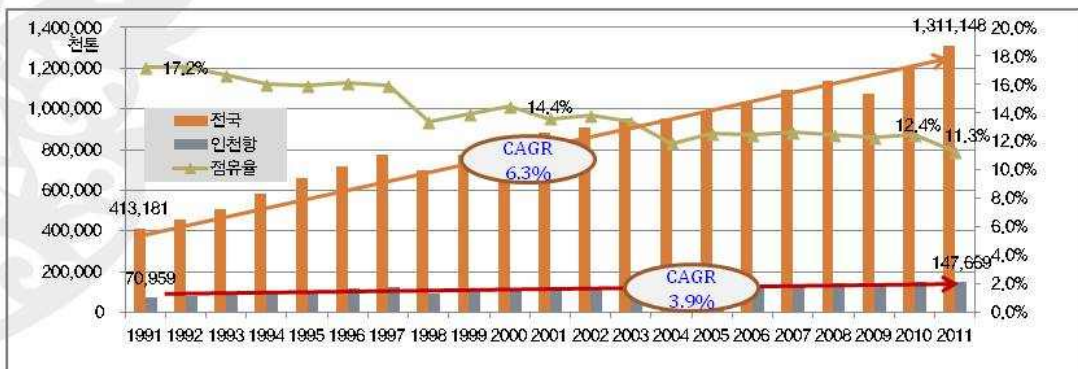
구 분		전국	인천	인천점유율	비고	단위
자원	도서	3,201	155	4.8%	4위	개수
	해안선	1,065,665	50,256	4.7%	9위	km2
	갯벌	2,489	704	28.3%	2위	km2
	해수욕장	403	47	11.7%	3위	개수

-7-

2. 인천항 현황

● 인천항 화물처리실적

- 2001년 인천공항 개장과 더불어 수출입액 기준 부산(공항+항만)을 추월하여
→ 우리나라 수출입 관문도시로 성장
- 항만물동량은 전국대비 11.3% 점유
 - 전국증가율보다 낮은 3.9%
- 컨테이너물동량은 최근 10년 11.7% 증가전국대비 점유율은 9.2%



-8-

2. 인천항 현황

● 항만처리물동량 품목별 특성

- 주요 7대 전용화물의 처리비율이 점차 감소 → 특히 모래, 목재, 양곡화물이 감소
- 컨테이너 내용톤은 2002년 1천만톤 → 2012년 29.8백만톤으로 증가
- 주요 7대 전용화물 중 순수 비컨테이너화물의 비중은 오히려 증가
- 반면, 순수 잡화성 화물은 2002년 21백만톤 → 2012년 16백만톤으로 연평균 2.5% 감소
→ 내항물동량 감소와 복합 활성화 지연

〈인천항 종합화물량(단위 : 천RT)〉

구 분	2002	2007	2012	증가율
석탄	1,871	5,194	11,922	20.3%
모래	32,860	17,378	14,879	-7.6%
유류, 원유가스	33,946	45,897	48,471	3.6%
철재, 고철	8,722	9,612	8,922	0.2%
자동차	2,684	6,508	6,779	9.7%
양곡	9,080	6,905	5,233	-5.4%
목재	6,866	4,400	3,003	-7.9%
소계	96,029	95,893	99,208	0.3%
점유율	76.3%	69.4%	69.4%	
기타(잡화)	29,828	42,246	43,704	3.9%
합계	125,857	138,139	142,912	1.3%

컨테이너
내용톤을
제외한 비
컨테이너
물동량

〈인천항 비컨테이너 화물량(단위 : 천RT)〉

구 분	2002	2007	2012	증가율
석탄	1,869	5,193	11,921	20.4%
모래	32,860	17,375	14,867	-7.6%
유류, 원유가스	33,806	45,863	48,398	3.7%
철재, 고철	8,362	9,194	8,138	-0.3%
자동차	2,134	5,447	5,617	10.2%
양곡	9,072	6,876	5,203	-5.4%
목재	5,823	4,047	2,536	-8.0%
소계	93,927	93,995	96,680	0.3%
점유율	81.7%	84.0%	85.5%	
기타(잡화)	21,062	17,902	16,408	-2.5%
소계	114,989	111,896	113,088	-0.2%
컨테이너	10,867	26,243	29,824	10.6%
인천항 합	125,857	138,139	142,912	1.3%

자료 : 인천항만공사 제공, 2012년은 잠정치임

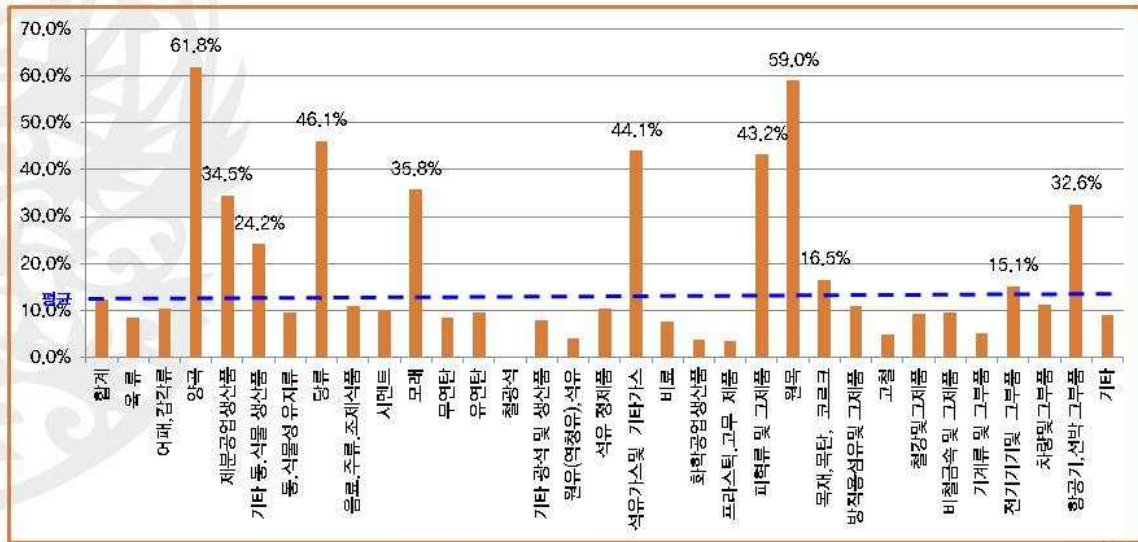
-9-

2. 인천항 현황

● 항만처리물동량 품목별 특성

■ 인천항 품목별 처리물동량 전국비중

-전국대비 처리비중이 높은 품목은 양곡(61.8%), 원목(59%), 당류(46.1%), 석유가스(44.1%), 피혁류(43.2%), 모래, 제분공업생산물, 항공기 선박 부품 등 순임



-10-

2. 인천항 현황

❖ 국제여객 및 여객특성

■ 인천항 한중 국제여객수 및 화물량은 20년 동안 꾸준한 증가

- 2012년 여객 98만명, 화물량 393천TEU



■ 중국 관광산업의 호조세와 한류 영향 등으로 관광객 증가, 대규모 단체 여행객 선호

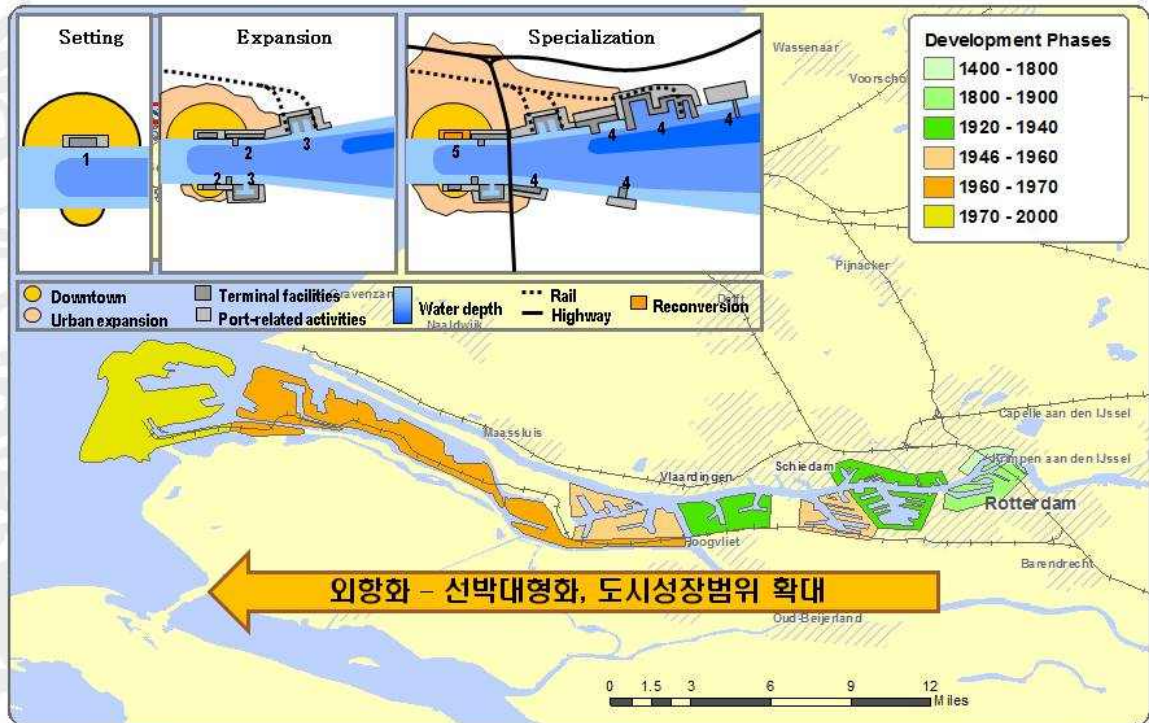
■ 인천항의 경우 여행객이 2011년 55.4% → 2012년 68%로 급속히 증가



-11-

3. 항만도시 발전

❖ 로테르담항 발전사례



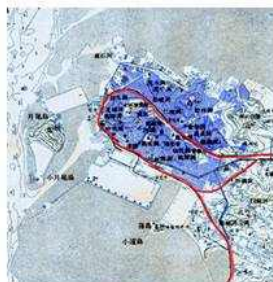
-12-

3. 항만도시 발전

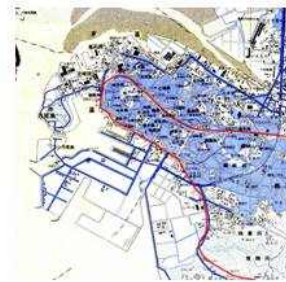
❖ 인천항 발전



항만과 도심 공조시기
(1883-1910)



항만도시로의 정착기
(1910-1945)



항만도시로의 성장기
(1980-)



도시기능과 충돌(1990-)



-13-

3. 항만도시 발전

❖ 항만도시개발 사례

- 초기 MIDA(Maritime Industrial Development Areas)로 산업 발전
 - ✓ 로테르담(오일, 화학, 조선산업), 앤티워프(중화학공업), 암스테르담(철강)
 - ✓ 중공업의 지속적 글로벌 아웃소싱으로 항만인근에 산업플랜트 입지 강화
- 항만을 통한 산업 경쟁력 제고, 해양과 내륙을 연결하는 친수공간으로서의 웰빙 도시 구현
 - ✓ 'Rotterdam Watercity 2035' 을 통해 항만과 내륙과의 연계 강화, 운하개발, 주거 및 공원 등 친수공간 확보를 통해 도시의 삶의 질 향상(로테르담)
 - ✓ 항만 추가개발, 항만과 연계된 마리나 및 주거·쇼핑시설인 '도클랜드' 개발로 종합 해양도시로 발전 추진(호주 멜버른)
 - ✓ 친환경 항만개발과 워터프론트 시티를 연계한 미국 서부 제1의 해양도시 위상 정립(LA)
 - ✓ 컨테이너를 중심으로 한 물류항만 발전과 함께 석유화학 등 선박 연료류 허브항만, 크루즈선 등 해양관광(싱가포르)
 - ✓ 세계 최고수준의 항만도시를 목표로 물류·교류·환경·안전 등 집중(도쿄)
 - ✓ 국제항운센터의 구축 가속화, 해양산업을 국민경제 기간산업으로 육성(상하이)

-14-

3. 항만도시 발전

❖ 지역경제 미치는 비중(국내사례)

- 지역경제효과분석
 - ✓ 부가가치 추정 및 산업연관표 분석, 지역산업연관표 분석
- 항만의 지역경제 기여도
 - ✓ 해양수산부(2002), 항만산업의 경제적 파급효과 연구 우리나라 전체 GDP의 약 5.4%이며, 부산항 7.02%, 인천항 6.06%, 그리고 광양항 5.05%로 나타났고, 항만의존산업을 포함하는 경우 22.4%, 35.0%, 49.4%로 추정
 - ✓ 부산항 부산지역 해양산업 실태조사 및 분석(2007), 부산지역 해양산업의 매출액은 10조 1,500억 원으로 지역경제의 12.5%
 - ✓ 인천항만공사(2009) 인천항의 지역경제 파급효과 분석



-15-

3. 항만도시 발전

❖ 지역경제 미치는 비중(해외사례)

- 지역경제에 미치는 비중은?
 - ✓ 로테르담(2007년) : 지역 GDP의 7.3%(245억달러) ~10%
 - ✓ 르아브르(2007년) : 지역 GDP의 21%
 - ✓ 싱가포르 항만산업의 생산액은 전체 GDP의 11.5%(164억 달러)

■ 화물형태별 및 크루즈 부가가치

단위 : USD/톤

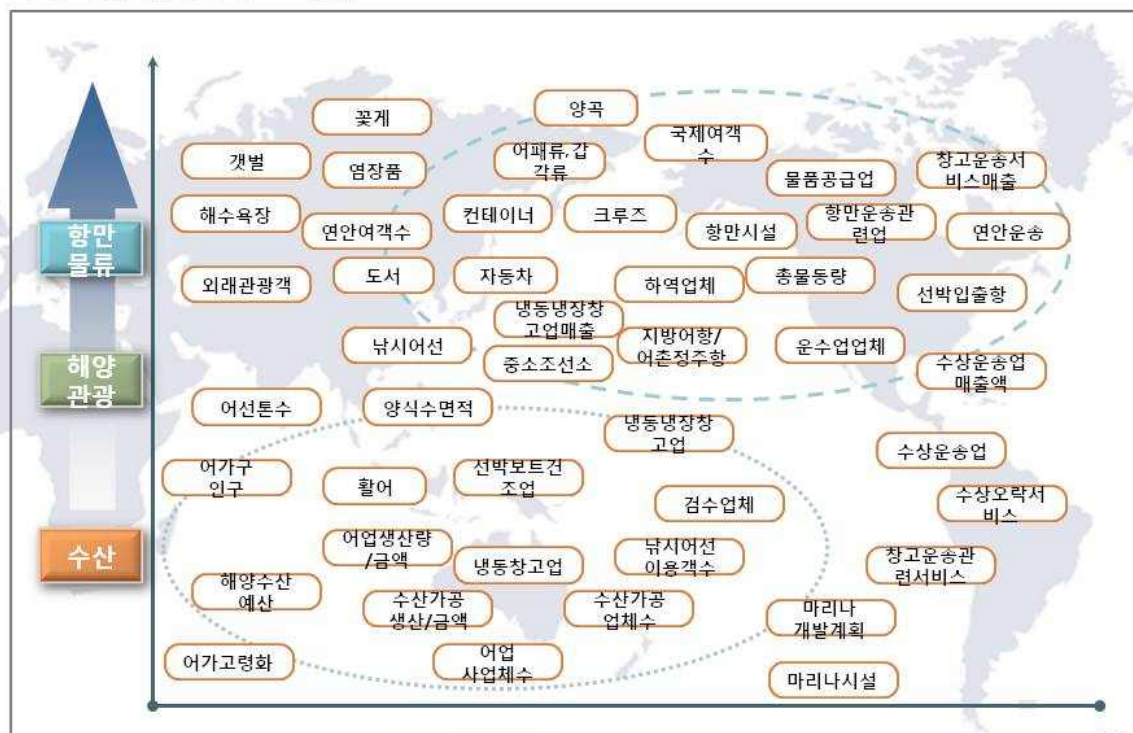
화물형태	평균	최대	최소
자동차	220	116	331
컨테이너	90	40	149
철강	60	23	118
원유	45	11	183
지출액/크루즈승객	100	34	309

- 항만물동량 100만톤 증가 시, 고용 0.0003% 증가
→ 벌크화물 포함시는 0.0006% 증가

-16-

4. 인천 항만물류산업 분석

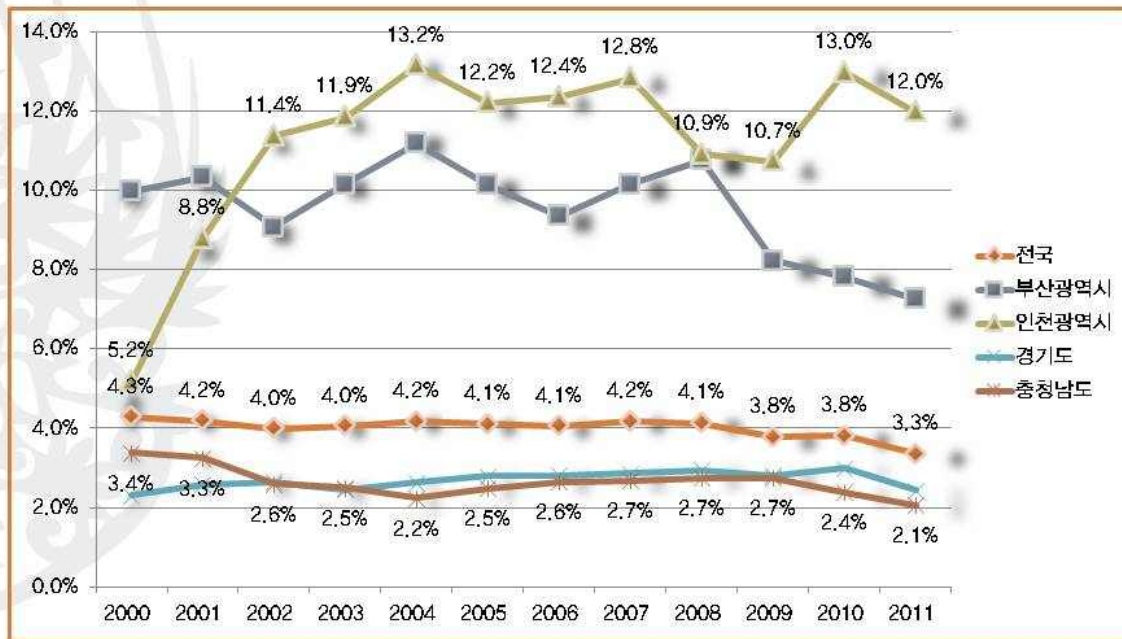
❖ 인천항 해양산업 지위



-17-

4. 인천 항만물류산업 분석

❖ 운수업 부가가치 비율(운수업부가가치/GRDP)



-18-

4. 인천 항만물류산업 분석

● 인천항 현안 및 개발계획

- 내항중심 → 신항중심
- 내항재개발
- 컨테이너 전용부두(2020 12선석)
- 국제여객터미널 통합화
- 크루즈부두 건설
- 항만배후단지 개발



자료 : IPA(2013)

-19-

4. 인천 항만물류산업 분석

❖ 항만물류기능 성장한계

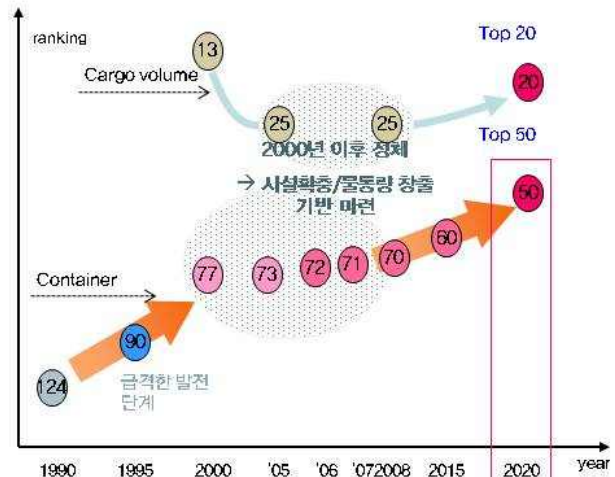
- 인천항의 항만 인프라시설의 경쟁력은 아직 미진
 - 정기컨테이너 항로 중국에 한정, 항만연계성과 서비스 수송능력이 매우 미흡
- 인천신항 개발규모 축소
 - 2020년 : 30 berths → 12Berths

〈컨테이너 시설확보 현황(2011년말 기준, 천TEU)〉

구분	부산항	광양항	인천항	평택항	울산항
처리능력(시)	14,990	5,400	1,120	960	740
실적(만)	16,185	2,085	1,998	529	327
비율(만/시)	108.0%	38.6%	178.4%	55.1%	44.2%

〈항만연계성 비교〉

항만	파트너항만수	항만연계회수	항만연계성 (연계회수/파트너항만수)
인천항	23	122	5.30
광양항	23	249	10.83
다케항	29	203	7.00
청도항	40	483	12.07
천진항	30	252	8.40



자료: Containerisation International Yearbook 2012를 근거로 작성

-20-

4. 인천 항만물류산업 분석

● 항만배후단지 임대료 수준 경쟁 열위

- 항만배후단지의 조성을 위한 정부지원이 미비 ⇒ 배후단지 조성원가 상승 ⇒ 임대료 상승 ⇒ 배후단지 경쟁력 저하
- 현재 정부지원비율 25% → 제2차 항만배후단지기본계획 고시(안)에서 재정비율 미확정

정부재정 지원율 : 항만배후단지 고시(2006.11)

구분	인천항	부산항	광양항	평택항	울산항
분담 비율 (%)					
정부	25	50	100	50	100
민자	75	50	0	50	0

제2차 항만배후단지 종합계획고시(2012.7)

구분	인천항	부산항	광양항	평택항	울산항
분담 비율 (%)					
정부	미확정	50	100	50	-
민자	미확정	50	0	50	-



-21-

5. 인천시 항만물류 정책

● 인천광역시 항만물류정책 추진 개요

- 2001년 육해공 복합운송망 구축이 가능한 인천을 동북아 물류기지로 개발(인천항 관세 자유지역 지정 지시)
- 전국 처음으로 항만공항물류국(2003.1) 신설 →일시폐지(2010)→ 항만공항해양국 (2012)
- 2003년 지역별 특화발전 비전전략에서 인천은 '동북아 육·해·공 비즈니스'
- 인천시의 초기 물류산업은 항만을 중심으로 화물량 위주의 성장전략
→ 이후 인천공항(2001년 개장), 경제자유구역(2002)와 연계된 종합물류체계
- 2004년 인천항 발전을 위한 펜타포트(Penta Port)모형 도입-Seaport, Airport, Teleport, Businessport, Leasureport
- 인천시는 물류산업을 체계적으로 수립하기 위해 전국에서 처음으로 2004년 9월 도시물류기본계획 수립
- 인천대교 주경간폭 조정을 위한 인천항관련단체(인천항발전협의회) 조직적 대응 →인천항종합발전계획 수립
- 2006년 인천광역시물류발전대상조례를 제정하여 물류연구단체인 인천광역시 물류연구회 지원사업 전개
→ 지역물류발전에 공헌한 물류인을 시상하는 '인천광역시 물류발전대상' 추진(2013년 제9회)

-22-

5. 인천시 항만물류 정책

● 인천광역시 물류비전

항만과 공항이 조화로운 Global 물류거점 도시 육성

녹색성장을 선도하는 글로벌 물류도시

1

물류성장을 지원하는
효율적 물류기반 조성



- 물류시설 확충 및 기능개선
- 연계물류네트워크 확대
- 육해공 통합 물류네트워크 확대

2

지역경제를 견인하는
물류산업 기반 확충



- 지역내 물류산업 육성 및 경쟁력 강화
- 고부가가치 연계 물류산업 구축
- 물류전문인력 양성

3

지속가능한 발전을
지향하는 물류체계 구현



- 친환경 물류체계 구축
- 물류체계 효율화 및 공동화
- 물류정보화 및 신물류시스템

-23-

5. 인천시 항만물류 정책

● 인천광역시 항만물류정책 추진 성과(1)

주요 사업	사업내용	추진시기	투자계획
인천국제물류산업전시회	물류전시회 및 세미나	2008 ~ 2010	36억원
공항·항만 마케팅	물동량 창출 및 신규 노선 유치를 위한 마케팅활동	2006 ~	연간 2억 내외
인천광역시 물류발전 연구단체 지원	물류관련 조사, 연구보고, 교육 등	2006년 ~ 계속	연간 2억원 규모
인천항 활성화 인센티브 지급	인천항 물동량 창출을 위한 업체 지원	2007년 ~ 계속	33억(169개 업체)지급
인천항 클린포트 조성 사업	인천항 주변정비 및 녹지조성	2007년 ~ 계속	906억원

-24-

5. 인천시 항만물류 정책

● 인천광역시 항만물류정책 추진 성과(2)

인천국제물류산업전시회

✓지식경제부 지정 「국제인증 전시회」 선정(2011. 1. 24)

구 분	참가업체		관람객 및 바이어	상담 및 계약
	업체수	부스수		
계	372	1,168	28,167명	6,462건 / 869억원
2008년	110	351	6,807명	1,030건 / 166억원
2009년	147	402	10,174명	2,562건 / 319억원
2010년	115	415	11,186명	2,870건 / 384억원

2011년 이후 중단 → 2014년 재추진

항만마케팅

구분	2008년	2009년	2010년	2012년
장소	일본 (도쿄, 요코하마 등)	싱가폴, 베트남 (하이퐁, 호치민)	말레이시아, 인도네시아 (포르틀랑, 자카르타)	중국 (상하이)
주요활동	. 인천항 홍보설명회 . 항만 및 업체방문	. 인천항 홍보설명회 . 항만 및 업체방문	. 인천항 홍보설명회 . 항만 및 업체방문	. 인천항 홍보설명회 . 항만 및 업체방문
주요성과	LQ 공동물류센터 기획	4개 신규항로 개설	. 인천항 기항 유도 . 인도네시아 자카르타 항만청과 MOU 체결	. 인천항 선대유치 . 인천신항 홍보 . 양산항 벤치마킹 ZPMC 방문

2011년 : 인천시 재정여건상 예산 미확보로 미 실시

-25-

5. 인천시 항만물류 정책

● 인천광역시 항만물류정책 추진 성과(3)

연구단체 지원 및 물류대상

✓ 2005년 조례를 통해 지원 근거 마련

- 제조 및 유통기업에 물류기능 컨설팅-물류프로세스 개선사업
- (사)인천광역시물류연구회-항만 물동량 예측관련 물류정책세미나, 초청간담회, 물류담당자 교육 등
- 물류인의 화합의 장 마련을 위한 '물류인의 밤' 지원

인천항 인센티브 지원

연도별	지원 내용 (백만원)			
	선사	포워더	화주	보세창고
계	3,188 (151개 업체)	454 (74개 업체)	500 (50개 업체)	300 (30개 업체)
2007	361 (33개 업체)	-	-	-
2008	990 (31개 업체)	-	-	-
2009	637 (28개 업체)	154 (44개 업체)	-	-
2010	1,200 (59개 업체)	300 (30개 업체)	500 (50개 업체)	300 (30개 업체)

2011년 ~ 2013년 : 인천시 재정여건상 예산 미확보로 미 실시

-26-

5. 인천시 항만물류 정책

● 인천광역시 항만물류정책 추진 성과(4)

인천항 크린포트조성

- 2007. 8월 ~ 2014. 12월
- 인천항(내항, 남항, 연안항) 및 항만주변
- 노후시설(출입문 등) 정비, 녹지조성, 미관개선 등
- 총사업비 : 220억원(市 40, 區 29, 민간 151)

기타

- 인천 물류정보 DB구축 사업 전개 : 수출입 기종점조사, 기업체 물류현황조사 및 인천지역 물류관련 통계DB화 등
- 항만·공항 연계 인천발전협의회(I2SDA:Incheon 2S(Sea&Sky) Development Association) 운영
→ 2013년 인천항발전정책협의회 발족(인천시, 인천지방해양항만청, 인천경제자유구역청, 인천발전연구원, 인천항만공사, 인천항발전협의회 등 6개 기관)
- 크루즈산업 유치 전개
- 백령도-중국 영성간 고속페리 항로 추진
- 항만견학프로그램 운영
- 공동물류센터, 화물자동차 휴게소 건립

-27-

5. 인천시 항만물류 정책

● 인천광역시 항만물류정책의 성공요인

- 지리적 입지를 기반으로 한 경쟁우위 전략 구사
 - 인구의 49%와 국민 지역총생산의 47.8%를 배후에 둔 수도권의 입지적 우위, 세계의 공장, 최대 소비지인 중국과의 무역규모가 가장 높은 항만, 우리나라 14개의 카페리 항로 중 10개가 인천항로는 항공과 해상여객을 동시 구축
- 적극적인 정책의지의 실현
 - 물류산업을 인천의 전략산업으로 선정할 만큼 정책의 의지는 확고하며, 집행부서, 물류지원조례 등을 전국에서 최초로 구상하면서 물류업단체에 대한 지원
- 신용합체계의 구축
 - 항만+공항이 결합된 Sea & Air 복합운송체계, 경제자유구역(세계 20개 경제자유구역에서 7위)과 항만기능 연계, 산학연정 연계활동 정례화

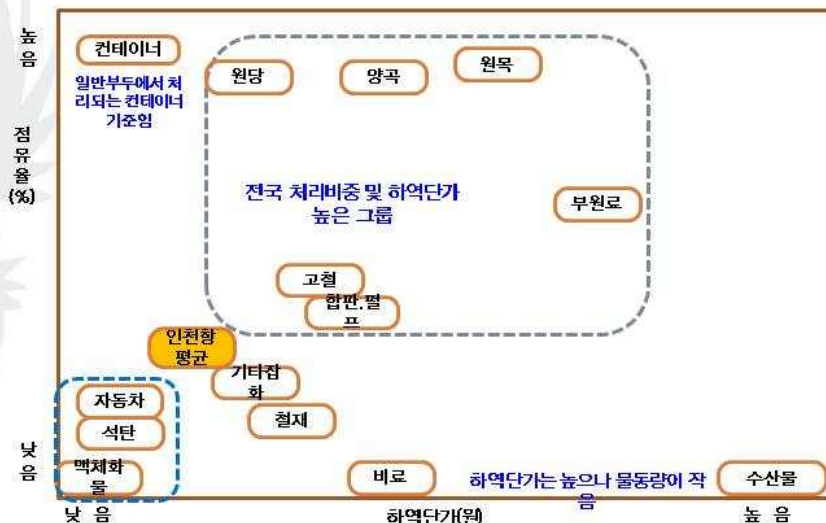
● 인천광역시 항만물류정책의 실패사례

-28-

6. 시사점 및 정책방향

● 항만의 부가가치 확대 정책으로 전환

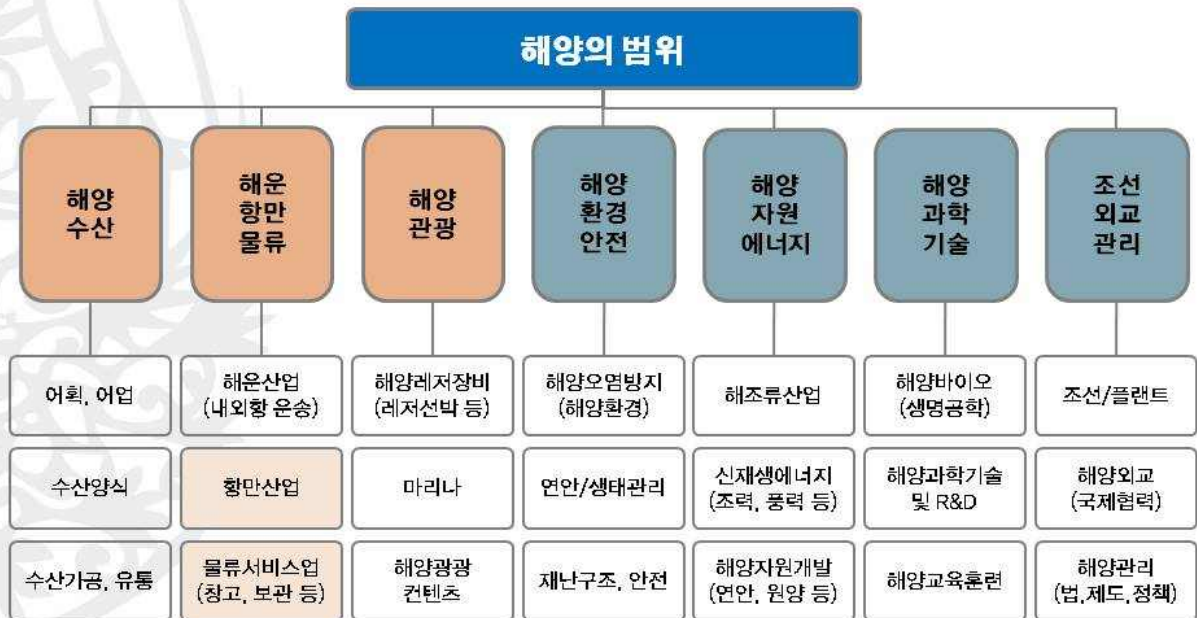
- 인천항은 항만배후단지(제조기능) 부족, 스타화물 부족으로 항만물류의 부가가치화 미흡
- 항만물류 기능과 주변산업과 연계되어 항만에서 부가가치 창출
 - 항만서비스 산업과 제조기능, 해양관광 동반 발전



-29-

6. 시사점 및 정책방향

● 항만물류에서 해양산업으로 범위 확대

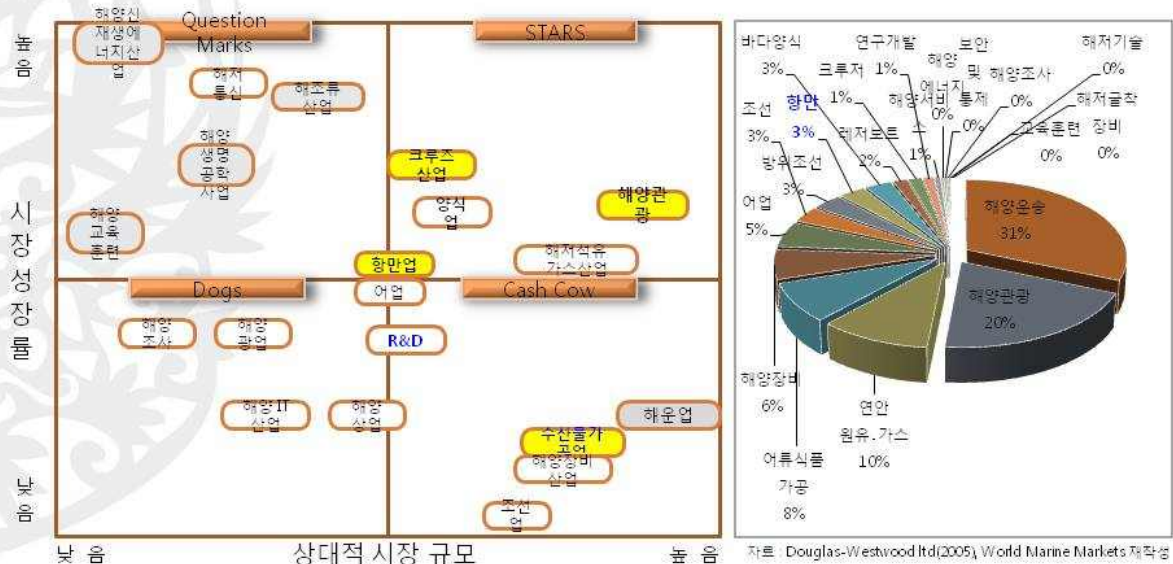


-30-

6. 시사점 및 정책방향

● 항만물류에서 해양산업으로 범위 확대

- 시장성장성과 지역산업의 해양자원을 감안하여 전략산업 선정
- 세계해양산업은 3조달러 규모(2007)이며, 해운운송(31%), 해양관광(20%) 순



-31-

6. 시사점 및 정책방향

- 정책추진의 일관성 필요
- 지속적인 투자이지
- 전문인력 및 업무전문가 필요
- 장기비전을 통한 사업발굴과 지속적 업데이트

-32-

감사합니다.
Q&A

