

## 인천항의 동북아시아 및 수도권물류 복합화 네트워크화 중심지 전략에 관한 연구

서문성\*

### A Study of the Strategy for Building Incheon Port as Hub for the Centralization of Logistics Integration and Network Building in the Region of Northern-East Asia and the Seoul Capital City Area

Moonsung Seo

**Abstract:** The modern ports have become multi-functionalized and network-centralized over time. Recently the development of industry in the land behind the port area has become very important for port itself. Furthermore, the port functions as a finance center and an integrated function of the main bank of the world.

It will be necessary for Incheon port to pursue the policy for building itself as a hub center for logistics integration and building network in the region of Northern-East Asia and Seoul Capital City area in order for Incheon port to support and develop various industries through utilizing each aspect of the industrial complex in these areas. By doing this, it will act as a policy for strengthening competitiveness for Incheon port.

The sharp increase of cargo movement from rapidly developing Industries in China will become a good opportunity for strengthening the competitiveness of Incheon port. However, considering the characteristics of the ports competitiveness, this policy must quickly overcome the difficulties of Incheon port.

**Key words:** Incheon Port, Network, Centralization, Competitiveness, Global

---

▷ 논문접수: 2011.08.30   ▷ 심사완료: 2011.12.27   ▷ 게재확정: 2011.12.29

\* 금강대학교 통상/행정학부 교수, msseol@hanmail.net

## I. 서론

항만의 기능은 갈수록 다기능 복합화 되어가고 있으며 네트워크 중심지화 되어 가고 있다. 최근의 항만은 배후지 산업이 중요하고 글로벌 물류센터로서의 역할과 주요 산업의 부품 공급기지로서 기능과 금융 중심지 역할도 커지고 있어 세계주요 은행의 집적화 기능, 24시간 활용성 있는 첨단 통신 네트워크가 뒷받침 되는 비즈니스를 가능하게 하며 문화와 관광 명소로서의 기능의 중요성도 커지고 있다.

싱가폴항과 창이공항, 홍콩항과 책랍콕 공항, 로테르담항과 스키펀 공항처럼 항만과 공항이 근접하여 기능을 상호 연계하여 부가가치 물류기능을 창출하고 있는데 인천항도 인천공항과 연계된 부가가치 물류 기능이 더욱 시킬 필요가 있다.

인천항의 주요 배후지인 수도권에는 국가중추 관리기능의 집적지 이자 혁신 창출지로서 산업 기반이 중요하고 지식기반 산업의 육성이 필요하며 해외의 대도시권과 경쟁하여 국가 경쟁력을 제고 시키는 지역으로서 동아시아 대도시권과의 관계 속에서 수도권 위상이 높아지고 있으며 인천항의 발전을 위해서도 동아시아 비즈니스 선도 역할이 더욱 필요하다.

수도권 지역은 서울시의 동아시아 금융 중심지 육성과 정보(SW) 및 비즈니스 전반, 문화, 의류 핵심전략산업과 전자, 정보기기 정밀기기, 신발 등의 유망지역 전략산업, 인천시의 기계(일반), 메카트로닉스, 환경(재생처리), 물류(항만, 항공) 등의 핵심지역전략산업과 자동차, 전자, 정보기기, 생물, 비즈니스 서비스 등의 유망 지역전략산업, 경기도의 전자 정보기기(LCD) 반도체 정밀화학 등의 핵심지역전략 산업과 자동차, 메카트로닉스, 정밀기기, 환경, 정보서비스, 문화, 물류 등의 유망지역 전략산업 등이 전략적으로 집적화 되어 추진되고 있는 초광역 집적지역이라 할 수 있다.

이러한 인천항의 배후권역에는 산업이 집중되어 있고 경쟁적 여건을 갖추고 있으며, 인천공항, 내륙물류기지의 중추 기반 시설과 배후단지, 국내외 고급인력지원, 각 기업의 경영지원여건, 외교적 지원여건, 생활편의 여건 등의 입체적인 산업 여건의 성격을 띠고 있으며, 서울, 경기, 인천, 강원 등 수도권을 기반으로 한 지역의 비중이 51.3%를 차지하고 있고, 국토 중부권인 충북과 충남 및 대전 지역을 포함한 할 경우 65%의 비중을 나타내고 있다.

또한 인천항은 개성공단 등 북한의 생산기지를 배후 산업 단지로 두고 있으며, 현재 생산기반이 위축 되어 있으나 향후 남북관계가 개선되고 북한정권의 전향적 체제 운영이 이루어지면 개성공단 등 북한의 생산기지화의 강화로 인천항과 인천공항의 네트워크를 통한 물류운영이 이루어질 수 있으며, 다국적 기업 및 글로벌 물류기업의 공급망 통합 기능의 연계가 가능한 항만으로 발전 하도록 할 필요가 있다.

본 연구에서는 인천항의 이러한 여러 배후 산업 기반을 경쟁력 강화를 위한 전략으로 활용하고 산업의 지역혁신 체계구축과 수도권 지역의 각 산업의 지원과 발전을 위해서 인천항의 동아시아 및 수도권 물류 복합화, 네트워크화 중심지 전략이 필요성을 살펴보고, 이에 따른 연구를 통하여 향후 인천항의 경쟁력 구축을 도모하며, 본 연구는 문헌고찰과 방문조사를 통하여 연구 하고자 한다.

## II. 선행연구의 고찰

### 1. 선행연구의 고찰

인천항의 동북아시아 및 수도권물류 복합화 네트워크 중심지 전략에 대한 연구를 위해서 인천항과 인천공항 및 해공복합운송에 관한 주요 문헌을 고찰하였으며, 관련 문헌 고찰은 다음과 같다.

안우철(2006)연구는 인천항 물류애로요인을 파악 하였으며, 인천외항에서는 장치보관, 배후연계, 내륙운송, 인천내항에서는 입출항, 갑문, 내륙운송, 갑문, 내륙운송, 하역 등의 주요인으로 파악 하였다.

인천외항의 컨테이너 운영 사는 장치·보관, 배후연계 단계의 애로요인 들 중 터미널 내 장치장(CY)의 부족 및 협소, 위험물의 터미널 내 반입 복잡, 배후 물류시설의 부족, 경쟁항만 대비 Free Time 기간 상대적 짧음, 복합연계운송네트워크 미흡 등으로 분석되었고, 선사는 하역, 배후연계 단계의 애로요인들 중 항만노무공급체계 조속한 개편, 하역, 부대(검수, 검역, 라싱 등)서비스 일괄적 운영 미흡, 인천항 운영사의 적기선적의 미 이행, 현대화 장비 도입에 따른 혜택 미흡, 복합연계운송네트워크 미흡 등으로 분석되었다.

포워더는 내륙운송단계의 애로요인 중 내륙운송업체의 컨테이너 도어 반입 시간의 미 준수, 컨테이너 차량의 엄격한 중량제한과 선사의 컨테이너 내륙운송업체 선정관행, 수출입고 작업 지연 시 내륙운송업체의 운송대기료과다청구, 적정 내륙운송 화물운임체제 미비, 남항로 등 심각한 도로정체 등으로 나타났으며, 카페리선사는 내륙운송, 하역, 배후연계 단계의 애로요인 들 중 남항로 등 심각한 도로정체, 항만노무공급체계 조속한 개편, 컨테이너 차량의 엄격한 중량제한 인천항 운영사의 적기선적의 미 이행, 배후 물류시설의 부족 등 순으로 나타났다.

인천내항의 컨테이너 운영사는 입출항, 갑문(묘박대기)의 단계 애로요인 들 중 예선의 중복사용으로 인한 서비스 질 저하, 정기적인 준설 필요, 화주에 대한 화물 입항료

부과, 대고객업무처리미흡(검역원, 식약청 등), 갑문으로 인한 선박입출항 어려움, 선박 입항순서의 불합리 등으로 나타났고, 선사는 하역, 입출항 단계의 애로 요인들 중 항만 노무공급체계 조속한 개편, 예선의 중복 사용으로 인한 서비스 질 저하, 정기적인 준설 필요, 인천항 운영상의 적기선적의 미 이행 등으로 나타났으며, 하역, 부대(검수, 검역, 라싱 등), 포워더의 애로사항은 외항과 같은 양상으로 나타났다.

윤호(2003)는 동북아 물류 중심 항으로서 인천항의 역할에서 항만과 지역경제, 인천항의 위상, 인천항의 지평확대로서 인천항의 역할증대에 대해서 다뤘다.

모수원(2004)의 연구 국내주요항만의 위치변화에서는 대중국 수출을 중심으로 우리나라 주요항만인 부산항, 인천항, 울산항의 위치변화를 살펴보고, 3개 항만에서 중국경기 변동에 가장 큰 영향을 받는 항만은 인천항이며, 부산항이 가장 적게 받으며 3개 항만에 있어서 중국 경기의 영향을 인천항이 가장 크게 오랫동안 받아 중국 경제의 거품이 빠지면 인천항이 가장 큰 피해를 볼 수 있다는 것을 밝히고 있다.

추창엽(2003)연구는 동북아시아 인천항 컨테이너 부두 활성화 전략에 관한 연구에서 인천항의 컨테이너화물운송실태, 인천항 컨테이너 부두의 시설현황 및 개발계획, 인천항 컨테이너 화물운송의 발전방향을 다뤘고, 인천항의 조수간만의 차이로 인한 집안시설의 이용불편과 CY의 용량부족 및 서비스 미흡, 창고와 야적장의 보관 및 장치요율의 불합리, 항만물류시스템과 배후수송 체계의 비효율성 문제와 수도권 화물 2/3정도가 공로를 통하여 부산항까지 운송됨으로써 만성적인 교통체증현상과 물류비 상승 등을 지적하고 있다.

이권형(2006)은 인천항 수출입자동차 물류경쟁력 확보 방안에 관한 연구에서 자동차물동량 현황 및 전망, 수출입자동차 물류프로세스, 장치능력과부족산정, 주요 항만 간 수출입 자동차 물류 경쟁력 비교를 다루고 있다.

박창호(2007)는 인천·평택항만의 물류협력체계 구축방안에서 인천항과 평택항을 새로운 국제물류 패턴의 변화에 부응하는 경쟁력 있는 항만으로 성장 할 수 있도록 양항만의 협력체계 형성과 배후도시의 항만물류부가가치 창출을 극대화 할 수 있는 방안을 모색하고자 하여 항만의 협력 체계 구축 방안으로 항만 클러스터 구축 방안과 수도권 항만의 특화 방안이라는 두 가지 방안을 제시 하고 있다.

김병일(2007)은 항만 서비스품질이 고객만족에 미치는 영향 및 사후 행동에 관한 연구에서 주요 품질 차원은 내적품질, 외적환경품질, 상호작용품질로 확인 하였고, 상해항과 인천항의 항만입지와 고객규모의 조절효과를 검증 하였다.

인천항은 상호작용품질을 통한 차별화전략의 수립과 실행이 주요하게 부각 되어야 하며 항만 물동량, 배후단지 및 FTZ 규모 등 외적환경품질에 대한 보완대책 또한 필요한 것으로 나타났고, 상해항은 대형 선사를 유치하기 위해서는 외적환경품질에 대한

전략적인 투자 및 홍보활동이 요구되었다.

이연경(2009)은 인천항의 수출입구조를 유형화 하여 항만배후단지에서 부가가치 창출을 유도할 수 있는 품목을 선정하는 방법론을 제시하여 현재 뿐만 아니라 미래에도 시장점유율과 시장 성장률의 증가가 예상되는 주요 전략 품목을 선정 하였다.

인천항의 사례로 분석한 결과 인쇄 회로 등 54개 품목이 지속적으로 물동량을 창출할 수 있는 전략 품목으로 추출 되었으며, 그 중 중고의류, 승용차 등 20개가 부가가치 물류 활동을 수행 할 수 있는 미래 경쟁 우위 품목으로 선정되었다.

김병일(2009)은 인천항의 물류네트워크 경쟁력 분석에 관한 연구의 결과에서 경쟁항만 간 물류네트워크 서비스 경쟁력 통합가치의 결과로 부산항>칭다오항>톈진항>다롄항>인천항 순으로 나타나 인천항의 물류네트워크 서비스 수준 향상을 위한 대안책 마련이 시급한 것으로 나타났으며, 인천항의 물류네트워크 서비스 구성요인 각각의 경쟁력 수준은 결정편의>접근편의>시설편의 순으로 나타나 항만 인프라에 대한 개발이나, CIQ기관의 One-stop 서비스, 그리고 하역관련업체간 전략적 제휴나 합작 같은 협력 활동이 매우 중요하게 고려해야 되는 점을 지적하고 있다.

또한, 인천항의 경쟁 수준이 매우 미흡하여 시설 편의만 30% 혹은 시설과 결정편의 동시에 30% 씩 개선할 경우에도 다롄항의 통합 평가치 0.75에 미치지 못하는 것으로 나타나 서비스 구성 요인들에 대한 총체적인 개선 노력의 필요성을 지적하고 있다.

홍석진(2007)인천공항 항공 물류 허브 화 구축을 위한 정책 우선순위 설정에 관한 연구에서 인천공항의 물류 허브 화 우선순위는 물류처리비용, 통관절차, 인프라개발로써 인천공항이 물류허브지가 되기 위해선 비용과 서비스 면에서의 차별화가 필요함을 보여주고 있으며, 동시에 Physical Capability에 대한 준비도 해야 함을 시사해주고 있다.

다국적 기업들이 선호하는 입지조건을 구축하기 위한 조건으로 항공협정을 통한 주변시장으로의 Delivery Time을 상위 우선순위로 보고 있는바, 정부 및 공항당국에서 적극적으로 시행해야 할 과제로 나타났다.

인천공항의 허브 화 목표는 물량적인 목표만을 제시해 왔는데, 향후에는 효율성, 생산성, 부가가치 창출 면에서의 지표개발이 필요함을 시사 하고 있다.

박노경(2007)연구는 인천공항의 공간적 네트워크 집중도 측정에서 인천공항과 외국 공항들의 1992년과 2001년의 항공화물 처리량을 중심으로 Rimmer(1967)모델을 이용하여 공항의 화물 집중도를 측정하고, w;s;계수를 이용하여 집중도와 공간적 네트워크 집중도를 측정함으로써, 세계적인 공항들의 화물처리의 네트워크 집중과 분산의 정도를 파악하고자 하였다.

연구의 정책적 함의는 국가별 해당공항의 연도별, 지역별, 공항별, 항공사별로 밝혀내어 화물처리량을 집중시키고, 노선별 공항의 네트워크 집중도를 높일 수 있는 정책적인

방안을 정부당국, 인천공항의 운영관리 및 이용을 하는 관련 당사자들이 강구해야만 한다는 점을 들고 있다.

백종실(2006) 연구는 우리나라 해공(Sea & Air) 복합운송체계 구축방안에서 향후 중국발 해공복합운송은 중국 공항의 처리능력과 연계성, 인천공항의 항공기 스페이스 확보가능성, 해공복합운송의 운임수준과 운송시간에 따라 좌우될 것으로 예상되기 때문에 장래 해공복합운송 화물이 증가할 것이라는 긍정적인 시각과 그렇지 않을 것이라는 부정적인 시각이 공존하고 있음을 시사하고 있다.

인천국제공항이 글로벌 물류거점으로 발돋움하기 위한 해공복합운송시스템 방안으로서 운송시간 단축, 절차 간소화, 적절한 해공복합운송 운임 제시, 글로벌 네트워크를 구축, 종합물류서비스 제공, 신속한 통관과 검사, 검역서비스 등의 제공을 들고 있다.

박영재(2005)의 연구는 중국발 해공복합운송(Sea & Air)의 제약요인에 관한 연구는 포워드 및 항공사를 대상으로 해공복합운송의 제약에 대한 극복 요인으로 한중간에 해상항로 확충과 신속한 해상운송을 위한 초고속선 운항, 수도권항만과 인천 국제공항 간에 연계교통망 구축, 종합 물류 서비스 체계구축, 통관시스템개선, 성수기에 대한 항공기 스페이스 보장, 영종도 내 해공복합운송을 위한 전용시설을 확충 필요성 등을 제시하고 있다.

정태원(2010)은 인천지역의 복합운송체계별 발전방안 연구는 국제복합운송 물류거점 선점을 위한 경쟁력 요인선정, 주요도시별 복합운송 측면에서의 경쟁력을 측정하여 상해, 홍콩, 인천, 부산 등의 순으로 나타나 인천이 향후 동북아지역에서 국제복합운송 물류거점으로서 발전 할 수 있는 잠재력을 어느 정도 보유 한 것으로 평가 하였다.

인천지역이 동북아 지역의 복합운송거점으로서의 나아가야 할 발전 방안으로 인천-천진 간 해공복합운송 공동물류센터 건립 및 제도 간소화 협정 체결사업의 필요와, 인천-상해간 해륙복합운송 활성화를 위한 페리-트럭 복합운송 활성화를 위한 선박에서 통관절차 수행 등의 제도 개선 사업 등을 제시 하였다.

### Ⅲ. 인천항의 배후산업 현황

#### 1. 인천항의 수출입 물동량 현황

인천항은 항만공간의 제한과 배후 물류시설의 취약의 어려움을 갖고 운영 되고 있는데, 먼저 인천항의 주요 수출품을 살펴보면, 2008년 기준 인천항 수출입 금액 및 증량 기준 각각 누적상위 80%에 해당하는 품목으로는 자동차(HS8703), 액정디바이스

인천항의 동북아시아 및 수도권물류 복합화 네트워크화 중심지 전략에 관한 연구

(HS9013), 유선전화기(HS8517) 등 46개가 누적 상위 80%에 해당된다.

인천항 수출량 기준 주요품목은 철·비 합금강의 형강(HS7216), 자동차(HS8703), 원유를 제외한 석유·역청유(HS2710) 등 총 35개이며, 수입액 기준 주요 품목은 석유 가스 류(HS2711), 철·비 합금강의 평판압연제품(HS7208) 등 총85개이고, 수입량 기준 주요 품목은 석유 가스 류(HS2711), 석탄(HS2701) 등 총23개 이다. 공통된 품목을 제외하면 인천항의 주요 수출입 품목은 자동차(HS8703), 액정디바이스(HS9013) 등 총 120개이다.

인천항의 화물 중 전국비중이 점차 증가 추세에 있는데, 인천항의 정기 컨테이너 항로는 대부분 동남아 지역에 집중되어 있다.

인천항의 정기컨테이너 항로는 크게 동남아 항로와 한·일 항로, 한·중 항로로 구분되며, 동남아 항로는 인도네시아, 말레이시아, 태국, 자카르타, 대만 등이다.

인천항 컨테이너 화물의 광역시도별 기종점 현황을 살펴보면 2003년 45.16%, 2004년 48.23%로 절대적으로 비중이 높은 것으로 나타났으며, 인천지역에서 제조업체로 유입되는 컨테이너 가운데 순수하게 인천지역의 제조업체로 유입되는 컨테이너는 2003년 30.49%, 2004년 30.67%로 추정된다.

2004년 기준으로 인천을 제외한 광역시도별 기종점은 경기도가 17.70로 가장 높았고 이어 서울 9.16%, 대전 3.49%, 충남 3.10%경북 2.62%전북 2.30%, 강원 1.64%, 전남 1.08%, 부산 0.70%, 광주 0.68%, 울산 0.46%, 대구 0.07% 등으로 나타나 전국적으로 다변화 돼 있는 것으로 나타났다.

인천항은 중국 경제의 급성장에 따라 수도권을 배후로 하는 항만에서 전국을 배후권역으로 하는 대중국 중심 항으로 나타났으며, 인천항 수출입컨테이너의 광역시도별 기종점 비중은 <표 1>과 같다.

<표 1>인천항 수출입컨테이너의 광역시도별 기종점 비중

단위: %

지역/년도	2003년		2004년		
	수출	수입	수출	수입	
서울	12.13	8.68	10.58	8.09	
부산	1.00	0.74	0.83	0.62	
인천	인천CFS	0.78	4.25	2.57	4.57
	보세장치장	-	21.12	-	23.36
	인천	32.24	28.86	33.19	28.76
	T/S공항	-	0.74	-	1.00
	소계	33.24	54.98	35.76	57.69
대구	0.07	0	0.11	0.04	
대전	4.10	4.26	3.45	3.52	
광주	0.82	0.80	0.70	0.66	

한국항만경제학회지 제27집 제4호

울산	0.54	0.57	0.46	0.46
경기	20.26	14.03	21.43	15.11
강원	1.92	2.07	1.61	1.66
경남	0.78	0.72	0.70	0.72
경북	3.89	2.32	3.54	1.92
전북	2.07	2.12	2.82	1.89
전남	1.27	1.26	1.05	1.10
충남	4.31	2.90	3.85	2.52
충북	2.7	2.03	2.46	1.77
기타	3.87	0	7.13	0.01
공컨테이너	7.00	2.52	3.82	2.22
소계	99.97	100	100	100

자료: 백범진, “인천항 컨테이너 화물의 국내 기종점 분석에 관한 연구”, 2005.8.  
월간 해양한국 2005.9.

수도권 및 중부권 항만인 평택·당진항의 2005년부터2008년까지의 현황을 살펴보면, 5대 수출국은 중국 32.9%, 미국 16.0%, 일본 7.1%, 홍콩6.2%, 벨기에 5.7% 등이며, 대중국 3대 수출교역항만은 칭다오항, 텐진항, 상하이항 순이며, 대중국 5대 수출품목은 자동차, 기계컴퓨터, 철강, 전기제품, 플라스틱 순이다.

칭다오항은 플라스틱 수출이 45%를 차지하고 있는데, 칭다오항 배후에 교주만 서안의 황도경제기술개발구와 동부의 첨단과학 공업단지가 입주해 있어 방직과 고무 및 전자공업이 발달해 있기 때문이며, 텐진항과 상하이항은 자동차 수출이 45.2%, 26.5% 순이며, 텐진항의 경우 중국의 7대 자동차 수입 지정구 중 하나로 중국대부분의 자동차 수입 지정항구 중 하나로 모든 텐진항 보세구를 통해 중국시장에 반입(총수입량의 40%), 수입된 자동차의 경우 일본 41%, 한국32%, 독일 15% 가 주류를 이루고 있으며, 주로 빼이징에서 판매 되고 있다.

평택·당진항의 5대 수입국은 중국 16.0%, 인도네시아 14.7%, 카타르 14.1%, 말레이시아 11.9%, 일본 11.2% 등이며, 대중국 3대 수입교역 항만은 칭다오, 텐진, 상하이 순이다.

5대 수입 품목은 조제사료, 유리, 석재제품, 철강제품, 철강이며, 칭다오항은 유리 제품 수입이 55.0% 인데, 수도권에서 반도체 원료로 수요 창출되며, 텐진항은 철강제품 수입 69.7% 인데 , 국제 철강 원자재 가격 상승 대비 중국의 철강 제품재고 증가로 인한 저가의 철강제품이 수입증가 되고 있다.

평택·당진항의 내륙 물동량 기종점을 살펴보면, 수출 컨테이너는 수도권 67.6%, 충남권 26.3%, 충북권 2.2%, 경북권 1.4%, 경남권 1.1%, 부산권 0.3%, 전북권 0.3%, 전남권 0.9% 등이며, 수도권과 충청권이 96.1%로서 충남권의 경우 소비재보다는 자본재 중심의 산업구조를 형성하고 있어 산업생산 기능 인프라가 구축 되어 있으며, 수입 컨테이



너는 수도권 82.1%, 충남권 11.2%, 충북권 2.5%, 경북권 2.0% 경남권 0.2%, 부산권 0.2%, 전북권 0.2%, 전남권 1.5% 등이며, 충남권 11.2%를 제외하면 거의 수도권에 집중되어 있고, 주요 품목으로는 유리, 철강제품, 석재 등이다.

## 2. 인천항의 배후산업 현황

2009년 16개 시·도 전체의 지역내총생산(명목)은 1,066조원으로 전년에 비해 약 37조원 증가(3.6%) 하였으며, 서울이 258조원으로 가장 컸고, 경기도가 208조원으로 그 다음으로 컸으며, 제주 10조원으로 가장 작았으며 서울, 경기, 인천 지역(수도권)의 지역내 총생산은 전국의 48.4%를 차지하였으며, <표 2>와 같다.

시·도별 증감률은 충남(12.4%), 제주(9.2%), 전북(8.1%) 등에서 전국 평균수준(3.6%) 이상의 비교적 높은 증가율을 보였으나, 전남(-2.6%), 울산(-2.2%), 부산(-1.2%) 등에서는 감소하였다.

<표 2> 수도권지역내 총생산 구성비와 인구 구성비 내역

(단위: 10억원, %)

지역	지역내총생산(당해년간격)			2009년		
	2008년	2009년	증감률	지역	추계인구* 비중	사업체수** 비중
* 수도권	495,158.9	516,149.8	4.2	48.4	49.5	46.8
서울	248,383.2	257,598.0	3.7	24.2	20.6	22.0
인천	47,827.3	50,255.6	5.1	4.7	5.4	4.8
경기	198,948.4	208,296.1	4.7	19.5	23.5	20.0
* 비 수도권	9,789,846.1	549,514.9	3.6	51.6	50.5	53.2

\* 자료 통계청, 2009년 지역소득통계, 2011.7. \*2009년 장래인구추계(통계청) \*\*2009년 전국사업체조사(통계청)

산업의 사·도별 구성비는 농림어업의 비중은 경북(14.6%), 전남(14.1%), 충남(12.9%) 등의 지역에서 높았으며, 전북(10.6%→11.1%), 제주(6.1%→6.65), 충북(5.5%→5.8%) 등의 비중이 확대 되었다.

광업·제조업의 비중은 경기(22.5%), 경남(12.0%), 경북(12.0%) 등에서 높았으며, 충남(9.2%→11.1%)과 전북(2.5%→2.8%) 등의 비중이 확대되었으며, 이에 따라 9개 도지역의 비중도 0.9%p 확대 되었다.

서비스업 및 기타 부문의 비중은 서울(33.3%), 경기(18.8%), 부산(6.1%) 등이 높았으며, 경기(18.4%→18.8%), 인천(4.6%→4.8%), 충남(3.7%→3.8%) 등은 소폭 확대 되었으며, 건설업의 비중은 경기(24.8%), 서울(14.6%), 충남(7.1%) 등이 높았으며, 경기(23.2%

→24.8%), 전남(5.9%→6.7%) 등의 비중 증가에 힘입어 9개 도지역의 비중은 1.9%p 확대되었다.

무역업체수는 2009년 1월 현재 총 64,127개사이며, 시·도 별로는 서울 27,660개사(43.1%), 경기 15,667개사(24.4%), 부산 4,322개사(6.7%), 인천 3,579개사(5.6%), 경남 2,372개사(3.7%), 경북 1,728개사(2.7%), 충북 1,249(1.9%), 충남 1,149개사(1.8%), 대전 718개사(1.3%), 전남 698개사(1.1%), 전북 674개사(1.1%), 광주 657개사(1.1%), 강원 526개사(0.8%), 울산 526개사(0.8%), 제주 161개사(0.3%) 등이다.

인천항은 앞에서 살펴본 기준점 분석과 시·도별 산업내 총생산 및 산업의 시·도별 구성비에서 알 수 있듯이 수도권과 중부권의 배후 산업이 큰 영향을 미치고 있음을 알 수 있으며, 인천항은 서울의 금융 산업과 경기도 및 충청남북의 제조업의 배후산업 기능의 장점의 특성을 갖고 있다.

### 3. 인천항 및 인천공항의 물류 거점화

인천항과 인천공항의 강점은 앞에서 살펴본 수도권의 배후 물동량과 배후산업 단지가 있는 것이며, 제3경인 고속도로 및 국토 중부권의 다양한 고속도로망을 통하여 수도권 및 중부권 산업의 동맥이 연결되어 물동량 연계성이 높아 졌다는 점과 세계불황속에서 중국의 급속한 경제성장과 증가하는 북중국 물동량의 처리의 이점이 크다는 점을 들 수 있다.

항만과 거대공항을 함께 갖고 있는 인천지역은 앞으로 Sea & Air 화물의 수송이 더욱 증가 하도록 해야 하며, 향후 한·중 FTA 와 한·일 FTA 및 TPP 체결 및 발효 중인 한·EU FTA 및 중국과 아세안FTA 발효 등으로 동북아시아 역내 물동량은 급격한 증가가 예상 되며, 수도권 항만과 공항에 물동량이 집중 될 가능성이 높고, 현재까지의 인천항과 인천공항 물동량 추이는 <표 3>과 <표 4>와 같다.

<표 3> 인천항 컨테이너 물동량 추이

(단위: TEU)

구분	1999	2000	2001	2002	2003	2004
수출	251,979	273,701	307,519	358,798	317,468	497,792
수입	195,183	209,641	229,112	291,707	392,464	558,262
환적	0	0	1,155	1,958	3,004	6,479
연안	127,494	127,919	125,256	117,328	108,135	86,133
합계	574,656	611,261	663,042	769,791	821,071	1,148,666

인천항의 동북아시아 및 수도권물류 복합화 네트워크화 중심지 전략에 관한 연구

2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011(11.30)
497,792	636,790	793,269	810,179	738,583	888,870	834,870
558,262	694,650	834,371	857,353	784,662	949,036	908,427
6,479	12,890	17,986	23,981	18,578	20,668	16,252
86,133	32,720	18,174	11,849	36,180	44,468	44,824
1,148,666	1,377,050	1,663,800	1,703,362	1,578,003	1,902,732	1,804,372

자료: 인천항만공사(IPA) www.icpa.or.kr

<표 4> 인천공항 여객 및 화물 물류동향 추이

구분	단위	2006	2007	2008	2009	2010
운항	회	182,007	211,404	211,102	198,918	214,835
여객	명	28,191,116	31,227,897	29,973,522	28,549,770	33,478,925
화물	톤	2,336,572	2,555,580	2,423,717	2,313,002	2,684,499
환승여객	명	3,190,187	3,599,104	4,228,092	5,072,778	5,066,497
환적화물	톤	1,123,673	1,280,331	2,473,595	1,090,665	1,175,840

자료: 인천공항공사 www.airport.kr/iiac/

상기의 물동량 추이를 보면 최근에 항만과 공항의 물동량이 줄어 들었으며, 항만은 올해 들어서 전년 동기 대비 다소 증가하고 있다.

그동안의 물동량 전망대비 현재의 물동량 추이는 크게 늘지 않아 향후 인천항 및 인천공항 물동량 증가를 위해서 다각도의 노력과 전략이 필요하다.

또한 중국경제의 지속적인 고성장과 북중국과 인접한 지리적 조건, 개성공단 물동량 처리의 이점이 있으며, 향후 남·북한 정치 모멘텀 전환과 북한의 경제운영 개방화 가속화시 인천 지역의 물류거점화 성장의 기회가 열릴 것으로 예상되며 물류 특성을 지닌 인천지역의 SWOT 분석을 살펴보면 <표 5>와 같다.

<표 5> 물류특성을 지닌 인천지역 SWOT 분석

Strengths	Weakness
<ul style="list-style-type: none"> <li>- 수도권 배후 물동량과 산업단지</li> <li>- 다양한 교통망으로 수도권 및 중부권과 연결용이</li> <li>- 항만과 공항을 통한 Sea &amp; Air 연계 운송</li> <li>- 정보인프라를 갖춘 최첨단 정보도시(송도) 건설</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 세계 간선항로에서 벗어난 입지</li> <li>- 갑문식 항만 운영의 비효율성</li> </ul>
Opportunities	Threats
<ul style="list-style-type: none"> <li>- 아시아 및 동북아 역내 물동량의 급격한 증가</li> <li>- 중국경제의 급성장과 북중국 지역과 인접한 지리적 조건</li> <li>- 남북교류 확대시 대북물동량 처리의 지리적 이점</li> <li>- 개성공단 물동량 처리의 이점</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 치열한 공항 및 항만의 Hub Port 경쟁</li> <li>- 북한과 교류의 불확실성</li> </ul>

자료: 하나금융경영연구소

## IV. 동아시아 및 수도권물류 복합화와 네트워크화 전략

### 1. 인천항물류의 복합거점화 구축

한·중 양국은 지난 5월28일 3년 반을 끌어온 FTA 산관학(産官學) 공동연구를 종료하고 정부 간 사전협의를 9월부터 시작 할 예정이며, 한·중, 한일 FTA 및 TPP협약은 향후 한·중, 한→알 간 및 동북아시아 물동량 증가가 예상 되며, 동북아시아 관문항으로 성장하기 위해서는 인천항이 복합물류거점항만으로 자리 잡을 수 있도록 하여야 한다.

개항130년을 앞두고 있는 인천항은 오랜 역사에 걸 맞는 동북아 관문항, 환황해권 및 수도권 중심항, 남북한 중심항 및 선진복합 항만으로 성장하여야하며, 항만의 특성상 성장 기회 상실 시에는 선진 항만으로의 도약이 어렵고 국내의 지역 항으로 전략 할 수밖에 없다.

인천항은 수출입 컨테이너 화물의 기종점(Ordination & Destination)은 북중국 화물이 대부분인데 향후 국제 복합운송망이 더욱 확충 될 필요가 있으며, 현재 운영 중인 RFS(Road Feeder Service) 운송도 기능이 다양해지도록 할 필요가 있다.

RFS는 칭다오 다롄 인천공항 간 글로벌 포터인 Schenker 등 20여개 업체가 운영 중인 복합운송 서비스로서, 트럭운송과 카페리 그리고 항공운송을 결합한 복합 운송 시스템으로 중국과 한국을 하나의 육상 교통권으로 묶는 서비스로 인천공항 경우 Air & Air 및 빼이징, 상하이 공항 경우 대비 물류비용은 5%저렴하며, 종래 Sea & Air 운송 시간대비 약 25% 단축 되는 효과가 있다.

개성공단 등 북한 지역에서의 제조업 강화에 대비하고 북한 지역과 러시아 극동지역을 연계한 복합 운송 망 확충과 향후 TCR TSR 철도망을 연계하여 환황해권 뿐만 아니라 러시아극동까지 연계하여 국제 복합 운송 망에서 중요한 역할을 하도록 해야 한다.

이 경우 일본의 물동량도 인천항을 통해서 복합 운송 망과 연계 될 수 있어 유리하며, 항만은 허브공항과의 연계 및 도로운송과 철도 운송 및 다양한 운송 모드의 입체화된 체계 구축이 중요하다.

또한 인천공항도 배후지 경제규모 및 복합연계운송 체계 면에서 유리한 조건을 갖추고 있으며 전술한 바와 같이 남북한 경제교류 재활성화와 북한지역 SOC 개발의 경우와 유럽과 동북아 지역을 연결하는 TSR과도 연결되는 위치에 있어 지리적인 우위가 존재하며, 특히 중국 동북3성 지역의 산업단지를 중심으로 물동량 수요가 꾸준히 늘어날 것으로 기대된다.

2006년 기준 인천공항을 이용하는 국제선 여객중 대중국 점유율은 26.8%로 1위를 차

지하였으며, 전체노선 여객증가율은 연평균 7.5%인 반면, 중국 노선은 13.1%로 급증하는 추세를 보이고 있으며, 한·중 간 항공 수요는 전체노선 대비 높은 성장세를 보일 것으로 예상된다.

동북 3성(요녕성, 길림성, 흑룡강성) 또한 2004년부터 본격 추진된 동북 3성 진흥계획에 따라 급속한 경제 발전 및 대외 개방 가속화가 진행 되고 있으며, 요령성 및 길림성은 중국 전체평균 성장률인 14.4%를 상회하는 17.8%, 16.7%를 기록 하였으며, 흑룡강성은 비슷한 수준인 14%를 기록 할 정도로 빠르게 성장 하는 지역이다.

따라서 상하이 푸둥 공항에 비하여 지리적인 강점을 갖고 있는 인천공항은 향후에 이러한 잠재 성장요인들이 구체화 될 것으로 보여, 물류 중심의 허브 공항으로서 성장세는 지속 될 것으로 예상되며, 인천항은 인천의 동북아 관문도시로서의 특성과 허브공항의 기능과, 철도와 도로 등을 연계한 다양한 국제복합운송망의 특화와 전략적 운송모드를 특화하여야 한다.

## 2. 인천항물류의 네트워크화 강화

세계 정기선 해운시장의 글로벌 제휴가 형성된 이후 아시아 지역 간선항로 상의 주요 기항지에 많은 변화가 나타났으며, 글로벌 제휴가 시작되기 전인 1993년 아시아 지역 간선항로 상에서 주요 기항지는 고베항, 카오슝항 등 일본과 대만의 주요 항만 및 홍콩항, 싱가포르항, 부산항 등 약 12개 항만 이었으나, 글로벌 제휴가 형성되기 시작한 1996년 이후에는 중국의 컨테이너 물동량 증가로 상하이항, 신강항, 양티안항 등 많은 중국의 항만이 아시아 지역의 주요 기항지에 포함 되었다.

동남아시아에서는 포트켈랑, PTP, 람차방항 등이 새롭게 주요 기항지로 부상하여 이 지역의 새로운 서비스 항로 네트워크를 재구성 하였고, 중국 본토 항만들의 경우 쉐젠항(치완항, 세코우항)과 닝보항 샤먼항 등이 신규 기항지에 포함 되었다.

이러한 간선항로의 주요 기항지 변화는 중국을 중심으로 한 피더화물 이동 경로의 변화를 초래 하였으며, 글로벌 제휴가 시작되기 전인 1993년 이전에는 중국지역의 항만들이 간선항로 상에서 주요 기항지에 포함되지 못하였기 때문에 중국-미주간 또는 중국-유럽간 화물이 홍콩항, 카오슝항, 부산항 혹은 일본의 주요 항만들을 통해 Feeding 되었다. 상하이항, 치완항, 양티안항, 세코우항, 다렌항, 칭다오항 등 많은 수의 중국 항만들이 폭발적인 물동량 증가에 힘입어 주요 기항지로 부상 하면서 동북아 간선항로가 확대되는 현상을 보였다. 한진물류연구원의 동북아 역내 피더 네트워크 강화 방안에 따르면, 2003년 이후 아시아 정기선 해운시장의 간선항로에는 상하이항이 확실한 중심 기항지로 등장 하면서 싱가포르항, 홍콩항, 상하이항, 부산항으로 이어지는 큰 축을 형

성 하였으며, 말레이시아의 포트켈랑과 PTP, 북중국의 칭다오항, 텐진항 등 일부 항만들과 대만의 카오슝항, 일본의 도쿄항과 요코하마항 등이 부분적인 간선항로의 역할을 담당하면서 이 지역의 간선항로가 다핵화되어 가고 있는 것으로 나타났다.

현재 인천항은 카페리 선은 9개 선사 10개 항로가 서비스 중이며 정기컨테이너 선사는 일본항로, 중국항로, 동남아항로, 아프리카항로, 중동항로, 오세아니아 주 항로 등이 27개 선사 38개 항로가 서비스 중으로서 향후 인천을 통한 서비스 항로가 더욱 확충되고 운항 편수도 더욱 확충 되어야만 궁극적인 인천항의 발전도 도모 될 수 있다.

특히, 중국 항과의 환 황해 권 네트워크 강화와 신규서비스항로 개척 및 TCR, TSR 등 철도망과의 연계 등 다양한 서비스 네트워크 구축으로 물동량 창출을 도모해야하며, 인천항에서 서비스 중인 카페리항로와 정기 컨테이너 항로 현황은 각각 <표 1> 및 <표 2>와 같다.

<표 1> 한 중 카페리 항로 현황

선박회사	선명	선박규모 (G/T)	적재능력		출발→도착
			여객(명)	화물(TEU)	
단동해운	동방명주	10,648	14,376	3,120	인천-단동
대인훼리	대인호	12,365	13,320	3,360	인천-대련
범영훼리	자정항	12,304	5,312	3,648	인천-영구
진인해운	옥금항	12,034	5,568	3,648	인천-진황도
한중훼리	향설란	16,071	9,408	7,032	인천-연태
화동해운	화동명주	17,022	17,250	4,669	인천-석도
연운항훼리	자옥란	16,071	6,272	4,688	인천-연운항
위동항운	N.G.B II	23,463	9,870	3,976	인천-위해
	N.G.B V	29,554	5,264	2,128	인천-청도
진천해운	천인호	26,463	10,400	4,383	인천-천진

<표 2> 인천항 정기컨테이너선 운항 현황

- 한일 항로

운항 선사	선명	운항 항로	기항주기
천경 해운	SKY DUKE	인천-부산-고베-오사카-미주시마	주 1회
천경 해운	OM-AESATIS	인천-부산-도쿄-요코하마-나고야-시미주	격주교대운행 주 1회
	OSG-ADMIRAR	인천-군산-부산-도쿄-요코하마-치바	
태영 상선	GRAND OCEAN	인천-부산-도쿄-요코하마-나고야-시미주	10일 1회
양해 해운	PAPHOS	인천-목포-부산-고베-오사카-도쿄-요코하마-모지-부산-목포	주 1회
	HAFENTOR		
남성 해운	GLORY STAR	인천-부산-이요미시마-히로시마-이와쿠니-부산	주 1회

인천항의 동북아시아 및 수도권물류 복합화 네트워크화 중심지 전략에 관한 연구

- 중국 항로

운항선사	선 명	운항 항로	기항 주기
중국해운	JINMAN JIANG	인천-대련	주 2회
	XIANG PENG	인천-대산-상해	주 1회
	XIANG KUN	인천-닝보-상해	주 1회
STX PANOCEAN	X-PRESS TOWER	인천-청도	주 2회
HS LINE	SINOKOR INCHEON	인천-위해	주 3회
COSCO	NORFOLD	인천-연태	주 3회
진천항운	TIAN YAN	인천-천진	주 1회
두우해운	MING YUE	인천-단둥(단둥)	주 2회
동영해운	PEGASUS PLENTY	인천-상해	주 1회
범주해운	MCPALSTERTAL	인천-닝보-상해	주 1회
CSC LINE	X-PRESS SINGAPORE	인천-상해-닝보	주 1회
고려해운	SUNNY CEDAR	인천-상해-닝보(상해)	주1회
고려해운	FESCO VOYAGER	인천-대련-청도-부산-울산-인천(부산)	주1회
머스크라인	ASTOR	인천-광양-상해	주1회

- 동남아 항로

운항선사	선 명	운항 항로	기항 주기
완하이 라인	WAN HAI 503	인천-광양-부산-기룡-카우슝-홍콩-싱가폴-페낭-포트켈랑-파서구당	주 1회
	WAN HAI 506		
	WAN HAI 313		
	WAN HAI 315	인천-광양-부산-울산-기룡-다이중-홍콩-호치민	주 1회
	WAN HAI 202		
	WAN HAI 203		
	WAN HAI 207		
홍아해운	ASIAN ACE	천진-부산-마닐라-싱가폴-자카르타-마닐라-부산-인천-천진	주1회
한진해운	HANJIN SAO PAOLO		
	VERACRUSE		
STX PANOCEAN	WARNOUW BELUGA	인천-청도-홍콩-람차방-방콕-람차방-홍콩	주 1회
	VICTORIA TRADER		
홍아해운	CAPE FELTON	인천-울산/부산-광양-기룡-홍콩-황푸-세코우-기룡	주 1회
고려해운	MEDVIKAL		
	CAPE CREUS		
CMA-CGM	KUOWEI	천-청도-상해-호치민-방콕-람차방-홍콩-심천	주1회
STX PANOCEAN	STX SINGAPORE		
ZIM	OMLENITATIS	인천-상해-홍콩-마닐라-홍콩-상해-천진-대련-청도(천진)	주 1회

한국항만경제학회지 제27집 제4호

STX PANOCEAN	STX BUSAN EMILEMIA SHULTON	인천-홍콩-산도우-샤먼-관조우-푸칭-부산- 평양-인천-평택	주 1회
TS-LINE	TS BUSAN	인천-청도-홍콩-포트켈랑-싱가폴-홍콩-부산 (부산)	주 1회
STX PANOCEAN	STX MELBOURN STX MUMBAI		
고려해운	ISLANDIA FRISIA SPREE	인천-부산-홍콩-하이퐁-홍콩-세코우-인천	주 1회
SITC	SITC QINGDAO SITC EXPRESS	인천-평택-샤먼-홍콩-하이퐁-샤먼-인천	주1회
STX PANOCEAN	MASOVIA		
YANG MING	YM INTERACTION YM IMAGE YM INITIATIVE	인천-대련-천진-청도-연운항-자카르타- 수라바야-심천 (세코우)-홍콩- 카오슝-샤먼	주1회
	YM OSAKA	인천-청도-상해-호치민-방콕-람차방-홍콩- 심천(세코우)	주 1회
	LIBERTY STAR BOHAI STAR	인천-부산-홍콩-하이퐁-심천-샤먼	주 1회
RCL	JITRA BHUM		
STX PANOCEAN	STX QINGDAO TRAVE TRADE	인천-부산-상해-호치민-싱가폴-자카르타- 수라바야-싱가폴-호치민-세코우	주 1회
현대상선	ATLANTIC TRADER		
고려해운	KMTC JAKARTA KMTC SINGAPORE	인천-부산-울산-상하이-홍콩-호치민-람차방- 자카르타-호치민-세코우-홍콩-인천	주 1회
장금상선	HANSA LAUENBURG		
ZIM LINE	MERKUR CLOUD		
TS-Line	TS Japan TS China	인천-청도-상해-닝보-홍콩-람차방-방콕- 람차방-홍콩-샤먼-인천	주 1회
고려해운	MARCON PATATION		

- 아프리카 항로

운항선사	선 명	운항 항로	기항주기
Nile Dutch Africa Lines	MV NileDutch Shanghai	싱가폴-심천-상해-천진-인천-포인테 노이레-루안다 (교대운항)	월1회
	MV NileDutch Asia		
	MV NileDutch Singapore		
	MV NileDutch Tianjin		
	MV NileDutch Hongkong		
	MV NileDutch President		
PIL	TBN (1,400TEU급 12척 운영)	인천 - 광양 - 청도 - 푸칭 - 샤먼 - 산도우 - 싱가포르 - 파서구당 - 람차방 홍콩 - 테마(가나) - 코토르(베닌) - 라고스(나이지리아) - 도알라(카메룬)	



- 중동항로

운항선사	선 명	운항 항로	기항 주기
IRISL	IRAN TEHRAN	인천-카우슝-홍콩-두바이-반다라마스	2주 1회

- 오세아니아주 항로

운항선사	선 명	운항 항로	기항 주기
TASMAN	TASMAN RESOLUTION	인천-부산-오클랜드-티마루-웰링턴- 타우랑아	월1회
ORIENT LINE	TASMAN INDEPENDENCE		
AAL	CAPE DARNELY	인천-부산-타운스빌-브리스베인- 뉴카스-멜번-아젤라이드-포트캠블라	월1회
	CAPE DOMINGTON		
	CAPE DELFARO		
	CAPE DELGADO		
	CAPE DARBY		

자료: 인천항만공사(IPA)

## V. 결론 및 시사점

항만의 컨테이너 처리량은 경제성장을, 수출입 증가율, 항만의 서비스 품질 수준 등 다양한 요인들에 의해서 영향을 받으며, 선사들의 서비스 항로와 관련된 사항들이 항만 컨테이너 처리량에 많은 영향을 미친다고 할 수 있다.

선사들의 특정 항만에 연계된 서비스가 항만에 컨테이너 물동량에 영향을 미치며, 항만이 글로벌 물류에 대한 서비스 집중도, 항만 간 연계, 선사의 주기적인 컨테이너 운송 집하 능력과 수송능력과 항만에서의 신속한 선박에 대한 서비스와 신속한 물동량 처리 능력 또한 항만에 많은 영향을 미치게 된다.

항만의 기능은 갈수록 다기능 복합화 되어가고 네트워크 중심지화 되어가고 있으며, 배후지 산업이 중요하고 주요 산업의 부품 공급기지로서 기능이 커지고 있다.

금융 기능과 비즈니스수도권 지역은 서울시의 동아시아 금융 중심지 육성과 정보(SW) 및 비즈니스 전반, 문화, 의류 핵심전략산업과 전자, 정보기기 정밀기기, 신발 등의 유망지역 전략산업과 인천시의 기계(일반), 메카트로닉스, 환경(재생처리), 물류(항만, 항공) 등의 핵심지역전략산업과 자동차, 전자, 정보기기, 생물, 비즈니스 서비스 등의 유망 지역전략산업, 경기도의 전자 정보기기(LCD) 반도체 정밀화학 등의 핵심지역 전략 산업과 자동차, 메카트로닉스, 정밀기기, 환경, 정보서비스, 문화, 물류 등의 유망 지역 전략산업 등이 전략적으로 집적화 되어 추진되고 있는 초광역 집적지역이라 할 수 있으며, 문화와 관광의 명소 기능도 수반되어 가고 있다.

인천항의 주요 배후지인 수도권에는 국가중추 관리기능의 집적지 이자 혁신 창출지

로서 산업 기반이 중요하고 지식기반 산업의 육성이 필요하며 해외의 대도시권과 경쟁하여 국가 경쟁력을 제고 시키는 지역으로서 동아시아 대도시권과의 관계 속에서 수도권 위상이 높아지고 있으며 인천항의 발전을 위해서도 동아시아 비즈니스 선도 역할이 더욱 필요하다.

인천항의 배후권역에는 산업이 집중되어 있고 경쟁적 여건을 갖추고 있으며, 인천공항, 내륙물류기지의 중추 기반 시설과 배후단지, 국내외 고급인력지원, 각 기업의 경영지원여건, 외교적 지원여건, 생활편의 여건 등의 입체적인 산업 여건의 성격을 띠고 있다.

중국 항과의 환 황해 권 네트워크 강화와 신규서비스항로 개척 및 TCR, TSR 등 철도망과의 연계 등 다양한 서비스 네트워크 구축으로 물동량 창출을 도모해야하며, 국제 복합운송망의 특화와 전략적 운송모드를 특화하여야 한다.

본 연구에서는 먼저 선행연구를 통하여 인천항의 여러 문제점들을 고찰하여 보았으며, 인천항과 연계된 인천공항의 역할과 부가가치 물류 창출의 가능성, 다양한 복합물류 창출의 필요성, 또한, 동아시아 항만의 네트워크의 변화와 인천항의 네트워크 강화 필요성 등을 제기 하였다.

따라서, 인천항은 개성공단 등 북한의 생산기지를 배후 산업 단지로 두고 있으며, 현재 생산기반이 위축 되어 있으나 향후 남북관계가 개선되고 북한정권의 전향적 체제 운영이 이루어지면 개성공단 등 북한의 생산기지화의 강화로 인천항과 인천공항의 네트워크를 통한 물류운영이 이루어질 수 있으며, 다국적 기업 및 글로벌 물류기업의 공급망 통합 기능의 연계가 가능한 항만으로 발전 하도록 할 필요가 있다.

인천항은 이러한 여러 배후 산업 기반을 경쟁력 강화를 위한 전략으로 활용하고 산업의 지역혁신 체계구축과 수도권 지역의 각 산업의 지원과 발전을 위해서 인천항의 동아시아 및 수도권 물류 복합화, 네트워크화 중심지 전략이 필요하다.

개항 130년을 앞두고 있는 인천항은 오랜 역사에 걸 맞는 동북아 관문 항, 환 황해 권 및 수도권 중심 항, 남북한 중심 항 및 선진 복합 항만으로 성장 하여야 하며, 항만의 특성상 기회 상실 시에는 선진 항만으로의 도약이 어렵고 국내의 지역 항으로 전략 할 수밖에 없다.

서해안 벨트 및 동해안, 남해안 후발 항만의 도약은 인천항 입장에서는 분명히 위협 요인이며, 수도권 물류의 인천항 유도는 필요요인이고, 중국의 급속한 경제성장에 따른 물동량 증가는 인천항의 기회 강화 요인이나 인천항은 항만경쟁의 특성상 현재의 인천항의 제반 어려운 여건을 극복하고 한시적인 기간 안에 추구 할 수밖에 없다.

## 참고문헌

- 김병일, 조철호, “항만서비스품질이 고객만족에 미치는 영향 및 사후 행동에 관한 연구”, 『해운물류연구』, 제54호, 2007.9.
- 김병일, 유홍성, 서재환, “인천항의 물류네트워크 경쟁력 분석에 관한 연구”, 『한국항만경제학회지』, 제25집 제2호, 2009.6.
- 모수원, “국내주요항만의 위치변화”, 『해운물류연구』, 제43호, 2004.12.
- 박노경, “인천공항의 공간적 네트워크 집중도 측정: 1992~2001”, 『물류학회지』, 제17집 제2호, 2007.
- 박영재, “중국발 해공복합운송(Sea & Air)의 제약요인에 관한 연구”, 『국제상학』, 제20집 제3호, 2005.9.
- 박용화, 최중규, 김중엽, “공항서비스 품질 경쟁력 평가 연구”, 『한국항공경영학회 2006춘계 학술대회발표집』, 2006.2.
- 박창호, 강상곤, “인천·평택항만의 물류협력체계 구축 방안”, 『제9회 경영관련학회 하계통합 학술대회발표집』, 2007.8.20.
- 백범진, “인천항 컨테이너 화물의 국내 기종점 분석에 관한 연구”, 인하대학교 대학원 석사 학위논문, 2005.8.
- 백종실, “우리나라 해공(Sea & Air) 복합운송체계 구축방안”, 『물류학회지』, 제16집 제3호, 2006.
- 안우철, 임성연, 안승범, “인천항 물류애로요인 분석에 관한 연구”, 『로지스틱스연구』, 제14집, 2006.
- 유광의, “인천국제공항의 동북아 허브화 성공을 위한 전략”, 『한국항행학회논문지』, 제1집 제1호, 1997.
- 윤 호, “동북아 물류중심항으로서 인천항의 역할”, 『물류학회지』, 제12집 제1호, 월간 해양 한국, 2005.9.
- 이권형, 정태원, 최상래, “인천항 수출입자동차 물류경쟁력 확보방안에 관한 연구”, 『유통정보학회지』, 제9집 제2호, 2006.
- 이언경, 장지선, 길광수, “부가가치창출을 위한 항만 배후단지 유치품목 선정연구”, 『해운물류연구』, 제25집 제3호(통권 제63호), 2009.9.
- 정태원, “인천지역의 복합운송체계별 발전방안 연구”, 『한국항만경제학회지』, 제26집 제1호, 2007.
- 조인환, 유도재, “동북아시아 허브공항으로서의 인천국제공항 경쟁력분석”, 『관광경영학연구』, 제9집 제3호(통권 제25호), 2005.
- 추창엽, “동북아시아대 인천항 컨테이너부두 활성화 전략에 관한 연구”, 『물류학회지』, 제13집 제1호, 2010.10.
- 통계청, “2007년도 시·도별 지역내총생산 및 지출(잠정)”, 2008.12.
- 통계청, 「2008년지역소득」, 2009.12.
- 통계청, 2009년 지역소득통계, 2011.7.

**한국항공경제학회지 제27집 제4호**

하나금융경영연구소, 『하나이슈포커스』, 제19호, 2007.8.31.

한진물류연구원, “동북아 역내 피더 네트워크 강화 방안”, 2005.12.

홍석진, 한옥순, “인천공항 항공물류허브화 구축을 위한 정책 우선순위 설정에 관한 연구”,  
『한국항공경영학회춘계학술대회발표집』. 2007.

인천공항공사 [www.airport.kr/iac/](http://www.airport.kr/iac/)

인천항만공사(IPA) [www.icpa.or.kr](http://www.icpa.or.kr)

## 국문 요약

# 인천항의 동북아시아 및 수도권물류 복합화 네트워크화 중심지 전략에 관한 연구

서문성

항만의 기능은 갈수록 다기능 복합화 되어가고 있으며 네트워크 중심지화 되어 가고 있다.

최근의 항만은 배후지 산업이 중요하고 글로벌 물류센터로서의 역할과 주요 산업의 부품 공급 기지로서 기능이 커지고 있고, 금융 중심지 역할도 커지고 있으며, 세계주요 은행의 집적화 기능, 24시간 활용성 있는 첨단 통신 네트워크가 뒷받침 되는 비즈니스를 가능하게하며 문화와 관광 명소로서의 기능도 갖춰줘야 된다.

인천항은 이러한 여러 배후 산업 기반을 경쟁력 강화를 위한 전략으로 활용하고 산업의 지역 혁신 체계구축과 수도권 지역의 각 산업의 지원과 발전을 위해서 인천항의 동아시아 및 수도권 물류 복합화, 네트워크화 중심지 전략이 필요하다.

서해안 벨트 및 동해안, 남해안 후발 항만의 도약은 인천항 입장에서는 분명히 위협 요인이며, 수도권 물류의 인천항 유도는 필요요인이고, 중국의 급속한 경제성장에 따른 물동량 증가는 인천항의 기회 강화 요인이거나 인천항은 항만경쟁의 특성상 현재의 인천항의 제반 어려운 여건을 극복하고 한시적인 기간 안에 추구 할 수밖에 없다.

**핵심 주제어 :** 인천항, 네트워크, 중심지화, 경쟁력, 글로벌