

한진해운 경인터미널 물류 운영 및 경인항 발전 방향



이 호 정 ▶▶▶
한진해운 경인터미널(주) 대표이사
hojee@hjgi.co.kr

의 꿈과 정서진의 낭만인 낙조를 즐길 수 있는 선조의 꿈과 현재의 아름다움이 공존하는 공간으로써 탄생하였다.

경인 아라뱃길은 서울과 수도권 지역이 내륙이 아닌 오대양 육대주 해외로 나가는 바닷길의 개창지 [開創地]로 그 역할을 다 할 수 있다는 것이다.

경인항과 수도권에서 경인 아라뱃길이 가지는 의미

한반도와 중국간의 교역이 시작된 이래 특히 대양 무역을 중요시하던 고려 시대 고종은 대 중국을 연결하는 교역 활로를 펼치기 위하여 서해 바닷길과 한강 연결을 염원하여, 당시 고종은 김포와 강화도를 거쳐 서울 마포까지 들어가는 항로를 최초로 구상을 하였지만 항해기술의 미 발달과 급한 조류 및 선박 안전성을 이유로 그 꿈은 실현되지 못하였다.

그 이후에도 인천항의 성장과 더불어 수도권 내륙 운송의 중요성이 강조됨에 따라 안정적인 운항노선의 개척 노력이 계속되었다. 우리나라 정서진인 영종대교 아래에 위치한 경인항은 인천지역과 한강을 연결하는 꿈이 2008년에 경인운하의 타당성을 인정받아 경인 아라뱃길 공사가 시작되었으며, 2011년 드디어 경인 아라뱃길이라는 이름으로 탄생, 건설되었다. 이러한 아라뱃길의 꿈은 단순한 물류비용 절감과 효율성을 넘어 녹색물류 환경 실현의 전환점과 함께 즐길 수 있는 의미로 다가왔으며 대양 진출을 향한 선조들

인천항에서의 아라뱃길이 가지는 미래모습

인천항은 예전에 국내 2위 무역항 지위와 함께 많은 해외 문물교환 장소로서의 역할을 수행해 왔다. 인천항의 하역업은 해방 후 구조물자의 도입과 함께 나날이 발전하여 1946년 인천항에 취급된 화물은 출하 3만120톤, 입하 6만5725톤에 달하였다. 인천항은 그 후로 놀라운 성장을 보여 입하량이 월평균 5~6만톤에 이르고, 하역업 노동자들만 해도 1만명이 넘었다. 또한 2011년 인천항은 사상 처음으로 컨테이너 화물 200만TEU 근접 실적을 기록하면서 국내에서 3번째로 200만TEU 물량을 처리하는 항만으로 발전하였으나 컨테이너 사업 내부적으로 많은 위기와 위험 요소 또한 내재되어 있다고 볼 수 있다.

즉 인천항은 대규모 물류허브로서 활약을 하고 있지만 경기 지역권내에 평택항만의 도약 및 북중국항만의 기상악화로 인한 대형선 대기시간 증가로 인천 기항포기 사태 발생, 對일본 선박의 영업 물동량 저조와 유류비 증가로 인하여 운항합리화에 따른 기항

포기 등의 외부적인 요인과 인천항 자체 교통체증과 연안선 사업의 어려움이 있다. 또한 우리나라 최초의 인천내항은 항만의 노후화로 인하여 양질의 항만서비스 제공의 어려움이 있어 인천항을 이용하는 컨테이너 물량 확보에 많은 어려움과 2~3년 이내에 송도신항 개발은 항만 공급능력의 증가로 인하여 경쟁력 약화의 어려움과 인천항의 가격정책에도 많은 악영향을 미칠 것으로 예상되고 있다.

이러한 미래의 불확실성 가운데, 인천항이 가지는 문제점을 해결하는 방안과 미래의 중요 전략적인 핵심 해결방안은 되지 못하더라도 아라뱃길은 새로운 물류패턴의 변화로써의 촉매제 역할은 기대가 된다. 즉 수도권 지역으로 수입화물 중심지와 내륙운송을 대신하는 연안선 활성화에 기여하여 인천지역과 서울 강서지역 및 경기도 북부지역 발전에 있어 교두보 역할이 가능할 것으로 판단된다.

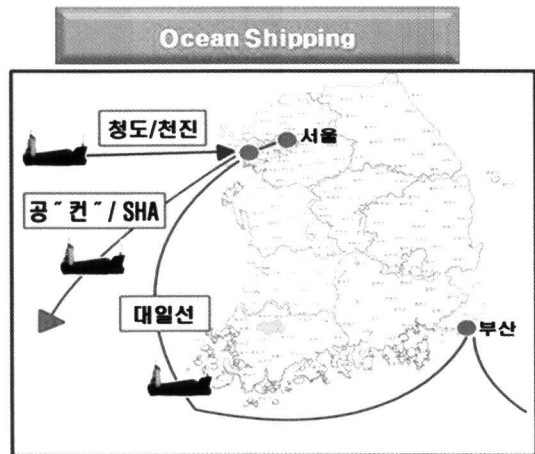
한진해운 경인터미널

한진해운은 전세계 13개 터미널을 운영하고 있으며 연간 1,000만 TEU 를 처리하는 GTO 12위에 랭크 되어 있는 국내 최대선사임과 동시에 터미널 운영사다. 이러한 한진해운은 전세계 중요 거점에 터미널 개발을 통해 세계적인 물류네트워크를 구축하여 물류관리의 시너지 효과를 극대화 시키고 있다. 그중 국내 미래의 수도권 중심 항만으로써 경인항 활성화 사업에 참여하였으며, 이와 더불어 한진해운 터미널 사업부분에서 경인항내 인천터미널과 김포터미널 시설의 효율적인 운영을 위하여 한진해운 경인터미널을 2011년 7월에 설립하였다. 한진해운 경인터미널은 서울~경기 지역을 중심으로 하여 서해바다와 한강을 연결하는 해상수로 네트워크라 할 수 있는 물류 실크로드를 바탕으로 경인항을 활성화함으로써 새로운 물류기지 거점으로 성장할 수 있는 가능성을 키워가고 있다.

한진해운에서 바라보는 블루오션으로써의 경인터미널 사업

과연 한진해운 경인터미널(주)이 추구하는 ‘경인항 물류사업 가치의 무엇인가’에 대한 많은 의문점을 제기를 받고 있는데, 이에 대한 해답으로서

첫째, 수도권을 중심으로 하여 육로중심 물류에서 해상중심 실크로드로의 전환.



물론 기존 육로중심 운송에 비해 시간적 제약과 해상운송사업 연속성의 Risk도 있는 것은 사실이나 현재 해상물류가 가진 단점은 미래의 녹색 물류 강화, Recycling Logistics 중요성 부각과 재고비용과 물류관리 합리화로 현재의 어려움이 극복 될 것으로 판

단된다.

서울 강서지역 및 김포, 파주 등 경기북부 일부 지역을 대상으로 육로물류 비용과 해상물류 비용을 분석 해 본 결과 20ft 기준으로 약 8만원의 절감효과가 나타났다. 이러한 절감이 있다면 시간적 재고비용 측면에서는 해상중심의 물류가 더욱 유리하다고 볼 수 있다.

미주와 유럽에서 수출입을 원하는 수도권 지역의 경우 현재는 대부분 육상운송을 통해 이루어지고 있습니다. 다만 경인항을 통하여 원양노선과 연안해송을 연결한다면 화물유치의 용이성, 물류관리 경제성, 화물의 안정성이 확보됨에 따라 이 또한 큰 이득으로 판단 될 수 있다.

무엇보다도 활발히 이슈화 되고 있는 미래의 환경문제를 고려한다면 육로운송보다 약 19배의 CO² 절감효과를 볼 수 있다.

두번째, 지역경제 발전 기여.

자동차 산업의 기술력은 중고자동차를 재생하여 수출하는 지수가 해당 국가의 자동차 산업 기준으로 간주해도 무방하다. 즉 인천항을 중심으로 하여 국내 중고 자동차 화물과 부품을 재 수출하는 거점 마련과 국내 최대 건설 시장인 수도권을 중심으로 중고건설 기계를 재조립, 정비를 통한 재수출 산업 단지 집약화, 그리고 경기도 및 도시지방에서 생산되는 질 좋

은 잉여 농수산물과 제2차 가공된 농수산물을 수출하는 거점 조성은 지역 발전의 역할을 분명히 할 수 있을 것으로 판단된다.

세번째, 경인항이 가지는 지리적 복합물류 기능 장점의 최대한의 활용.

한진해운 경인터미널은 인천공항과 김포공항과 지리적으로 가장 가까운 위치에 있으며, 이를 통하여 국내와 해외 항공/해운 화물을 새로운 물류패러다임인 SEA&AIR 화물을 연결하는 거점으로 새로운 형태의 물류가 활성화 될 것으로 기대된다.

마치면서

고려 고종 때부터 지금까지 천 년이 이어진 경인항 개척의 염원은 꿈에서 이제 현실로 이루어졌다. 우리 민족의 염원이 향후 또 다른 천 년의 역사가 흐를 수 있게 하는 것이 우리 후손의 몫으로 대한민국의 행정수도인 서울과 경제수도를 지향하는 인천에 물길이 열림으로써 서울을 뉴욕처럼, 그리고 상하이처럼 직접 바다로 연결하는 국내 신개념 물류서비스를 제공하여 대한민국의 대포터미널이 될 수 있도록 하며, 우리나라 수도권 지역중심항만으로써의 역할 및 지역 사회발전 기여할 수 있기를 기대해 본다. 🌊

