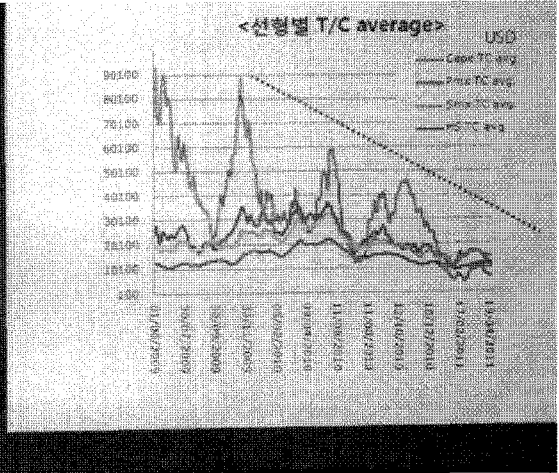
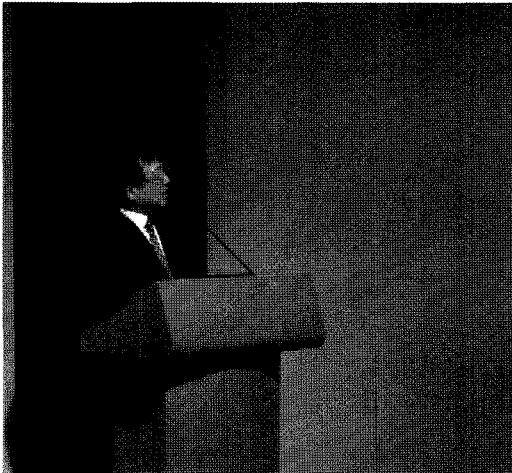


# 선협·철강협회, 해운/철강산업 동반성장 세미나 개최

## 해운과 철강산업의 최근 동향과 시황 정보 교환자리 마련



한국선주협회(회장 이종철)와 한국철강협회(회장 정준양)는 지난 4월 27일 오후3시 포스탈타워(강남구 역삼동 소재) 3층 이벤트홀에서 해운/철강산업 시황 세미나를 공동 개최하고 해운과 철강산업의 최근 동향과 시황 정보를 교환하는 자리를 마련했다.

이번 세미나의 목적은 해운과 철강산업의 최근 동향 및 시황정보를 교환함은 물론 양 업계 종사자간의 교류를 활발히 함으로써 해운과 철강산업의 동반 성장 및 상생협력을 위해 처음으로 개최되었다.

오후 3시부터 이병우 한국철강협회 상무이사과 양홍근 한국선주협회 이사의 개회 및 인사말로 세미나가 시작되었다.

이어 염중호 일도해운 대표이사가 '건화물시장 동향 및 전망' 이란 주제로 발표를 시작했다. 염중호 대표는 "일시적, 기술적 반등은 발생할 것으로 추정되나, 당분간 하락국면을 면치 못할 것이다."라며 장기전망에 대해서는 "해운경기도 과거 추세와 마찬가지로 세계경제 성장세(3~4%)를 후행할 것

로 예상되며, 중국을 포함한 인도, 인도네시아 등 신흥개발국의 경제성장 속도가 관건이다."라고 언급했다. 또한 "일본 대지진 이후 경제 및 기반시설 재건을 위한 건설 원자재 등 수입량이 증가할 것으로 예측되며, 공급수위 조절을 위한 노력이 지속적으로 필요하다."라며 빨라야 2013년 중에 시황이 회복될 것으로 전망되며, 만일 현재 상황이 지속된다면 2014년 이후에나 회복이 가능하다고 예측했다.

특히, 세계 철강수요는 선진국 둔화에도 불구하고 신흥국의 호조세로 2011년 5.9%, 2012년 6%의 견조한 증가가 예상되지만 한국의 철강수요는 국내 공급 확대로 수입은 대폭 감소될 것이란 전망이 포스코 경영연구소 공문기 수석연구위원에 의해서 제기되었다.

최근 철강수요는 증가세 둔화 양상이 나타나고 있으나 생산 증가세 지속으로 공급과잉의 우려가 높아지고 있다.

이날 공문기 수석연구위원은 "현재 세계 철강시

장은 수요측면에서 미국을 제외한 선진국들이 경기 회복 지연에 따른 재고부담 등으로 수요 증가세에 둔화가 예상되고 있다”며 “하지만 중국을 제외한 개도국은 10% 내외의 고성장이 예상되고 있다”고 밝혔다. 중국의 경우 재고수준 및 경기조절로 연평균 5%의 안정적 증가를 전망했다.

또한 공급능력으로는 개도국 설비확장으로 세계 조강능력이 오는 2012년 20억톤을 돌파할 것으로 예측했으며 브릭스(BRICs)의 경우 세계 전체 생산 능력의 53% 점유가 전망된다고 전했다. 이밖에도 한국 MENA 지역 등도 높은 설비 증가가 예상된다고 덧붙였다.

철강 생산측면에서는 개도국의 설비확장에 따른 생산 확대로 2011년 5.2% 증가를 전망했다. 이 또한 선진국은 수요 둔화로 3% 내외의 완만한 증가가 예상되나 인도, 터키 등 신흥국은 높은 생산 증가세를 기록할 것으로 내다봤다.

가격측면에서는 상반기 호조세 후 공급과잉 우려로 조정국면을 맞을 것으로 예상했다. 하지만 원료 가격 고수준 지속으로 전반적인 가격수준은 지난해 보다 높을 것이라고 밝혔다.

특히 이날 공문기 수석연구위원은 “우리나라의 철강 수급에서는 내수의 경우 자동차, 조선, 기계 등 수요산업 성장세 둔화로 3.3%의 완만한 증가가 전망된다.”며 “수출의 경우 신흥국 수요 호조와 일본 지진에 따른 복구 수요 등으로 8.5% 증가가 예상된다.”고 밝혔다.

또한 생산의 경우 국내 생산능력 확대 가운데 수출 호조로 9.0%의 높은 성장세를 지속할 것으로 내다봤으며 수입의 경우 내수 둔화와 국내 공급 증가로 대폭 감소가 불가피할 것이라고 전했다.

그리고 ‘일본 대지진의 영향과 해운 및 철강산업의 대응’이라는 주제로 발표한 김우호 한국해양수

산개발원 해운시장연구센터장은 “중소선사의 안정적인 경영은 화주 수출입 물류 효율화에 기여하므로 상생전략에 관심을 가져야 하며, 고유가 대비 및 선주의 원가 경쟁력 확보 노력이 지속적으로 필요하다.”고 언급했다. 또한 김 센터장은 “글로벌 SCM 변화 대비 전략과 위험에 대비한 시나리오 전략수입이 필요하다.”라며 철강물류 허브항만은 업계 물동량 창출과 지역발전이 기대된다고 강조했다.

철강협회 관계자는 “이번 세미나는 철강재 교역 규모 및 원료수입 의존도가 큰 철강업종과 운송을 담당하는 국내 해운업계의 정보교환을 위해 개최되었다.”고 말했다. 지난해 우리나라는 철광석 및 원료탄을 7천969만t, 철강재를 4천997만t을 해송을 통해 교역 했다.

이어 김 센터장은 “선진국 고로의 생산성 저하와 신흥국 철강 생산 증대로 반제품 수출입 확대가 예상된다”며 “동아시아 철강물류 허브항만의 육성이 필요하다”고 밝혔다. 철강물류 허브항만은 업계 물동량 창출 효과와 함께 관련 산업 클러스터를 통한 시너지 효과를 얻을 수 있다는 것이다.

특히 서일본 지역 철강재 국제물류는 한국 항만을 경유하는 것이 효율적이라고 전했다. 이에 대한 근거로 서일본 지역의 항만은 대형선의 접안시설이 미비함과 동시에 일본의 내륙수송과 항만하역의 고비용으로 인해 한국 항만의 경유하는 것이 효율적이라고 설명했다.

또한 일본 철강기업은 한국, 중국, 동남아 지역 철재물류 연계로 효율화를 도모할 수 있을 뿐 아니라 한국 항만의 고효율화 및 저비용의 편익을 이용할 수 있다고 분석했다.

이날 김 센터장은 “일본 대지진 이후 일본산 철강재 수출 위축에 대비해 한국산 철강수출의 증가가 예상된다”며 “철강재의 수출시장 확대를 위해 노력



해야 한다”고 주장했다.

아울러 “중소선사는 대형화와 물류사업의 전략 기획을 강화할 필요가 있다”며 “다국적 철강에서의 제조업의 Supply Chain을 기획, 효율화를 지원할 방향을 모색해야 한다”고 주문했다.

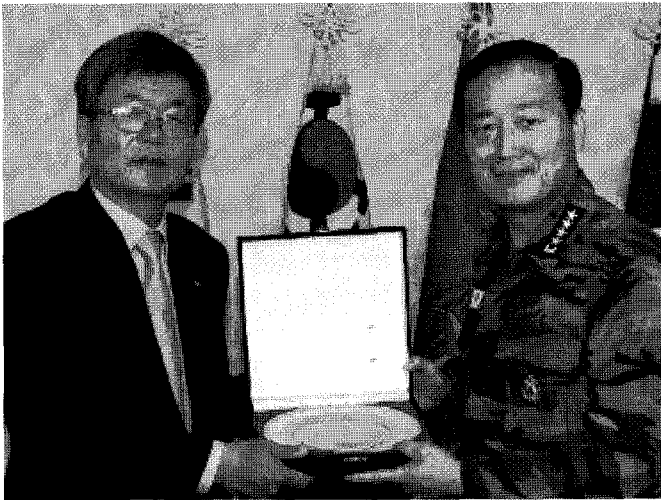
이와 함께 분산된 생산기지의 안정적 수송을 위한 장계계약을 추진해야 하며 초기 2차물류의 안정화된 수요에서 벗어나 지속적인 기술혁신과 서비스 개발로 독자적인 경쟁력을 확보해야 한다고 강조했다. 이에 대해 관련기업간 대형화를 통한 경쟁력 강화도 고려해야 한다고 전했다.

김 센터장은 또 글로벌 SCM변화에 대비한 전략

이 필요함을 강조했다. 이와 함께 중동, 북아프리카 위기발생시 조달전략, 선대조절, 대체항로 개발 등 신속한 의사 결정을 위해 ‘위험에 대비한 시나리오 전략 수립’이 필요하다고 강조했다.

이번 세미나에는 외항해운업계와 철강업계, 금융업계 임직원 등 150명이 참가하였다. 금번 세미나는 철강협회가 주관이 되어 개최되었으며, 9월에 있을 승선세미나는 선주협회 주관으로 개최할 계획이다.

## 한국선주협회, 해군참모총장에게 감사패 전달 상선대 보호위한 청해부대 활동에 대한 감사 표명



한국선주협회(회장 이종철)은 지난 4월 4일 계룡대 해군본부를 예방하고 김성찬 해군참모총장을 만나 우리 상선대 보호를 위한 청해부대의 활동에 대

한 감사의 표시로 감사패를 전달했다.

이 자리에서 이 회장은 “아덴만 여명작전의 성공적인 수행으로 위험에 처한 선원을 구출한 것은 물론, 국가에 대한 자긍심이 크게 고취됐다”며 거듭 고마움을 전하면서 해군장병 위문금을 전달했다.

이에 김 총장은 해운업계에서 청해부대 활동을 후원해 준 것에 대해 감사의 뜻을 전하고, 아덴만 해역에서 우리 상선대 보호를 위해 최선을 다하겠다고 밝혔다. 아울러 이를 계기로 해군 전역자의 해기사 취업 등 해군과 해운업계간 협력

사업을 발굴해서 추진하는 한편 상호 유대를 더욱 공고히 해나가기로 했다.

# 선협, 일본대지진 민단중앙본부에 구호물품 전달

## 생수 등 20피트 컨테이너 4개 분량 구호품 전달



한국선주협회(회장 이종철)는 4월5일 부산 신선대터미널에 접안중인 한-일항로 취항 컨테이너선 스타캐리어호(남성해운 소속) 앞에서 일본 대지진 이재민을 위한 구호물품 전달식을 가졌다.

생수 2만통을 비롯하여 햇반(즉석밥) 1만5,000그릇, 김 1만5,000봉지, 모포 1,000장 등 컨테이너 4개 박스에 적재된 구호품은 이 날 남성해운 선박에 실렸으며, 4월6일 요코하마항에 도착하였다. 구호품들은 재일본 대한민국 민단중앙본부에 전달이 되었다.

민단중앙본부는 이 구호품을 재일교포 트럭회사를 통해 7개 지역 이재민에게 전달하였다.

한편, 한-일항로 취항선사들의 협의체인 한국근해수송협의회는 일본구호품 수송을 맡는 등 구호품 지원행사에 동참했다.

한국선주협회는 “이번 대지진과 지진해일로 많은 고통을 받고 있는 일본인들에게 깊은 위로의 뜻을 전한다.”며 “한국선주협회의 작은 정성이 피해를 입은 이재민들이 재기하는데 조금이라도 도움이 되길 바란다.”고 말했다.

## 선협, 외항해운업계 실무자 대상 톤세설명회 개최 톤세 적용요건 변경, 중도 포기 등 개정내용 설명



한국선주협회(회장 이종철)는 4월 29일 대회의실에서 톤세설명회를 개최하였다. 외항해운업계 실무자 50여명이 참석한 가운데 열린 이날 톤세설명회에서는 톤세적용요건 변경, 톤세시작년도 선택가능, 톤세적용기간 중 톤세 중도 포기 허용 등 기존 법령의 개정에 대한 설명이 있었다.

톤세적용요건 변경의 주요내용으로는 용선선박의 연간운항 순톤수 합계가 기준선박의 연간운항 순톤수 합계의 5배를 초과하지 않아야 한다는 것이다. 조세특례제한법 시행령 제104조의 7의 개정내용으로는 개정전 “해당 기업이 2년 미만의 기간으로 용선(다른 해운기업이 기획재정부령으로 정하는 공동운항에 투입한 선박을 사용하는 경우를 포함한다. 이하 이 조에서 같다)한 외국선박(국적취득조건부 나용선을 제외한다)의 연간운항순톤수 합계가 해당 기업이 소유한 선박 등 기획재정부령으로 정하는 기준선박의 연간운항순톤수의 합계의 5배를 초과하지 아니하는 기업을 말한다.” 조항 중 ‘2년미만의 기간으로 용선한 선박’ 문구가 ‘해당기업이

용선한 선박’으로 개정되었다.

톤세 시작년도 선택 가능의 주요내용으로는 톤세 적용선사가 톤세선택을 원하는 사업연도부터 신고가 가능하도록 하는 것이다. 개정조항은 조세특례제한법 시행령 제104조의7 제5항이며 종전 “외항해상운송사업 면허, 등록일이 속하는 사업연도부터 5년간 톤세 또는 법인세 의무적으로 선택”이었던 것을 “톤세적용을 원하는 사업연도부터 5년간 톤세 적용”으로 법령 개정이 있었다.

톤세적용기간 중 톤세 중도 포기 허용의 주요 내용으로는 조세특례제한법에 따라 2009년, 2010년 톤세포기가 가능하도록 하는 것이다. 이는 2008년 해운위기로 해운기업의 어려움을 덜어주기 위한 조치로 2009년, 2010년 한시적으로 톤세 포기를 허용 해주는 것이다. 관련 개정조항은 조세법 제104조의 10이며 “다만, 과세표준계산특례를 적용받고 있는 해운기업은 2010년 12월 31일이 속하는 사업연도까지 대통령령으로 정하는 바에 따라 과세표준계산특례의 적용을 포기할 수 있다.”의 법령 개정

〈 **톤세적용요건 개정내용** 〉

변경 전	변경 후
<p style="text-align: center;">2년미만의 외국적 용선 연간운항순톤수                      기준선박(소유선박 + 2년이상 국적선 용선)의                      연간운항순톤수 <math>\leq 5</math></p> <p>※ 기준선박(국제선박등록된 선박에 한함)                      - 톤세신청 선사가 소유한 선박                      - 톤세신청 선사의 국적취득조건부 나용선                      - 톤세신청 선사가 한국선사 소유선박을 2년 이상의                      기간으로 용선한 선박. 다만, 용선한 선박을 다른 선                      사에 대선한 경우 그 선박 제외</p>	<p style="text-align: center;">용선선박 (한국선박용선 포함)의 연간운항순톤수                      기준선박의 연간운항순톤수 <math>\leq 5</math></p> <p>※ 기준선박(국제선박등록된 선박에 한함)                      - 톤세신청 선사가 소유한 선박                      - 톤세신청 선사의 국적취득조건부 나용선                      - 톤세신청 선사가 '여신전문금융업법' 제3조제2항에                      따라 시설대여업 등록을 한 자로부터 소유권 이전                      연불조건부로 리스한 선박                      ※ 용선선박                      - 한국적 용선을 포함한 모든 용선선박</p>

이 있었다. 한국선주협회 황영식 이사는 “톤세 적용  
 요건 대폭 강화에 따라 연중 실시간으로 톤세적용

요건 충족을 위한 용선관리가 필요하다.” 라며 설명  
 회를 마쳤다.

## 긴급피난처(Citadel), 한진 텐진호의 선원을 지켰다 선원과 선박을 지키는 가장 안전한 수단으로 급부상

한때 피랍 가능성까지 우려됐던 한진 텐진호의  
 선원이 긴급피난처(Citadel)을 이용해 모두 무사한  
 것으로 알려졌다.

외교통상부에 따르면, 청해부대원들이 한진 텐진  
 호에 도착해 긴급피난처(Citadel)를 확인한 결과 모  
 두 안전한 것으로 확인됐으며 우리 군이 도착 당시  
 해적은 없었던 것으로 안다고 보도됐다.

긴급피난처는 해적의 공격으로부터 가장 안전하  
 게 선원과 선박을 지킬 수 있는 수단이며 선박에 이  
 를 설치할지에 대해서는 선주가 결정하는 문제이  
 다. 다행히 한진해운은 이를 설치해 선박 및 선원  
 피랍의 위기를 벗어날 수 있었던 것으로 파악되고  
 있다.

긴급피난처는 안쪽에서 문을 잠그면 밖에서는 절  
 대 열 수 없는 구조이다.

이와관련, 한진해운은 “인도양에서 비상사태 연  
 락 후 통신이 두절됐던 6,500TEU급 한진 텐진호  
 는 당일 저녁 청해부대 최영함이 현지에 도착, 해군  
 특수부대 요원들이 한진 텐진호에 승선해 피난처에  
 있던 선원 20명을 안전하게 구출했다.”고 공식 발  
 표했다.

해적은 발견되지 않았으며 사고 경위는 해적의 1,  
 2차 공격을 받아 일부 피해가 생겨 엔진 정지 후 전  
 선원이 지정된 피난처로 피신한 것으로 파악됐다고  
 덧붙였다. 그러나 선원인적사항에 대하여는 안전상  
 의 문제로 밝힐 수 없다고 덧붙였다.

한진해운은 이번 사태 해결을 위해 모든 노력을  
 아끼지 않은 정부 당국과 해군 청해부대 장병들에  
 게 깊은 감사를 표시했다.

## 2011년 제3차 KMI 상해 CEO 물류포럼 개최 서부대개발 핵심거점 중국 서부지역 진출해야

한국해양수산개발원(원장 김학소)은 2011년 3월 25일 중국 상하이에서 우리나라 해운, 물류, 금융, 공공기관 등 전문가 40여명이 참석한 가운데 '제3차 KMI 상해 CEO 물류포럼'을 개최했다.

이번 포럼에서는 KMI 김범중 박사(항만·물류연구본부장)가 서부대개발의 핵심거점인 사천성 청두(成都), 충칭의 진출 환경 및 전략을 담은 "중국 서부대개발과 물류시장 진출 전략"을 발표하였다.

김 박사는 2010년부터 본격 추진 단계(2010~2030년)에 들어선 서부대개발 정책과 '포용적 성장'을 기조로 하는 12.5계획으로 중국의 경제 성장을 다소 하락할지라도 서부 지역을 중심으로 내수 시장은 지속적으로 확대되어 내수 시장을 목표로 하는 기업에게는 향후 큰 기회를 제공할 것으로 전망했다. 이러한 서부 진출을 위한 김 박사는 4가지 방안을 제시하였다. 첫 번째는 '완제품 운송사업'으로 동부 연안지역 및 한국의 완제품을 서부 최대 소비도시인 청두의 한국 판매기업에게 항공, 수운 등으로 운송하는 사업이다. 두 번째는 '설비/건설 자재 운송사업'으로 서부 진출 기업의 설비/건설 자재를 통해 우선 진출하고, 향후 이 관계를 유지하여 완제품 및 부품까지 운송을 전담하는 사업이다. 세 번째는 '유통물류기업 동반 진출'로써 서부 진출 우리 유통기업의 중국 및 한국제품 배송 및 조달을 담당하는 사업이다. 네 번째는 '항공물류사업'으로 중국 최대의 IT 생산지로 부상하는 청두의 항공물류시장에 진출하는 사업이다.

김 박사는 이러한 4가지 진출 방안과 아울러 진출 시 고려되어야 할 사항들도 제안했다. 우선 가장 중요한 것은 마인드를 변화시켜 힘들고 어렵지만 최단 기간 내에 어떠한 형태라도 서부 지역에 진출하고, 사업 기회를 모색해야 한다고 주장했다. 그렇지

않았다면 시장 선점 기회는 사라지고, 향후에는 높은 진입 비용을 지불하게 될 것이라 전망했다. 이어 KOTRA 공동물류창고의 이용도 권유하였다. 사업 진출 초기 물동량이 많지 않을 경우에는 다양한 혜택을 받을 수 있는 공동물류창고 이용이 유리하다고 판단했다. 그리고 우리 제조기업과 동반진출이 필수적이라고 주장 했다. 서부 지역은 특히 중국 국영기업 및 거대 지역 기업의 영향력이 강해 초기 물동량 확보가 매우 어렵기 때문에 국내 제조기업과의 동반진출이 필요하다고 했다. 이와 더불어 물류기업 공동 진출도 필요하다고 했다. 대형 제조기업과 동반 진출 시 독자적으로 초기 다양한 서비스가 어렵기 때문에 여러 물류기업이 공동으로 진출하여 서비스 역량을 키우고, 우리 물류기업의 영향력을 강화하는 것도 중요한 시안이라고 했다. 마지막으로 어떤 형태이던 중국 현지 기업과 합작 형태로 추진하고 장기적으로는 한국 전용 물류단지 개발도 고려해봐야 한다고 주장했다.

이어 주제발표에서 제시된 청두 지역 진출 방안 및 제안사항에 대해 임종관 해운산업연구본부장의 진행으로 열띤 토론이 전개되었다. 토론에서는 참석자 전원이 자유롭게 서부 지역 진출 경험 및 조사 내용을 공유하였으며, 특히, 철도, 항공운송에 대한 질문과 답변이 이어졌고, 우리 제조기업과의 동반 진출 중요성이 강조됐다. 김 박사는 질문에 답하면서 최종적으로 서부지역으로의 진출이 하루빨리 진출을 이루어져야 한다고 다시 한 번 강조했다. 이어 임 본부장도 서부 진출을 위해서는 완성된 설계를 가지고 가면 기회를 실기할 가능성이 높을 것으로 판단되기 때문에 진출 후에 설계를 완성하는 전략이 필요할 것이라며 포럼을 정리하였다.

# KMI, 해운시황 대형선 약세, 소형선 강세 전망

## 대형선 위주 공급부담 지속, 소형선 시황 개선

한국해양수산물개발원(원장 김학소)은 3월 31일 개최한 해운 시황브리핑에서 “향후 해운시황은 대형선 위주의 공급부담 지속으로 전반적인 약세가 지속될 것으로 보이나 소형선 시황은 개선될 것으로 보인다.” 고 밝혔다.

### ▷ 컨테이너선,

#### “컨선시장 기대보다 어려울 것”

KMI는 컨테이너 물동량을 9%대의 호황기 수준의 증가세가 있을 것으로 전망했다. 하지만 향후 1~2년 대형선 공급증가로 인해 장기적으로 시황개선의 부담이 될 것으로 보인다고 밝혔다. 또한 현재 선사들이 선박 가동율을 크게 늘리고 있어 컨테이너선 계선량이 거의 소진되었다고 판단했다.

한편 올해 컨테이너 시장은 기대보다 어려울 것으로 전망됐다. KMI는 “2011년 컨테이너시장은 전년에 비해 기대보다 낮아질 것으로 보인다”며 “기대치를 낮추어야 할 것으로 판단된다”고 밝혔다. 이와 관련해 지난해 운임이 고점을 형성한 후 3월까지 하락세를 면치 못하고 있어 이는 금년 평균치를 낮추는 결과로 이어질 것이라고 분석했다.

또한 박스 부족, 용선 시장의 호전세 등 긍정적인 요인도 있으나 뚜렷한 수급 개선이 없다는 점이 부담이 되고 있다고 설명했다.

### ▷ 건화물선,

#### 올해 BDI 연평균 1,700~2,000포인트 전망

KMI는 올해 BDI 연평균을 1,700~2,000포인트

로 전망했다.

이와 관련해 동호주 홍수사태 등 기상이변, 일본 대지진과 같은 시장 외 악재가 연속으로 발생, 선주의 운임 협상력이 현격히 약화되어 지수하락세가 지속됐다고 설명했다. 특히 막대한 신조선 인도에 따른 공급부담이 큰 케이프 시장에서 운임회복에 상당한 시일이 소요될 것으로 전망됐다. 이에 KMI는 “국내 선화주 상생협력을 위한 지속적 노력이 필요하다”며 “선화주간 정책협의회 활성화, 공기업 평가기준 개선, 자원운송시장 개척 등의 노력이 필요하다”고 전했다.

### ▷ 유조선,

#### VLCC·석유제품선 모두 공급증가 부담

올해 VLCC, 석유제품선 각각 14.7%, 8.57% 선박량이 증가할 것으로 보인다. 이에 따른 공급 부담으로 인해 유조선 시장의 수급 현황에 부담으로 작용될 것으로 전망된다.

이와 함께 석유 증산 움직임에 따른 수요 증가 기대감에도 공급과잉으로 인한 운임 회복 부담에 따라 VLCC 시황의 약세가 지속될 전망이다. 하지만 일각에서는 석유제품선의 경우 견조한 수요로 시황의 강세가 전망되고 있다. 이에 대해 공급과잉 부담에도 중국과 개도국의 견조한 수요증가 지속으로 운임상승을 기대한다는 것이다. 이와 함께 일본 지진으로 인한 제품수요 증가도 꼽히고 있는 이유 중 하나이다.



## KMI, 인천항 배후단지 활성화로 경쟁력 높여야 배후단지 경쟁력 제고위한 정부정책 다양화 필요

‘바다와 경제 국회포럼’ 주최로 지난 4월 19일 개최된 ‘인천광역시 배후물류단지 활성화 방안 관련 세미나’에서 한국해양수산개발원(원장 김학소) 김형근 항만·물류연구실장은 “인천항의 항만배후단지 부가가치 창출과 경쟁력 제고를 위해서는 정부정책 다양화와 관련 법 개정이 필요하며 인천의 항만배후단지 개발비용 중 정부지원 비율은 25%로 타 항만수준인 50% 이상으로 상향조정이 이뤄져야 한다.”고 주장했다. 이날 김형근 실장은 ‘인천항 항만배후단지 부가가치 창출 및 경쟁력 제고 방안’이라는 주제로 발표했다.

이날 발표에 따르면 지난해 인천항의 물동량은 전년인 2009년 대비 12.5% 증가했으며 이 중 컨테이너 물동량은 17.9% 증가했다. 2010년 국토해양부의 항만배후단지 수요면적 재산정 보고서에 따르면 2011년 282만4,000㎡, 2015년 492만7,000㎡, 2020년 770만8,000㎡의 면적이 소요될 전망이다.

인천항 항만배후단지는 아암물류1단지, 2단지, 청라투기장, 북항투기장, 영종도 투기장, 신항배후부지 등이 운영 및 개발될 계획이며, 2010년 기준 인천항의 아암물류1단지에는 15개 업체가 입주해 있다.

중국의 경우 기업 요구와 경제 환경 변화에 따라 기존의 보세구 제도를 수출가공구, 보세물류원구, 보세항구/종합보세구 등으로 보완·신설해 나가고 있으며, 향후 홍콩과 같은 자유무역항 개발을 구상 중이다.

이 중 종합보세구는 보세구역 중 가장 많은 우대

정책과 많은 기능이 집합된 곳으로 2011년 현재 15곳이 지정 운영되고 있다.

또한 항만을 중심으로 한 자유무역지대를 확대하기 위해 비관세효과를 극대화하기 위한 지역별 특화 산업체제로 변환을 추구하고 있으며 금융/제조/물류/국제무역/R&D 등 다기능체제로 변환을 꾀하고 있다. KMI 김형근 실장은 이 같은 중국의 정책을 벤치마킹해야 한다고 주장했다.

또한 김형근 실장은 “항만형 자유무역지역을 확대하여 저렴한 임대료 수준을 제시해야 하고 항만법, 경제자유구역법, 자유무역지역법 등의 개정을 통해 항만관리의 전문성을 확보하고, 입주제한을 완화해 국내 및 외국 기업의 유치확대가 필요하다”고 덧붙였다.

2번째 주제발표자로 나온 인천발전연구원 김은수 연구위원도 “인천항 역시 2020년 컨테이너 처리량 세계 50위권 달성을 위해 항만배후단지 확대가 필요하다”며 “인천항의 항만배후단지 활성화를 위해서는 항만배후단지의 수요특성을 파악해 배후단지 개발방향을 재설정하고 경쟁국 및 주변지역의 임대료 현황분석을 통한 전략적 임대료 책정이 요구된다”고 전했다.

더불어 “자유무역지역 지정과 토지이용계획 변경을 통한 항만물동량 창출이 우선되어야 하고 향후 한중간 틈새 비즈니스모델을 활용해 신규물동량 유치에 집중하고 성장가능한 제조업 유치를 통한 실질적인 항만물동량을 창출해야 한다”고 덧붙였다.