

SEARCH

검색

- 커버스토리
- 시장연구
- 도시정보
- News

컬럼 :

인천지역 발전 위한 인천내항 재개발 사업의 바람직한 방향



인터뷰 :

인천대학교 동북아물류대학원 진형인 교수와의 만남



I/D/I/소/식



저탄소·녹색도시 구현을 위한 한·일 도시녹화 워크숍
우리 연구원(원장 이창구)은 지난 9일 오후 2시, 인천중합문화예술회관...

행/사/정/보



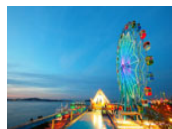
다양한 현안과제에 관한 행사정보
◆ 'KTX 경제권 특성화 연구' KTX 경제권 포럼 창립1주년 기념 세...

지난호 보기

2010년 9월호

웹진 구독신청하기

Zoom INcheon



역사와 추억이 어린 섬, 월미
초등학교 다닐 때 월미도는 우리들의 단골 소풍지였다. 동인천역 근처에 ...

도시동향



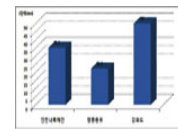
유럽 최대 워터프론트 개발, 하펜시티 프로젝트
함부르크는 독일 제2의 대도시이자, 최대의 항구도시이다. 유럽에서는 안...

IDI연구



항만개발과 연계한 문화관광도시로의 지역 발전방안
-인천 내항은 1988년 개항이후 수도권 및 중부권의 물류지원을 하는 ...

인천지표



월미관광특구 친수관광시설 및 친수공간 지표
-2009년 현재 월미관광특구내 관광시설은 공공편익시설 69개, 관광양...

인천지역 발전을 위한 인천내항 재개발 사업의 바람직한 방향

인천지역 발전을 위한 인천내항 재개발 사업의 바람직한 방향

한국해양수산개발원 김 형 근 항만·물류연구실장

1883년 1월 1일(고종 20년) 개항한 인천항은 수도권 관문항으로서의 역할에서 동북아 물류의 거점항만으로 도약함은 물론 고품질, 고부가가치항만으로 탈바꿈하기 위한 일련의 정책들이 전개되고 있다. 그 중의 하나가 인천내항 재개발 사업이다. 이 재개발 사업은 현재 국토해양부에서 수행하는 '항만재개발 기본계획 수정계획 수립용역'에 포함되어 종합적으로 검토되고 있다.

이 과업의 목적은 2007년 10월 4일 고시된 '제1차 항만재개발 기본계획'을 토대로 고부가가치 및 수익창출형 복합기능항만으로 전환하기 위해 법정기본계획 수정계획을 수립하는데 있다. 이렇게 수립된 계획을 바탕으로 향후 사업우선순위에 따라 개별 항만별로 기본설계와 실시설계 등의 절차와 재정투자 및 민간자본 투자의 확정, 사업시행자 지정 등을 거쳐 실제 사업 착공으로 이어지는 수순을 밟게 될 것이다.

앞으로 인천내항 재개발 사업은 인천시민 대다수가 바라고 원하는 컨셉으로 재개발 방향이 정해져 추진되겠지만, 재개발을 둘러싼 주변지역의 이전 및 정비뿐만 아니라 막대한 투자비를 확보하고 투자주체를 선정해야 하는 등 넘어야 할 과제가 한 둘이 아니다. 이 사업의 성공 여부는 인천내항 전체의 운영방향과 향후 항만개발 계획을 동시에 고려하는가에 달려 있다. 즉, 인천내항 전체의 기능재배치와 운영 중인 석탄부두 등의 시설에 대한 대체시설을 향후 항만개발 계획에 반영하는 등의 포괄적이고 합리적인 연계방안이 수립되어야 한다는 것이다.

인천내항 재개발계획의 수정계획은 현재 사용 중인 내항 카페리부두가 남항 국제여객부두로 이전하는 문제뿐만 아니라 기존 사용 중인 석탄부두 등의 기능이전 및 역무선 부두 이전을 고려하여 짜임새 있는 계획이 수립되어야 할 것이다. 아울러 인천항 구도심지 및 월미 관광특구와 연계하는 등의 인천지역 전체의 종합발전 차원에서 수정계획을 마련해야 할 것이다. 특히 인천내항 재개발은 수변공간을 이용한 도시발전 종합계획으로 추진해야 하기 때문에 보행동선 계획이나 도시교통망 계획과도 연계하여 접근성을 향상시켜야 할 것이다. 또한 인천항 배후도심지의 항만관련 산업체의 이전도 동시에 고려하는 일도 잊지 말아야 할 것이다.

더구나 항만재개발 사업은 시민 친수문화·여가 공간제공 등 수변공간에서의 공익적 이용을 도모하고, 민간자본유치를 통한 일정수준의 수익성 확보가 필연적이기 때문에 공익성과 수익성이 적절히 조화된 방향설정이 무엇보다 필요하다. 이를 위해 중앙정부에서는 성공적인 해의 항만재개발 사례의 경우와 마찬가지로 기반시설에 대한 정부재정 선투자로서 민간투자를 유도하고, 또 재개발을 활성화 할 수 있는 촉진정책을 펼쳐야 할 것이다.

과거 항만재개발은 2007년 6월 1일 시행된 「항만과 그 주변지역의 개발 및 이용에 관한 법률」에 의해 추진되었으나 항만과 그 주변지역을 체계적이고 효율적으로 개발하고 운영·관리할 수 있도록 하기 위해서 「항만과 그 주변지역의 개발 및 이용에 관한 법률」을 「항만법」에 통합하였다(2009.6.9 공포). 이러한 취지에서 볼 때 '항만재개발 기본계획 수정계획'에서 다루어지고 있는 인천내항 항만재개발에 대한 기본내용과 개발계획 등을 현재 추진 중인 '제3차 무역항 기본계획'에

반영하여 체계적인 개발이 이루어질 수 있도록 해야 할 것이다.

김 형 근

민중이 세세적인 생활이 이루어질 수 있도록 해야 할 것이다.

반면, 인천시는 항만재개발과 관련한 항만배후지역의 도시정비와 연계하여 추진할 사항에 대해 정부와 협의하고 조정할 부분은 적극적으로 나서야 한다. 동시에 인천시 자체에서 추진해야 할 사항은 인천시가 주도적으로 추진해서 정부가 납득하고 협조하는 방안을 이끌어내어야 한다. 이런 조건 하에서 인천항 배후지역의 도시정비가 향후의 인천시 도시기본계획에 제대로 반영되어야 함은 물론이다. 결국 인천지역의 발전은 인천내항 항만재개발과 관련된 배후지역 도시정비까지 동시에 이루어질 때 그 시너지 효과는 커질 것이다.

1883년 1월 1일(고종 20년) 개항한 인천항은 수도권 관문항으로서의 역할에서 동북아 물류의 거점항만으로 도약함은 물론 고품질, 고부가가치항만으로 탈바꿈하기 위한 일련의 정책들이 전개되고 있다. 그 중의 하나가 인천내항 재개발 사업이다. 이 재개발 사업은 현재 국토해양부에서 수행하는 ‘항만재개발 기본계획 수정계획 수립용역’에 포함 되어 종합적으로 검토되고 있다.

인천내항의 역사성 되살린 문화공간과 항만기능의 조화 필요

인천발전연구원 웹진 아트리에 50호에서는 인천대학교 진형인 교수를 만나 인천내항 개항 130주년이 다가오고, 인천신항개발이 가시화되고 있는 때에, 역사문화공간으로 활용될 경우 전체되는 조건이나 내항의 역사적인 의미 부여, 신항건설에 따른 내항의 과제 등에 대해 중장기적인 관점에서 객관적인 소견을 들어보았다.



인천대학교 동북아물류대학원
진형인 교수

Q 인천내항은 개항 130년 정도가 되어가는 역사적 공간으로서 의미하는 바가 크다고 생각합니다. 또한 수도권권의 항만물류를 담당하는 매우 중요한 국가시설이라 할 수 있는데요. 이러한 관점에서 인천내항의 역사적 의미나 역할 변화에 대해 어떻게 생각하십니까?

인천 내항이 갖는 중요한 의미인데도 우리가 간과하고 있는 것이 역사적인 부분이라고 생각합니다. 고베항이나 로테르담항을 가보면 역사적인 힘을 느끼게 됩니다. 고베항의 경우 개항기부터의 모습을 그대로 보여주고 있어 관광객 유치도 성공적으로 이루어지고 있으며, 그것과 연결해 위락시설이나 심지어 지진이 났던 모습까지도 보존해 관광객들에게 소개하면서 역사를 보여주고 있습니다.

로테르담항은 해양박물관, 전시관을 만들어 역사적인 전통과 현대의 발전된 모습을 제대로 재현하고 있습니다. 인천도 우리나라에서 개항 유적을 제일 많이 보유하고 있는 도시입니다. 이를 잘 보존하고 되살려서 고베항이나 로테르담항과 같은 맥락으로 내항 개발이 이루어져야 한다고 봅니다.

그리고 항만 기능은 경쟁력 부분에서도 그렇지만 어떤 형태로든 없애는 건 바람직하지 않다고 생각합니다. 예를 들어 요트 시설을 만들더라도 항만 기능을 유지하는 것이 좋다고 보는데, 요트는 갑문통과가 장애요인이 될 수 있지만 시간을 정해놓고 드나들면 큰 문제가 되지 않는다고 전문가에게 들었습니다. 그리고, 신항부지와 시화 사이도 대규모 요트 단지를 만드는 일이 가능하다고 합니다. 항만 기능은 근본적으로 유지하는 것이 좋은데, 개인적인 소견을 덧붙이자면, 월미도-차이나타운-신포동을 묶어서 내항까지 관광, 위락, 친수, 유적지 보존, 문화 등의 개념으로 활용하고, 2,3,4부두는 항만 기능을 보존하는 것도 한 방법이라고 생각합니다.

Q 국토부에서 인천내항재개발계획이 발표되었고, 인천신항의 건설이 가시화되어가고 있는 시점에서 점진적인 변화를 도모해야 될 것으로 생각합니다. 그렇다면 어떠한 방식으로 개발하는 것이 바람직하다고 생각하십니까?

우리는 개발이라고 하면, 개발업체를 선정하고, 수익성을 전제로 해서 아이디어를 내고 한꺼번에 움직이는 동양식 개발을 하고 있습니다. 이제는 좀 변화해서 정부가 반드시 수익성을 추구하지 않고, 즉, 다시 말해 기반시설은 국가의 재정보조를 통한 조성을 통해 부분적이고 점진적으로 개발하는 서양식 개발을 추구해도 좋을 것 같습니다. 인천시가 주관하고, 지역 정치인이 합심하는 방식으로 개발을 해야 한다고 생각합니다.

Q. 인천내항이 수반을 위한 진수분화공간으로 활용되려면, 우선적으로 고려해야할 사항이나 질자는 무엇이라 보십니까?

항만도 발전, 성장, 쇠퇴의 과정을 거칩니다. 그렇게 볼 때 내항은 중간 단계이며 또 앞으로 변화를 거쳐야 합니다. 우선 신항계획을 적극적으로 추진하면서 발전시키고, 그 이후에 내항이 변화해야 한다고 생각합니다. 제대로 건설된 신항의 발전없이 내항을 변화시킨다는 것은 바람직한 변화가 아닙니다. 이를 위해서는 강력한 추진주체가 요구된다고 하겠습니다.

Q. 그 외에 인천내항의 발전방향에 대하여 보탬이 될 만한 의견을 주신다면요.

우리나라(인천을 포함한), 중국, 일본 등 아시아가 임해지역 경제발전을 끌어가고 있는 추세라고 생각합니다. 세계적으로 30개 메가폴리스도시를 꼽으면 그 중 20개 도시가 해양도시일 것입니다. 이는 임해지역이 발전한다는 의미입니다. 또 최근에 포트시티(port city)라는 개념이 많이 나오고 있는데, 포트시티(port city)를 정의내릴 때, 해안에 있는 큰 도시, 예를 들어 뉴욕, 뉴저지나 로스앤젤레스는 포트시티(port city)가 아니라고 합니다. 포트시티(port city)는 로테르담, 싱가포르, 홍콩, 천진, 대련처럼 항만이 절대적인 영향을 끼치면서 상당한 비중을 갖고 있는 도시를 포트시티(port city)라고 보고 있습니다. 이러한 측면에서는 중국이 제일 두드러진다고 볼 수 있습니다. 중국은 항만이 있으면서 배후부지에 경제자유구역을 만들어 경제가 부강해지고 도시가 발전하는 모습을 보이고 있습니다. 그렇지만 인천은 포트시티(port city)가 아닙니다. 항만이 있지만 항만의 중요성에 대한 인식이 낮을 뿐더러 항만에 대해 기여하는 바도 그리 크지 않습니다. 한편 인천에는 중소기업이 많고 수출입도 많습니다. 그렇다면 그 사람들이 항만과 연결이 직접적으로 이루어져야 하는 데 아직 그 개념 또한 약한 것이 사실입니다. 앞으로 인천의 배후부지를 경제자유구역에 많이 지정하고 중소기업을 경제자유구역에 군집시켜서 공동 물류도 하게 하면서 여러 가지 혜택을 주는 등의 활로를 모색해야 중소기업의 활성화와 배후부지 활용, 나아가 지역경제 활성화에도 보탬이 될 것이고, 인천시에서도 항만을 이용한 사업에 보다 애정을 갖고 적극적인 관심을 기울일 것이라고 생각합니다.



■ 대담 : 기윤환(도시계획연구실 연구위원)

■ 기록 : 정순지(시정연구협력센터)

인천발전연구원 웹진 ‘아뜨리에’ 50호에서는 인천대학교 진형인 교수를 만나 인천내항 개항 130주년이 다가오고, 인천신항개발이 가시화되고 있는 때에, 역사문화공간으로 활용될 경우 전제되는 조건이나 내항의 역사적 의미부여, 신항건설에 따른 내항의 과제 등에 대하여 중장기적인 관점에서 객관적인 소견을 들어보았다.

저탄소·녹색도시 구현을 위한 한·일 도시녹화 워크숍

- 커버스토리
- 시장연구
- 도시정보
- News

지난호 보기

2010년 9월호

웹진 구독신청하기

2010 전문분야 교육사업: 도시녹화 분야 전문가 초청 저탄소·녹색도시 구현을 위한 한·일 도시녹화 워크숍



우리 연구원(원장 이창구)은 지난 9일 오후 2시, 인천종합문화예술회관 국제회의장에서 '저탄소·녹색도시 구현을 위한 한·일 도시녹화 워크숍'을 개최했다.

이번 워크숍은 그간의 인천광역시 도시녹화사업의 성과와 향후 비전 및 실천사업 등에 관한 발표와 토론으로 이루어졌으며, 특히 일본 국토교통성 및 요코하마시의 담당공무원을 초청, 일본 중앙정부 차원의 도시녹화 지원정책과 요코하마시의 중장기 계획 및 특색있는 추진 시책 등에 관한 사례 발표와 토론으로 진행됐다.

한편 우리 연구원은 지난해 도기세발 및 정비분야 특강을 시작으로 시군구 공무원 및 유관기관의 실무자를 대상으로 하는 전문분야 교육사업을 추진하고 있다.

또한, 워크숍 참석자들은 이번 행사를 통해 저탄소·녹색도시 구현을 위한 인천광역시의 정책비전을 공유하고 구체적인 실천방안을 모색하는 계기가 되었다고 평가했다.

우리 연구원(원장 이창구)은 지난 9일 오후 2시, 인천종합문화예술회관 국제회의장에서 '저탄소·녹색도시 구현을 위한 한·일 도시녹화 워크숍'을 개최했다. 이번 워크숍은 그간의 인천광역시 도시녹화사업의 성과와 향후 비전 및 실천사업 등에 관한 발표와 토론으로 이루어졌으며, 특히 일본 국토교통성 및 요코하마시의 담당공무원을 초청, 일본 중앙정부 차원의 도시녹화 지원정책과 요코하마시의 중장기 계획 및 특색있는 추진 시책 등에 관한 사례 발표와 토론으로 진행됐다.

- 커버스토리
- 시장연구
- 도시정보
- News

지난호 보기

2010년 9월호 ▼

웹진 구독신청하기

다양한 현안과제에 관한 행사정보



◆ 'KTX 경제권 특성화연구' KTX 경제권 포럼 창립1주년 기념 세미나 개최(9.30):한국교통연구원 031-910-3114

◆ 성 주류화 국제심포지엄 개최(9.30):한국여성정책연구원 02-3156-7000

◆ 2010 한-ASEAN 교통협력포럼 개최(9.30~10.1):한국교통연구원 031-910-3114

◆ U-City 국제컨퍼런스 인천2010 개최(9.30~10.1):한국유비쿼터스도시협회 www.ucta.or.kr

◆ 성 주류화 국제 워크숍 개최(10.1):한국여성정책연구원 02-3156-7000

◆ '개도국의 감축행동 쟁점 이슈: NAMA의 이행 및 MRV/ICA 국제 회의' 개최(10.1):에너지경제연구원 031-420-2114

◆ '지속가능 교통물류발전 기본계획 수립' 전문가 워크숍(10.1~10.2):한국교통연구원 031-910-3114

◆ 2010 ICLEI 세계환경회의 개최(10.5~7):자치단체국제환경협의회 www.idei.org/incheon2010

◆ 'KTX 경제권 특성화연구' KTX 경제권 포럼 창립1주년 기념 세미나 개최(9.30):한국교통연구원 031-910-3114 ◆ 성 주류화 국제심포지엄 개최(9.30):한국여성정책연구원 02-3156-7000 ◆ 2010 한-ASEAN 교통협력포럼 개최(9.30~10.1):한국교통연구원 031-910-3114 ◆ U-City 국제컨퍼런스 인천2010 개최(9.30~10.1):한국유비쿼터스도시협회 www.ucta.or.kr ◆ 성 주류화 국제 워크숍 개최(10.1):한국여성정책연구원 02-3156-7000 ◆ '개도국의 감축행동 쟁점 이슈: NAMA의 이행 및 MRV/ICA 국제 회의' 개최(10.1):에너지경제연구원 031-420-2114 ◆ '지속가능 교통물류발전 기본계획 수립' 전문가 워크숍(10.1~10.2):한국교통연구원 031-910-3114 ◆ 2010 ICLEI 세계환경회의 개최(10.5~7):자치단체국제환경협의회 www.idei.org/incheon2010

- 커버스토리
- 시장연구
- 도시정보
- News

▶ 지난호 보기

2010년 9월호

▶ 웹진 구독신청하기

역사와 추억이 어린 섬, 월미

인천문화재단 이현식 사무처장(문학평론가)

역사와 추억이 어린 섬,

월미



초등학교 다닐 때 월미도는 우리들의 단골 소풍지였다. 동인천역 근처에 있던 학교에서 월미도까지 걸어서 갔다가 거기에서 도시락을 까먹고 오락 시간을 즐기고 다시 걸어서 돌아오곤 했다. 그때만 하더라도 월미도는 그냥 벌판에 잡초밖에 없던 섬이었다. 월미산은 군부대였으니 갈 수 없었고 지금 횃집들이 늘어선 곳은 잡초 밭이었다. 그 잡초가 무성한 벌판에서 바다를 보며 도시락을 먹고 장기자랑 같은 것을 했던 기억이 생생하다. 지금도 그 시절 사진이 앨범에 남아있다. 그 뒤 횃집들이 들어서면서 정말 귀한 손님이 오면 회를 대접하러 부모님들과 함께 가던 곳이 월미도였다.



대학시절에 월미도는 바다가 바라보이는 카페촌으로 기억이 남아있다. 처음 문을 열었던 곳이 예전(藝殿? 정확치 못하다)이라는 곳이었는데 대학생들의 단골 명소였고 이어서 헤밍웨이라는 가수 이수만(지금은 SM엔터테인먼트 사장이 되었다)이 운영하는 카페가 들어섰다. 예전과 헤밍웨이를 필두로 바닷가 근처로 카페가 속속 들어섰고 많은 젊은이들이

바다를 바라보며 한껏 젊은 열기를 뽐내던 곳이었다. 나는 대학 다닐 때 가끔 서울에서 같은 과 여자 친구들이 인천 구경을 하러 올 때면 늘 '헤밍웨이'로 그들을 이끌었다. 요즘 감각으로 딱 강남필이었던 멋쟁이 우리 과 여자애들에게 인천에도 근사한 곳이 있다는 것을 뽐낼 요량이었던 것이다. 카페 거리가 생기고 바닷가 앞으로 멍게나 해삼 같은 것을 소주와 함께 팔던 포장마차 촌이 형성되면서, 그리고 놀이공원이 거기에 가세하면서 월미도는 말 그대로 유흥가로 변해버렸다. 술에 취한 사람들과 놀이 공원의 인파, 그곳에서 들려오는 비명 비슷한 함성소리가 뒤섞여 좋게 말하면 활력이 있었고 나쁘게 말하면 번잡스럽고 지저분했다.

이후 문화의 거리가 조성되면서 포장마차 촌이 강제 철거되고 조용한 휴양지의 모습으로 월미도는 변해갔다. 2000년을 전후한 시기에 월미산의 해군부대가 이전하면서 월미산을 월미공원으로 탈바꿈시키기 위한 노력이 더해진 것은 그런 흐름의 결정판이었다. 정말 오랜 시간동안 군부대의 소유였던 월미산이 인천 시민의 품으로 돌아올 수 있었던 것은 여러 사람들의 노력이 있었기에 가능한 일이었다. 월미공원 경장 부근의 작은 광장 한 켠에 세워진 기념탑에는 그런 노력과 당시의 감격이 잘 담겨있다. 그렇게 보면 월미도에는 인천의 역사만이 아니라 한국사의 여러 장면들이 녹아있음을 알 수 있다. 조선 시대 임금의 임시 거처로 조성되었던 월미 행궁을 비롯해 임오군란 때 조선군의 초계옥 피해 월미도를 거쳐 인보으로 도주한 인보 공사



하나부사의 행정, 러일 전쟁의 자취까지 월미도는 우리나라 근대 전환기의 영욕을 모두 지켜본 섬이기도 하다. 월미도가 전략적 요충지로서 기능했다는 것은 이미 일본이 강화도 조약을 체결하기 전부터 이곳을 면밀히 조사했었다는 사실에서도 짐작할 수 있는 일이다.

일본의 강제 병합이후 월미도는 육지와 연결되어 본격적인 군사요충지와 관광지로 개발되기 시작했다. 월미 조망이 들어서고 근대식 호텔이 건립되면서 월미도는 수도권 최고의 관광지로서 각광을 받게 된다. 당시한 조사에 따르면 식민지 조선의 관광명승지 중 월미도가 4위로 기록되어 있을 정도이다. 이태준의 소설에 보면 월미도 앞바다에 누각이 설치되어 식당 영업을 했다는 기록도 있다.

당시 서울 사람들에게 인척은 만국공원(西公園)으로 개명되기도 했었다)과 함께 월미도가 최고의 랜드마크였다. 그런데 일본은 1930년대부터 월미도 부근으로 수출입의 편리를 위해 대공장을 마구 건립하면서 이런 경관이 훼손되는 것을 방지한다. 지금도 월미도를 가려면 이런 저런 공장과 항만을 통과해야 하는, 그다지 쾌적하지 않은 도로를 거쳐야만 한다. 큰 화물차들이 쉼씩 달리는 길을 위협을 느끼며 통과해야 하는 것이다. 어렸을 때 그 길을 걸을 때에도 커다란 화물차의 기세에 눌려 위협을 적잖이 느꼈었다. 그제 40년이 다 되어가는 지금도 바뀌지 않았다.

해방 이후 월미도는 또 한번 우리 현대사에 중요한 주인공으로 등장한다. 바로 한국전쟁당시 인천상륙작전이 감행된 곳이기 때문이다. 인천 앞바다에서 UN군은 함포 사격과 폭탄 투하로 북한군의 위세를 제압하고 상륙하여 전세를 일거에 뒤집는다. 월미도는 바로 그런 현장의 한 가운데에 있던 섬이었다. 월미도의 이런 상징성은 북한에서 월미도라는 이름의 영화가 대히트를 쳤다는 점에서도 찾아볼 수 있다. 그들의 관점이겠지만 월미도를 방어하려다 북한군 전원이 전사하는 스토리를 통해 북은 북대로 당시 전투의 치열함을 기억하고 있는 것이다. 결국 전쟁의 포화 속에 일제가 만들어 놓은 관광단지는 파괴되었고 오랜 시간 동안 민간인이 출입하기 어려운 섬이 되었다.



월미도에 비교적 자유롭게 출입하게 된 것은 아마 1970년대가 아닐까 한다. 우리가 소풍을 다닐 무렵이다. 정확한 사실은 아니지만 그 이전까지는 군부대가 입지해 있고 도크시설을 한창 건립하는 중이어서 민간인의 접근이 쉽지 않았을

것이다. 제2도크는 1974년인가 완공되었다. 갑문식 도크라고 해서 사회 교과서에 사진과 함께 실려 있었다. 한편 인천을 고향으로 둔 내 또래의 남자들 가운데에 현역병으로 입대하지 못한 사람들은 월미산에서 방위 근무를 한 사람들이 의외로 많다. 월미도 경계 경비를 위해 지역에서 많은 젊은이들이 방위병으로 차출되었기 때문이다. 여자 친구들과 커피 마시고 바다 구경하러 오던 곳에서 경계 경비를 서는 심정은 아마 남달랐을 것이다. 직접 경험한 것은 아니지만 그곳에서 근무한 친구들이 이따금 그 시절을 말하는 것을 들을 때 그런 느낌을 받을 수 있었다. 그런 월미도가 지금은 월미 관광 특구로 지정된 것을 계기로 조금 색다른 수도권 관광지로 변모를 준비하고 있다고 한다. 관광특구가 지정된 것은 진작의 일이었지만 그간의 성과를 토대로 본격적인 관광지로서 종합적인 계획을 수립해서 면모를 일신하겠다는 것이다. 문화와 예술을 관광과 결합하고 역사의 자취를 보존하면서 도심 속에서 생활의 안식과 삶의 여유를 찾게 해주는 곳으로 변화를 하려는 것이 대강의 방향이라고 들었다. 다시 한

20년 쯤 뒤에 이런 글을 쓰게 된다면 오늘의 월미도를 추억처럼 회고할 수 있기를 기대해 본다.

초등학교 다닐 때 월미도는 우리들의 단골 소풍지였다. 동인천역 근처에 있던 학교에서 월미도까지 걸어서 갔다가 거기에서 도시락을 까먹고 오락 시간을 즐기고 다시 걸어서 돌아오곤 했다. 그때만 하더라도 월미도는 그냥 벌판에 잡초밖에 없던 섬이었다. 월미산은 군부대였으니 갈 수 없었고 지금 횃집들이 늘어난 곳은 잡초 밭이었다. 그 잡초가 무성한 벌판에서 바다를 보며 도시락을 먹고 장기자랑 같은 것을 했던 기억이 생생하다. 지금도 그 시절 사진이 앨범에 남아있다. 그 뒤 횃집들이 들어서면서 정말 귀한 손님이 오면 회를 대접하러 부모님들과 함께 가던 곳이 월미도였다.



유럽 최대 워터프론트 개발, 하펜시티 프로젝트

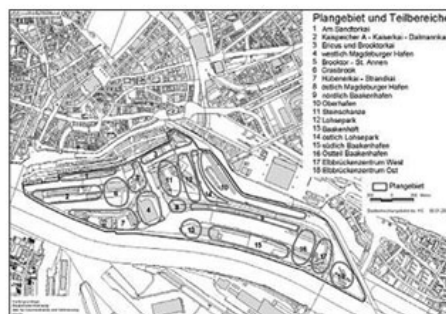
함부르크는 독일 제2의 대도시이자, 최대의 항구도시이다. 유럽에서는 안트워프, 로테르담에 이은 세 번째로 큰 항구를 지니고 있으며, 전 세계에서 8번째로 큰 규모를 자랑한다. 내륙에 위치한 이 도시에 큰 항구가 발달할 수 있었던 토대는 체코와 폴란드의 국경지역에서 발원하여 북해에 이르는 엘베강과 알스타강, 발레강 등 3개의 가항하천(可航河川)이 만나는 지역이라는 특성 때문이었다.

현재의 함부르크는 독일 북부의 교통허브이자 유럽 전체에서도 매우 큰 영향력을 지닌 도시 중 하나이며, Airbus, Aurubis(유럽 최대 구리 제조업체) 등 세계적인 제조업체 및 Norddeutscher Rundfunk, Spiegel-Verlag 등 언론기관 및 유명 출판사가 입지해 있는 미디어 및 산업의 중심지 역할을 하고 있다. 2007년 현재 함부르크는 GDP 889억유로, 1인당GDP 5만유로의 독일 제1의 경제도시이다.¹ 19세기에 개발되기 시작한 내항은 지난 세기 함부르크 성장의 주요 동력이었으나, 국제해운이 컨테이너 물류방식으로 빠르게 재편됨에 따라 필요성이 크게 감소되기 시작하였다. 또한 도시의 기반이 첨단산업구조로 변화됨에 따라 커피, 코코아, 향신료, 섬유, 카펫 등을 취급하던 내항의 창고들은 더 이상 효율적으로 운영되기 어려운 상황에 놓이게 되었다. 이에 따라 내항의 창고업자들은 내항을 재개발하여 새로운 수익모델을 창출하고자 시정부와 긴밀한 협의를 바탕으로 1990년대 후반 하펜시티 프로젝트를 추진하기에 이른다.

1997년 공식적으로 출범한 하펜시티 프로젝트는 약 157ha에 이르는 내항을 68억유로를 투자하여 업무, 상업, 여가, 문화 등이 복합된 신도시를 연면적 150만㎡, 아파트 5,500세대, 인구 12,000인, 고용 20,000인 규모로 건설하는 대규모 사업이다. 하펜시티 프로젝트는 Am Sandtorkai, Dalmannkai, Am Sandtorpark/Grasbrook, Strandkai, Überseequartier, Brooktorkai/Ericus, Elbtorkai 등의 세부지구별로 추진되는데, 각 지구별 주요 개발내용은 다음과 같다.²



19세기 초반 함부르크 도시남측 성벽 안에 Sandtorkai, Dalmannkai, Brooktorkai, Ericus(동측 요새) 등이 포함되어 있다.



Am Sandtorkai

- * 총 연면적 38,000㎡의 5개 주거블록과 3개 업무블록으로 구성
- * 주요 시설 : Bankhaus Wölbern & Co, China Shipping 유럽지사 등

하펜시티 세부지구 분포
(하펜시티 마스터플랜)

Dalmannkai

- * 총 연면적 115,000㎡에 이르는 업무, 상업, 편의시설 등 개발
- * 주요 시설 : Diakonische Martha-Stiftung(시니어하우징), Oval(주거·업무), Am Kaiserkai 23-33(복합시설), Elbe Philharmonic Hall(Kaispeicher A) 등





Elbe Philharmonic Hall

Am Sandtorpark/Grasbrook

* Sandtorpark 주변에 개별 건물군 개발

* 주요 시설 : Katharinenschule(초등학교), Skai(업무, Magellan Terrace), Hamburg-America center(업무), International Coffee Plaza 등



Marco-Polo-Tower

Strandkai

* 엘베 강변(지구의 남측)에 최고 55m에 이르는 고층건물군 개발

* 주요 시설 : Unilever 독일지사, Marco-Polo-Tower(고층주거) 등



Überseequartier 개발모형

Überseequartier

* Am Sandtorpark, Grasbrook, Strandkai 등의 서측지구에 총연면적 275,000㎡에 이르는 업무, 상업, 주거, 편의시설 개발

* 주요 시설 : 크루즈 터미널, 호텔, Waterfront Towers(업무), science center 등

Brooktorkai/Ericus

* 주요 철도역 등과 근접한 지리적 이점으로 인해 비교적 활발한 개발이 이루어진 지구

* 주요 시설 : Germanischer Lloyd(업무), Spiegel Group(업무 및 방송), Ericus-Centor(업무) 등

Elbtorkai/Überseequartier

* Überseequartier 동측 지구에 종합대학, 호텔, 업무시설, 문화시설 등을 개발

* 주요 시설 : HafenCity Universität, Stadtloggia(업무), Greenpeace 독일본부, Stadthaus hotel, Ökumenisches Forum Brücke(교회, 컨벤션, 편의시설 등), Kaispeicher B(해양박물관) 등

하펜시티 프로젝트는 유럽에서 가장 큰 규모의 도시개발사업으로써 “21세기 도시로서의 품격을 함부르크에 부여” 하는 사업으로 평가받고 있으나, 특정계층의 “경제적 목적”에 기반한 개발 사업을 무리하게 추진함에 따라 “재정적 문제가 우려”되며¹, 공공주택정책을 폐지 않고 고가의 주택만을 공급하고 있다는 비판이 제기되고 있다.² 또한 “개별 건축단위 개발로 인해서 지구 전체의 통일성을 찾아보기 어렵다”거나 기존 “내항의 맥락과 연관성이 없는” 건축물이 개발되고 있다는 비판도 제기되고 있으며, 이는 내항의 역사 및 특성에 대해 정확히 인지하지 못하는 건축가에게 국제공모를 통해서 계획을 맡겼기 때문이라는 주장도 제기되고 있다.³

현실적으로 어떤 계획이나 개발도 완전무결할 수는 없는 것이고, 모든 시민을 만족시킬 수는 없을 것이다. 하지만 국내의 여러 전문가들로부터 모범사례로 거론되고 있는 하펜시티 프로젝트의 경우에도 독일 국내에서 여러 비판에 직면해 있다는 사실은 내항의 재개발이라는 비슷한 과제를 안고 있는 인천에 많은 시사점을 제공한다고 볼 수 있다. 즉, 관련 정책을 추진함에 있어서 시민들의 의견을 폭넓게 수렴하고, 관련 계획의 수립에 있어서 심사숙고하여 최선의 사업이 되도록 노력을 기울여야 할 것이다.

1 Northern Germany statistics office (Statistikamt Nord)

2 HafenCity Hamburg(하펜시티 공식홈페이지) <http://www.hafencity.com/>

3 rtwin Runde, HafenCity 마스터플랜 서문 중에서

4 Der geheime Finanzplan des Senats(의회재정보고서), 2009년 12월

5 statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein, Hamburger Stadtteil-Profil 2008

6 Pötzl, Norbert F(2000), “STÄDTEBAU - Utopia an der Elbe”, Spiegel, 30(44), pp.70-72.

함부르크는 독일 제2의 대도시이자, 최대의 항구도시이다. 유럽에서는 안트워프, 로테르담에 이은 세 번째로 큰 항구를 지니고 있으며, 전 세계에서 8번째로 큰 규모를 자랑한다. 내륙에 위치한 이 도시에 큰 항구가 발달할 수 있었던 토대는 체코와 폴란드의 국경 지역에서 발원하여 북해에 이르는 엘베강과 알스터강, 빌레강 등 3개의 가항하천(可航河川)이 만나는 지역이라는 특성 때문이었다.

- 커버스토리
- 시장연구
- 도시정보
- News

지난호 보기

2010년 9월호

웹진 구독신청하기

항만개발과 연계한 문화관광도시로의 지역발전방안

I. 연구의 배경 및 필요성

○ 물류 환경 변화와 노후항만

- 인천 내항은 1988년 개항 이후 수도권 및 중부권의 물류지원을 하는 중추항만으로서 그 역할을 수행해 왔음.
- 물류환경의 변화에 따른 항만시설의 노후화, 인접 시가지와의 단절, 환경문제 등이 지속적으로 대두됨.

○ 입지적 중요성 및 역사적 가치

- 내항 주변은 근대건축물, 각종 조계지 등 개항당시의 역사적 흔적이 다수 남아있는 인천 뿐만 아니라 전국적으로도 의미있는 지역임.

○ 내항의 이미지 개선과 지역활성화 필요

- 이에 내항재개발은 인근 도심과의 조화로운 기능과 역할 재정립으로 지역활성화에 기여하고, 지역특성을 살린 친수공간 개발로 내항의 이미지 개선이 필요함.

II. 항만재개발과 연계한 지역발전 방안 제안

○ 기본방향



○ 공간구상 및 토지이용(안)

- 내항 1, 8 부두의 재개발은 개항장과 연결되는 역사문화축과의 연계상에서 추진



- ✓ 6부두 : 창조적 문화공간화

목적

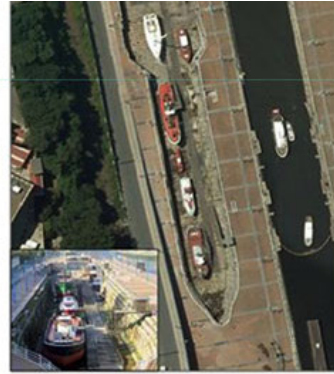
- ✓ 개항장의 역사, 문화, 항만을 재현할 수 있는 공간을 조성함으로써 도심 및 개항장의 정체성을 강화

토지이용구상

- ✓ 1.8부두 전체 개발-재현 전수공원 조성 (수변길, 역사-문화-항만체험 강화)
- ✓ 중심축 상에 역사문화 상징공간 조성
- ✓ 연천역 주변 전차교류공간 조성
- ✓ 신포시장 인근 문화여가공간 조성
- ✓ 월미관광독구의 위락기능과 차별되는 창조적 문화공간을 6부두에 조성

도입가능 주요기능

- ✓ 1.8부두 : 재현형 전수공원, 항만시설 전수자원화, 개항장, Public Art Project, 시립미술관, 개항박물관, 신상전시관, 해양과학관, 야외공연장, 수변카페 등
- ✓ 6부두 : SOHO, 아파트센터 등



○ 주요 도입기능 제안

항만시설의 전수자원화

Concept

- ✓ 독특한 형상과 디자인의 항만시설 보존
- ✓ 전수공원과 어우러지도록 재현시설화

목적

- ✓ 항만으로서 경관 보존 및 정체성 유지
- ✓ 시민에게 내함 고유의 독특한 경험 제공
- ✓ 전수공간의 단조로움을 해소

주요 사례

- ✓ 빌바오 해양박물관



Public Art Project

Concept

- ✓ 근대역사문화자원, 역사적 인물, 근대건축자원, 전통문예 등을 미디어아트와 결합
- ✓ 개항장-내항 연계축 상에 국제공모전 등 전략적 추진

목적

- ✓ 역사적 중심성, 문화적 중심성의 연계 통한 시너지 창출
- ✓ 프로젝트 이슈화 등 통한 내항 명소화

사례

- ✓ 런던 콘 빅토리아 스트리트 등



← Tate Modern 갤러리로 이르는 상징축에 대한 국제공모전 개최 (콘 빅토리아 스트리트)



▼ 인물자원, 도시건축문예를 미디어아트와 결합 사례

개항광장

Concept

- ✓ 근·현대 연천을 상징할 수 있는 대표적 공간
- ✓ 해양으로 향하는 진취적 연천을 상징
- ✓ 약 2만평 규모의 개방공간

목적

- ✓ 개항장 일대의 역사적 중심성을 강화
- ✓ 연천의 역동적 정체성을 되살려 시민 자긍심 고양

사례

- ✓ 베니스 산마르코 광장 (유럽 최대 해양광장)



○ 내항재개발 방향 제안

- 내항재개발은 내항(Inter Harbor)과 기존 도심(Inner City)의 재생이라는 종합적 관점에서 접근 해야 하며, 내항

뿐만 아니라 주변 지역 전체의 마스터플랜 하에 일관된 목표하에 사업 추진이 필요

- 즉, 내항이라는 공간의 자체 개발만이 목적을 둘 것이 아니라 주변 지역과의 연계를 중시할 필요가 있음
- 또한, 내항 기능 재정립 시기별로 점진적이고 단계적인 개발을 유도하되, 지자체, 항만공사, 주민 등 다양한 관련

주체간 협력을 통한 사업 추진이 바람직

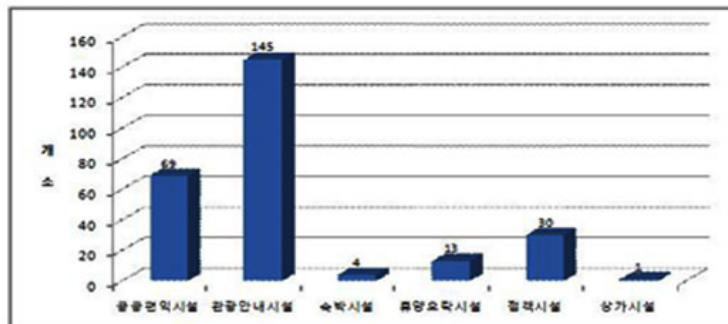
- 인천 내항은 1988년 개항이후 수도권 및 중부권의 물류지원을 하는 중추항만으로서 그 역할을 수행해 왔음 - 물류환경의 변화에 따른 항만시설의 노후화, 인접 시가지와의 단절, 환경문제 등이 지속적으로 대두됨

월미관광특구 친수관광시설 및 친수공간 지표

■ 월미관광특구 관광시설 현황

- 2009년 현재 월미관광특구내 관광시설은 공공편익시설 69개, 관광안내시설 145개, 숙박시설 4개, 휴양오락시설 13개, 접객시설 30개, 상가시설 1개 등이 있음
- 숙박시설은 개항장권 2개소, 연안부두권 2개소 등 총 4개소가 위치하며, 총 475객실, 연면적 45,728.2㎡ 규모임
- 박물관·미술관은 개항장권 2개소(2011년내 인천한국최초사박물관, 자장면박물관 등 2개소 추가 예정), 월미도권 1개소, 등 총 3개소로 총면적은 18,857.4㎡(인천한국최초사박물관은 2010년, 자장면박물관은 2011년 완공 예정임)이며, 관광공연장은 개항장권 내 1개소가 등록되어 있으며, 면적은 5,267.8㎡ 규모임
- 관광유람선은 월미도권내 2개, 연안부두권내 4개소가 운영 중에 있으며, 총 2,522명을 수용할 수 있는 규모임
- 유원시설은 월미도권 내 5개소로 총면적 9,425.5㎡이며, 외국인전용관광기념품판매점은 연안부두권 내 3개소이고, 관광식당업으로 등록되어 있는 업체는 개항장권내 22개 업체, 연안부두권내 1개 업체 등 총 23개 업체임

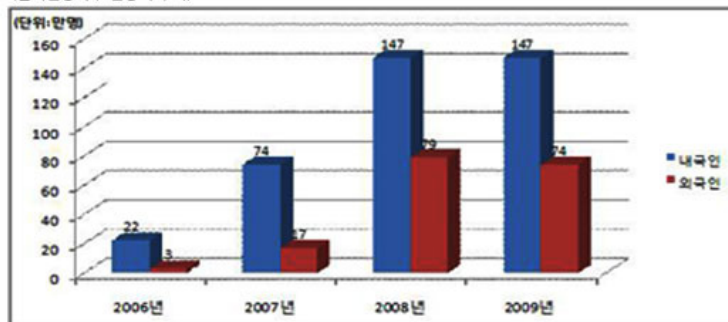
〈월미관광특구 관광시설 현황〉



■ 월미도, 연안부두, 개항장 관광객수 추이

- 2009년 인천도서지역을 제외한 인천내륙지역의 친수공간인 월미도, 연안부두, 개항장의 관광객 수는 개항장권 1,712,363명, 월미도권 4,713,331명, 연안부두권 1,500,536명, 공통 22,675명 등 총 7,948,905명임
- 내외국인 관광객수 추이를 살펴보면, 2006년 총 25만명에서 2009년 221만명으로 약 9배 증가함
- 2007~2008년 사이 내국인은 74만명에서 147만명으로 증가하였고, 외국인은 17만명에서 79만명으로 약 5배 증가함

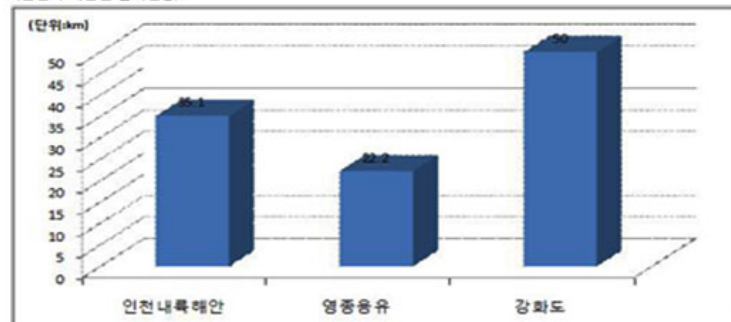
〈월미관광특구 관광객 추이〉



■ 인천지역 해안변 철책현황

- 인천내륙해안 35.1km, 영종-용유 22.2km, 강화도 50km로 인천지역내 군사시설 및 항만시설보호를 위해 총 107.3km의 철책이 존재함
- 2002년까지 28.4km의 철책을 철거하였고, 소래포구 인근 소래논현도시개발사업지 3.6km, 해안도로변 4.1km, 청라매립지 해안변 2.7km, 연안부두 회센터 주변 0.5km 등 철거가 진행 중임
- 철책철거 후 해양경계시스템장비를 도입하고, 해안변 친수경관을 확보하여 시민휴식공간으로 제공할 예정임

<인천시 해안변 철책현황>



-2009년 현재 월미관광특구내 관광시설은 공공편익시설 69개, 관광안내시설 145개, 숙박시설 4개, 휴양오락시설 13개, 접객시설 30개, 상가시설 1개 등이 있음 -숙박시설은 개항장권 2개소, 연안부두권 2개소 등 총 4개소가 위치하며, 총 475객실, 연면적 45,728.2㎡ 규모임