

SEARCH

검색

- 커버스토리
- 시장연구
- 도시정보
- News

지난호 보기

2010년 12월 호

웹진 구독신청하기

컬럼 :

<경제수도 인천>의 관건은 사람이다

인터뷰 :

인천시 김상길 경제수도정책관과의 만남



I/D/I/소/식



우리 연구원-한국해양수산개발원 연구교류 협약 체결
우리 연구원(원장 이창구)은 한국해양수산개발원(원장 김학소)과 해양수산...

행/사/정/보



다양한 현안과제에 관한 행사정보
◆ 지방소비자 행정 세미나 및 간담회 개최 (12.27):장소_인천하버파...

Zoom INcheon



스토리가 있는 덕적군도를 아시나요?
아버지가 덕적에서 7년동안 연장을 한 인연으로 초등학교 방학 시절의 대...

도시동향



접경지역의 기회와 위협, 독일 오버프랑켄(Oberfranken) 오버프랑켄(Oberfranken)은 유럽의 중앙지역에 위치하고 있으며,...

IDI연구



중국의 전시산업 현황 및 인천 기업의 중국 전시회 참여 활성화 방안 연구
1997년 개최된 투자무역 설명회를 시작으로 중국은 전국적으로 전시회 ...

인천지표

구분	단위	2009년		2008년		2007년		2006년		2005년		2004년		2003년		2002년		2001년		2000년		1999년		1998년		1997년		1996년		1995년		1994년		1993년		1992년		1991년		1990년		1989년		1988년		1987년		1986년		1985년		1984년		1983년		1982년		1981년		1980년		1979년		1978년		1977년		1976년		1975년		1974년		1973년		1972년		1971년		1970년		1969년		1968년		1967년		1966년		1965년		1964년		1963년		1962년		1961년		1960년		1959년		1958년		1957년		1956년		1955년		1954년		1953년		1952년		1951년		1950년		1949년		1948년		1947년		1946년		1945년		1944년		1943년		1942년		1941년		1940년		1939년		1938년		1937년		1936년		1935년		1934년		1933년		1932년		1931년		1930년		1929년		1928년		1927년		1926년		1925년		1924년		1923년		1922년		1921년		1920년		1919년		1918년		1917년		1916년		1915년		1914년		1913년		1912년		1911년		1910년		1909년		1908년		1907년		1906년		1905년		1904년		1903년		1902년		1901년		1900년		1899년		1898년		1897년		1896년		1895년		1894년		1893년		1892년		1891년		1890년		1889년		1888년		1887년		1886년		1885년		1884년		1883년		1882년		1881년		1880년		1879년		1878년		1877년		1876년		1875년		1874년		1873년		1872년		1871년		1870년		1869년		1868년		1867년		1866년		1865년		1864년		1863년		1862년		1861년		1860년		1859년		1858년		1857년		1856년		1855년		1854년		1853년		1852년		1851년		1850년		1849년		1848년		1847년		1846년		1845년		1844년		1843년		1842년		1841년		1840년		1839년		1838년		1837년		1836년		1835년		1834년		1833년		1832년		1831년		1830년		1829년		1828년		1827년		1826년		1825년		1824년		1823년		1822년		1821년		1820년		1819년		1818년		1817년		1816년		1815년		1814년		1813년		1812년		1811년		1810년		1809년		1808년		1807년		1806년		1805년		1804년		1803년		1802년		1801년		1800년		1799년		1798년		1797년		1796년		1795년		1794년		1793년		1792년		1791년		1790년		1789년		1788년		1787년		1786년		1785년		1784년		1783년		1782년		1781년		1780년		1779년		1778년		1777년		1776년		1775년		1774년		1773년		1772년		1771년		1770년		1769년		1768년		1767년		1766년		1765년		1764년		1763년		1762년		1761년		1760년		1759년		1758년		1757년		1756년		1755년		1754년		1753년		1752년		1751년		1750년		1749년		1748년		1747년		1746년		1745년		1744년		1743년		1742년		1741년		1740년		1739년		1738년		1737년		1736년		1735년		1734년		1733년		1732년		1731년		1730년		1729년		1728년		1727년		1726년		1725년		1724년		1723년		1722년		1721년		1720년		1719년		1718년		1717년		1716년		1715년		1714년		1713년		1712년		1711년		1710년		1709년		1708년		1707년		1706년		1705년		1704년		1703년		1702년		1701년		1700년		1699년		1698년		1697년		1696년		1695년		1694년		1693년		1692년		1691년		1690년		1689년		1688년		1687년		1686년		1685년		1684년		1683년		1682년		1681년		1680년		1679년		1678년		1677년		1676년		1675년		1674년		1673년		1672년		1671년		1670년		1669년		1668년		1667년		1666년		1665년		1664년		1663년		1662년		1661년		1660년		1659년		1658년		1657년		1656년		1655년		1654년		1653년		1652년		1651년		1650년		1649년		1648년		1647년		1646년		1645년		1644년		1643년		1642년		1641년		1640년		1639년		1638년		1637년		1636년		1635년		1634년		1633년		1632년		1631년		1630년		1629년		1628년		1627년		1626년		1625년		1624년		1623년		1622년		1621년		1620년		1619년		1618년		1617년		1616년		1615년		1614년		1613년		1612년		1611년		1610년		1609년		1608년		1607년		1606년		1605년		1604년		1603년		1602년		1601년		1600년		1599년		1598년		1597년		1596년		1595년		1594년		1593년		1592년		1591년		1590년		1589년		1588년		1587년		1586년		1585년		1584년		1583년		1582년		1581년		1580년		1579년		1578년		1577년		1576년		1575년		1574년		1573년		1572년		1571년		1570년		1569년		1568년		1567년		1566년		1565년		1564년		1563년		1562년		1561년		1560년		1559년		1558년		1557년		1556년		1555년		1554년		1553년		1552년		1551년		1550년		1549년		1548년		1547년		1546년		1545년		1544년		1543년		1542년		1541년		1540년		1539년		1538년		1537년		1536년		1535년		1534년		1533년		1532년		1531년		1530년		1529년		1528년		1527년		1526년		1525년		1524년		1523년		1522년		1521년		1520년		1519년		1518년		1517년		1516년		1515년		1514년		1513년		1512년		1511년		1510년		1509년		1508년		1507년		1506년		1505년		1504년		1503년		1502년		1501년		1500년		1499년		1498년		1497년		1496년		1495년		1494년		1493년		1492년		1491년		1490년		1489년		1488년		1487년		1486년		1485년		1484년		1483년		1482년		1481년		1480년		1479년		1478년		1477년		1476년		1475년		1474년		1473년		1472년		1471년		1470년		1469년		1468년		1467년		1466년		1465년		1464년		1463년		1462년		1461년		1460년		1459년		1458년		1457년		1456년		1455년		1454년		1453년		1452년		1451년		1450년		1449년		1448년		1447년		1446년		1445년		1444년		1443년		1442년		1441년		1440년		1439년		1438년		1437년		1436년		1435년		1434년		1433년		1432년		1431년		1430년		1429년		1428년		1427년		1426년		1425년		1424년		1423년		1422년		1421년		1420년		1419년		1418년		1417년		1416년		1415년		1414년		1413년		1412년		1411년		1410년		1409년		1408년		1407년		1406년		1405년		1404년		1403년		1402년		1401년		1400년		1399년		1398년		1397년		1396년		1395년		1394년		1393년		1392년		1391년		1390년		1389년		1388년		1387년		1386년		1385년		1384년		1383년		1382년		1381년		1380년		1379년		1378년		1377년		1376년		1375년		1374년		1373년		1372년		1371년		1370년		1369년		1368년		1367년		1366년		1365년		1364년		1363년		1362년		1361년		1360년		1359년		1358년		1357년		1356년		1355년		1354년		1353년		1352년		1351년		1350년		1349년		1348년		1347년		1346년		1345년		1344년		1343년		1342년		1341년		1340년		1339년		1338년		1337년		1336년		1335년		1334년		1333년		1332년		1331년		1330년		1329년		1328년		1327년		1326년		1325년		1324년		1323년		1322년		1321년		1320년		1319년		1318년		1317년		1316년		1315년		1314년		1313년		1312년		1311년		1310년		1309년		1308년		1307년		1306년		1305년		1304년		1303년		1302년		1301년		1300년		1299년		1298년		1297년		1296년		1295년		1294년		1293년		1292년		1291년		1290년		1289년		1288년		1287년		1286년		1285년		1284년		1283년		1282년		1281년		1280년		1279년		1278년		1277년		1276년		1275년		1274년		1273년		1272년		1271년		1270년		1269년		1268년		1267년		1266년		1265년		1264년		1263년		1262년		1261년		1260년		1259년		1258년		1257년		1256년		1255년		1254년		1253년		1252년		1251년		1250년		1249년		1248년		1247년		1246년		1245년		1244년		1243년		1242년		1241년		1240년		1239년		1238년		1237년		1236년		1235년		1234년		1233년		1232년		1231년		1230년		1229년		1228년		1227년		1226년		1225년		1224년		1223년		1222년		1221년		1220년		1219년		1218년		1217년		1216년		1215년		1214년		1213년		1212년		1211년		1210년		1209년		1208년		1207년		1206년		1205년		1204년		1203년		1202년		1201년		1200년		1199년		1198년		1197년		1196년		1195년		1194년		1193년		1192년		1191년		1190년		1189년		1188년		1187년		1186년		1185년		1184년		1183년		1182년		1181년		1180년		1179년		1178년		1177년		1176년		1175년		1174년		1173년		1172년		1171년		1170년		1169년		1168년		1167년		1166년		1165년		1164년		1163년		1162년		1161년		1160년		1159년		1158년		1157년		1156년		1155년		1154년		1153년		1152년		1151년		1150년		1149년		1148년		1147년		1146년		1145년		1144년		1143년		1142년		1141년		1140년		1139년		1138년		1137년		1136년		1135년		1134년		1133년		1132년		1131년		1130년		1129년		1128년		1127년		1126년		1125년		1124년		1123년		1122년		1121년		1120년		1119년		1118년		1117년		1116년		1115년		1114년		1113년		1112년		1111년		1110년		1109년		1108년		1107년		1106년		1105년		1104년		1103년		1102년		1101년		1100년		1099년		1098년		1097년		1096년		1095년		1094년		1093년		1092년		1091년		1090년		1089년		1088년		1087년		1086년		1085년		1084년		1083년		1082년		1081년		1080년		1079년		1078년		1077년		1076년		1075년		1074년		1073년		1072년		1071년		1070년		1069년		1068년		1067년		1066년		1065년		1064년		1063년		1062년		1061년		1060년		1059년	
----	----	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--

<경제수도 인천>의 관건은 사람이다

<경제수도 인천>의 관건은 사람이다.

인천시장 경제사회 특별보좌관 김 대 호

송영길 시장의 공약 중에서 가장 논란이 많았던 것 중의 하나가 <경제수도 인천>이라는 비전이었다. 그것은 경제수도 하면 통상 연상되는 뉴욕(미국), 상하이(중국), 상파울루(브라질), 뭄바이(인디아)가 해당국에서 인구와 경제 규모(GRDP) 최고 도시이자, 금융 허브 도시이기 때문이다. 그러나 취임 100일 기념(2010.10.7)으로 열린 '2014 비전과 실천전략' 선포식에서 송시장은 <경제수도 인천>을 "미래 가치와 기회를 선점하고 선도"하는 "경제, 사회적 활력 최고 도시"로 정의 하였다. 그러면서 <경제수도 인천>의 활력을 담보할 미래 가치와 기회로서 "자유, 개방, 도전, 녹색, 해양, 서해안, 남북, 환황해권 등"을 들었다. 수리적으로 경제, 사회적 활력 최고 도시로 수십 년을 지속하면 인구나 경제규모에서도 제일이 되지 말라는 법이 없다.

경제, 사회적 활력 최고 도시 혹은 경제 발전 주도, 견인(Driving) 도시라는 비전은 이미 절반은 현실로 되어 있다. 7대 광역시·특별시(서울, 부산, 대구, 인천, 광주, 대전, 울산)의 1인당 연간 지역총생산(GRDP)을 보면 인천은 2008년 현재 1,819만원으로 울산의 4,831만원, 서울의 2,476만원에 이어 3위이다. 부산은 1,606만원, 대구는 1,331만원이다. 그러나 경제활동참가율은 2009년 현재, 인천이 61.8%로 가장 높다. 지난 7년(2003~9년)간 인구증가율도 인천이 연평균 0.87%로 가장 높다. 서울은 0.25%, 부산 -0.67%, 대구 -0.18%, 전국 평균은 0.32%에 불과하다. 65세 이상 고령 인구비율도 인천이 8.33%로, 울산의 6.57%에 이어 2위다. 서울의 고령인구 비율은 9.17%, 부산 10.78%, 대구 9.73%, 전국 평균은 11.5%다. 인천이 확실히 젊은 도시 적어도 덜 늙은 도시인 것이다. 이렇듯 그 동안 미래 가치와 기회를 선점, 선도하려는 노력이 충분치 않았음에도 불구하고 경제, 사회적 활력과 관련된 기본 지표는 꽤 괜찮다고 할 수 있다.

높이 날면서 멀리 보는 독수리의 눈으로 인천의 지경(정)학적 조건과 경제사회적 여건 등을 조망하면, 인천은 경제사회적 활력에 관한 한 천혜의 조건을 갖추고 있다. 세계적인 공항과 항만, 거대한 경제자유구역, 광활하고 평탄한 미개밭지, 역사와 전통을 자랑하는 많은 산업단지, 21세기형 관광, 레저, 휴양의 터전인 바다와 섬, 인구 2500만 명의 거대한 배후지역(수도권) 등은 누구나 다 아는 자원이다. 뿐만 아니라 21세기 세계 경제 성장의 견인차 역할을 하는 중국의 핵심 도시들이 황해 바다 건너 해안선을 따라 띠 모양으로 분포되어 있다. 게다가 한국 경제와 중국 경제는 긴밀히 연동되어 동반성장하는 관계이다. 1990년 이후 2009년까지 한국의 총수출이 5.59배, 총수입이 4.63배 늘어나는 동안 대중국 수출은 148배, 수입은 24배가 늘었다. 같은 기간 대미국 수출, 수입은 1.94배, 1.71배 늘었고, 대일본 수출, 수입은 1.72배, 2.66배 늘어났을 뿐이다. 그 결과 2009년 현재 대중국 수출액 867억불(수입액 542억불)은 대미국 수출액 376억불, 대일본 수출액 218억불을 합친 액수(594억불)보다 훨씬 많다. 중국 경제의 고도성장이 쉬이 멈출 기미가 보이지 않는 것을 감안하면, 또 근대 이후 인천이 중국으로 열린 관문 도시였다는 것을 감안 하면 인천을 포함한 환황해권 도시들이 갖고 있는 기회가 얼마나 대단한 것인지 알 수 있다. 게다가 인천은 남북 간의 해상 경제선이다. 지도를 펴

지난호 보기

2010년 12월 호

웹진 구독신청하기

중고 보인 된적 인적 매칭, 적당 교통 플랫폼 인입할 생각인 것이 적인이다. 된적 인 적당 교통 물류의 요충지로서의 인천은 해주, 개성과 교동도, 강화도를 잇는 교량만 놓이면 현실화 될 것이다. 물론 연평도 포격 도발 사건으로 인해 지금은 교류협력의 확대는커녕 전면전을 걱정해야 하는 상황이다. 하지만 크게 보면 남북 간 평화정착과 교류협력의 확대는 꺾을 수 없는 시대적 요구이자, 피폐한 북한이 사는 유일한 길이다. 어쨌든 이는 인천이 선점, 선도할 수밖에 없는 미래가치이자 기회이다.

이렇듯 인천이 경제, 사회적 활력 최고 도시가 될 수 있는 천혜의 조건을 충분히 갖고 있는 것은 분명하다. 하지만 조건(자원, 여건, 환경)자체가 활력과 발전을 보장하지 않는다는 것도 분명하다. 단적으로 인천의 간판 자산인 공항과 항만은 인천만이 그 혜택을 누릴 수 있는 자산이 아니다. 서울이 강원도 원주쯤에 있으면 몰라도 불행히도(?) 서울은 인천과 너무 근접해 있다. 공항, 항만에서 20~30 분 거리 도시(인천)와 1시간 거리 도시(서울)의 차이는 그리 결정적인 것이 아니다. '1시간 거리'라는 약점을 다른 것으로 상쇄하여 관련 가치생산 사슬을 얼마든지 붙잡을 수 있다는 얘기다. 그러므로 경제, 사회적 활력의 요체는 인천이 공항과 항만이라는 도구를 어떻게 잘 쓰느냐에 달려있다.

인천만이 가지고 있는 209제곱킬로미터의 경제자유구역도 경제, 사회적 활력을 보장해 주지 않는다. 경제자유구역은 말 그대로 규제 자유 구역 내지 규제상 특혜 구역이다. 그런데 왕래가 그리 용이하지 않는 제주도 정도라면 몰라도, 발달된 교통망을 가진 2500만 인구가 밀집된 좁은 수도권에 철조망도 두르지 않는 규제의 특혜 지대를 만드는 것이 여간 어려운 것이 아니다. 비경제자유구역으로부터 격심한 역차별 논란이 폭발할 수밖에 없기 때문이다. 아마도 경제자유구역이라는 이름에 걸맞게 규제상의 특혜를 줄 수가 없기 때문에, 안상수 전시장장은 이리저리한 조건을 붙이긴 했지만, 결국은 땅 값이나 개발 이익(부동산 불로소득)이라는 특혜를 당근으로 주면서 송도에 기업을 유치하려 한 것이 아닌가? 어쨌든 변칙, 편법을 멀리 할 수밖에 없는 민선 5기는 국내외 기업에게 규제나 땅 값이나 개발 이익이라는 특혜를 주기는 더욱더 어려울 것이다. 그렇다면 무엇으로 국내외 기업으로 하여금 투자의 매력을 느끼게 할 것인가? 바로 이것이 환황해권 경제벨트에서 인천의 핵심 고민의 하나이다.

지금 시대는 교통과 통신 수단의 발달에 따라 도시의 지리적 조건이나 환경의 매력은 상대적으로 줄어들었다. 하드웨어 보다 소프트웨어가, 물적 조건 보다 인간적 조건이 더 강력한 매력으로 되고 있다. 역동적으로 성장하는 환황해권의 경제, 세계적 공항과 항만, 물류 요충지, 경제자유구역 등은 하나의 물적 조건이나 환경 일 뿐이다. 문제는 이 조건과 환경을 활용하는 사람에 있다. 이것을 제대로 하지 못하면 중동과 아프리카의 많은 자원 부국들처럼 '자원의 저주'를 받을지도 모른다.

인천은 약점도 많은 도시다. 무엇보다도 인간적 요소, 이를테면 도시민들의 마인드, 공공 인제, 리더십, 도시의 품격이나 문화 등에서 비매력적 요소가 적지 않다. 단적으로 근대 이후 인천은 세계 전역에서 다양한 인종이, 국내 각지에서 다양한 지방 출신자들이 모여들어 이질적인 요소가 뒤섞인 잡탕 도시였다. 또한 서울에서 밀려났거나, 서울로 올라가기 힘든 사람들이 과도적으로 머무는 도시이기도 하였다. 정주민 의식이 약한 '뜨내기'들이 많은 도시는 아무래도 살기 좋은 마을이나 도시를 만들려는, 시민들의 자율적이고 주체적인 움직임이 빈약하기 십상이다. 그래서 창의와 열정이 넘치는 능력있는 사람들이 오래 살고 싶은 느낌(정감)이 잘 생기지 않는다. 도시 구조도 도시계획 단계에서 미처 예상하지 못했던 강력한 변수; 특히 서울과의 접근성, 이곳저곳에 들어선 큰 공장과 산업단지, 인천공항, 송도, 청라 신도시 등으로 인해 매우 어수선하게 되었다. 이 역시 인천의 매력을 떨어뜨리는 요인이다. 한편 인천은 근대문명화, 개방화, 압축적인 산업화의 선두 주자였던 만큼 사양화 될 가능성이 높은 자원(산업단지, 산업, 기업 등)들이 많다.

인천은 천혜의 조건과 환경이 주는 기회를 제대로 살려야 한다. 약점과 위기를 뒤집어 강점과 기회로 만들어야 한다. 예컨대 잡탕 도시, 뜨내기 도시를 뒤집으면 개방성과 다양성의 도시이다. 자유, 기회, 도전의 도시다. 역동적이고 진취적인 청년 도시다. 물론 이런 반전 내지 역설을 실감할 수 있는 정책과 사업이 제대로 준비되지 않으면 험난한 말장난에 불과 할 것이다. 그런 점에서 인천을 "청년 일자리 메카"로, "벤처중소기업의 요람"으로 변모시키겠다는 정책과 사업은 인천의 미래 도시 이미지로 보나, <경제수도 인천>이라는 비전으로 보나 정말로 중요한 일이다. 하지만 이 일은 한국 사회에서 가장 절실하면서도, 성과를 내기가 쉽지 않은 난제 중의 난제이다. 그런 점에서 국내외 지방자치단체나

기업이나 시민사의 난제 및 상소적 개인들이 개발했거나 제안하는 모든 청년 일자리 및 벤처중소기업 관련 정책을 인천이 면밀한 검토를 거쳐 창조적으로 실행하는 것은 절실하다.

인천은 그야말로 대책 없는 사양 산업으로 인식되던 농업, 농촌의 혁신 사례로부터 배워야 한다. 그 오퍼가 도통 비전이 없는 사양 산업이라고 해서 직원에게 헐값에 떠넘긴 손톱깎이 제조업을 인수하여 세계 시장 점유율 40%가 넘는 업체로 키운 777(쓰리세븐)의 사례는 인천이 특히 눈여겨 보아야 할

반전 사례이다. <경제수도 인천>의 성패는 사람, 특히 민선 5기의 창의와 열정에 달려 있다.

송영길 시장의 공약 중에서 가장 논란이 많았던 것 중의 하나가 <경제수도 인천>이라는 비전이었다. 그것은 경제수도 하면 통상 연상되는 뉴욕(미국), 상하이(중국), 상파울루(브라질), 뭄바이(인디아)가 해당국에서 인구와 경제 규모(GDP) 최고 도시이자, 금융 허브 도시이기 때문이다. 그러나 취임 100일 기념(2010.10.7)으로 열린 '2014 비전과 실천전략' 선포식에서 송시장은 <경제수도 인천>을 "미래 가치와 기회를 선점하고 선도"하는 "경제, 사회적 활력 최고 도시"로 정의 하였다.

활력있는 도시, <경제수도 인천> 만들 것

활력있는 도시, <경제수도 인천> 만들 것

인천발전연구원 웹진 '아프리에' 53호에서는 경제수도 추진사업을 기획하고 있는 김상길 경제수도정책관을 만나 경제수도의 개념과 그 핵심사업에 대해 자세히 들어보았다.

Q 송시장님의 경제수도 비전을 추진하기 위해 신설된 역점 부서가 경제수도추진본부로 알고 있습니다. 먼저 인천의 발전 비전을 담고 있는 경제수도의 개념에 대해 설명을 부탁드립니다.

송시장은 '2014 비전과 실천전략' 선포식에서 <경제수도 인천>을 "경제, 사회적 활력 최고 도시"로 정의하고 있습니다. 중국의 부상과 공항과 항만을 지닌 인천의 지정학적 자원의 우위는 인천을 과거와 달리 서서히 변화시키고 있습니다.

그 동안은 그 효과가 주로 인프라 개발의 용이성과 맞물려 도시개발로 나타났습니다. 향후에는 여기에 이를 더 효율적으로 활용할 수 있는 창조적 인재의 집적을 추진하여 "미래 가치와 기회를 선점하고 선도"함으로써 경제 발전 주도(Leading), 견인(Driving)하는 도시 즉 경제, 사회적 활력 최고의 도시를 만들겠다고 하는 것입니다.



인천경제수도추진본부
김 상 길 정책관

Q 활력있는 도시가 되려면 일자리가 중요할 것으로 생각됩니다. 최근에 경제수도정책관실에서 청년일자리 창출을 위해 제물포 스마트타운 정책을 발표한 것으로 보도되고 있습니다. 그 내용은 어떠한 것입니까?

청년창업이라는 발상은 새로운 것은 아닙니다. 하지만 인천의 인구 연령구성이 젊은 편이고, 향후 이들이 주축이 될 것이라는 점에서 인천의 일자리 정책의 중요한 부분으로 되어야 할 것으로 생각됩니다. 제물포 스마트타운은 송도로 이전한 구인천대 본관 3개층 1만 2천 160㎡을 리모델링해 벤처창업센터로 만든다는 것입니다. 이를 토대로 향후 5천개의 일자리를 확보할 예정입니다. 청년창업을 활성화한다는 차원에서 기획된 이 사업은 '예비창업자 선발', '창업 교육', '기술·자금 매칭', '마케팅 지원', '스타기업 육성' 등을 골자로 하고 있습니다. 또한 제물포 스마트타운은 구 인천대학교 부지를 활용하여 주거중심의 도시재생이 아니라 주거·생산 복합 모델을 고려한다는 점을 정책의 초점에 두고 있습니다. 나아가 노후화되어 생산성이 하락하고 있는 산업단지의 구조조도와 송도 사이언스빌리지와의 연계로 나아가도록 초점을 맞추고 있습니다.

Q 도전정신이 충만한 청년층의 창업도 좋지만 경험이 있는 시니어의 역할도 필요할 것 같은데요.

물론입니다. 인천의 경제활동인구 중 청년실업이 많은 때문에 30미만의 청년 창업을 강조하고 있지만, 향후에는 시니어 역할도 중요하다고 생각합니다. 실제 창업의 주류는 40대 이상 시니어가 많습니다. 이들 경력자 있는 시니어들이 청년창업의 멘토로 연계되어 세대간 소통이 이루어지는 방향도 고려하고 있습니다.

나아가 멘토 역할 정도가 아니라 기대수명이 연장되고, 인구구성이 초고령화로 접어들면서 시니어

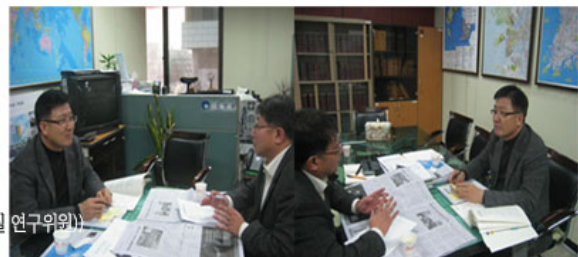
또는 고령화에도 대응할 필요가 있습니다. 이에 따라 가장인 시니어들이 더 적극적으로 일해야하는 시대가 오고 있습니다. 대기업 인력 시장이 유연해지면서 40대 중반 혹은 50대 중반에 은퇴하는 경력이 풍부한 인력들의 창업도 많아질 것으로 생각됩니다. 이들에 대한 전문인력 양성 재교육과 창업지원도 필요해질 것입니다. 노후를 대비한 연금, 주택 역모기지, 펀드 등 재테크 상품 시장이 커지고 있고, 이를 건설하는 공인재무설계사가 각광을 받을 것으로 전망됩니다.

Q. 좋은 일자리 창출 정책을 통해 활력있는 도시를 만드는 것이 시급한 과제이군요. 장기적으로는 인천의 지경학적 장점에 대해 많이 강조하는 것 같습니다. 인천의 지경학적 우위는 그전에도 많이 강조되어 온 것 같은데, 이전과 달리 경제수도론은 인천중심의 광역경제권 구상이 담겨져 있는 장기적인 시각인 것 같습니다. 그 배경 및 내용에 대해 설명해 주시지요.

21세기 세계경제의 흐름은 국가간의 경쟁에서 교통 시스템의 다양화, IT기술, 뉴서비스 등 신비즈니스의 발달에 힘입어 규모경제를 달성할 수 있는 기업활동 중심의 광역경제권간의 치열한 경쟁체제로 나타나고 있습니다. 즉 효율적인 물류시스템을 기반으로 하는 기업활동과 밀접하게 관련되어 비즈니스 시스템과 도시생활 패턴이 행정적, 정치적 경계를 초월한 광역권으로 형성되고 있기 때문입니다. 지금까지 수도권은 수도권정비계획법에 의한 집중억제와 개발에 대한 규제정책으로 기업도시, 혁신도시, 행정도시 건설로 국토의 균형발전 기초를 추구하였으나 지속적인 억제 정책에도 불구하고 수도권 집중화의 가속화로 교통난, 환경오염, 주택문제와 물류비 상승과 기업 집중에 따른 고비용, 저효율을 초래하고, 생산성과 경쟁력 약화를 초래하는 등 지속적 발전에 한계를 노출하고 있어 수도권 차원의 신동력이 요구되고 있습니다. 또한 대외적으로도 중국의 경제상황이 수출중심에서 내수중심의 경제정책으로 새로운 소비층의 부각과 새로운 시장이 형성함에 따라 중국 경제정책의 변화에 대한 마케팅 제고를 위한 전략적인 대응 방안의 마련이 요구되고 있지요. 이러한 국내·외적 경제여건을 고려할 때 인천국제공항, 항만, 경제자유구역 등 한국경제 경쟁력의 핵심요소를 갖춘 인천이 서해안을 중심으로 경쟁력 향상을 위한 광역경제권의 형성의 주축이 될 수 있을 것으로 생각합니다.

Q. 굉장히 큰 스케일의 구상인 것 같은데, 경제수도정책관실에서 이를 뒷받침하기 위해 담당하는 핵심사업은 어떤 것들이 있는지 설명해주시지요.

인천경기만 경제협의체 구축, 서해안경제벨트 및 환황해권 도시네트워크 구축 등 네트워크 구축사업이 있습니다. 이중에 시급한 것이 인천경기만 경제협의체 구축입니다. 이것은 인천이 보유한 국제공항과 인천항을 기반으로 하여 인천의 산업단지와 부천, 시흥, 안산, 김포 등 인접 산업단지간 클러스터를 구축하고, 기술혁신 자원의 공동 활용, 투자유치 및 해외시장 공동개척, 창업 및 벤처기업 육성 프로그램 공동 활용, 이업종 교류 확대 등 산업인프라 확충으로 생산성 향상을 도모하고자 합니다. 산업 인프라가 구축된 인천을 중심으로 인접 도시간 협의체를 구성하여 시민들의 편의와 인천경기만권 산업벨트 생산성을 증진할 수 있는 협력사업을 발굴할 예정입니다. 한국경제 경쟁력의 핵심요소를 갖춘 인천이 서해안을 중심으로 경쟁력 향상을 위한 광역경제권의 형성의 주축이 될 수 있을 것으로 생각합니다.



■ 대담 : 강승호(동북아·물류연구실 연구위원)

■ 기록 : 정순지(시정연구협력센터)

인천발전연구원 웹진 53호에서는 경제수도 추진사업을 기획하고 있는 김상길 경제수도정책관을 만나 경제수도의 개념과 그 핵심사업에 대해 들어보았다.

우리 연구원-한국해양수산개발원 연구교류 협약 체결



■ 우리 연구원-한국해양수산개발원 연구교류 협약 체결

인천 해양수산정책 압도적 비교우위전략 수립 기화로 삼아야

우리 연구원(원장 이창구)은 한국해양수산개발원(원장 김학소)과 해양수산 관련 분야와의 교류 활성화를 통해 상호 연구역량과 경쟁력을 강화하기 위한 일환으로 지난 11월 23일 오전 11시, 한국해양수산개발원 14층 대회의실에서 간부급 연구진들이 모인 가운데 연구교류 및 협력에 관한 협약을 체결했다.

이번 협약서 조인식은 우리 연구원과 국내 최고의 해양수산 분야 국책연구기관인 한국해양수산개발원이 인천광역시와 핵심사업들 중 해운, 항만, 물류, 해양환경, 해양관광, 그리고 서해안개발과 남북협력 등의 분야에서 활발한 연구교류와 보다 견고한 협력체계를 구축하고자 마련된 행사이다. 특히 양 기관은 ①항만·공항 배후단지 조성 및 이를 활용한 기업유치 공간의 확보, ②인친신항 조성을 통한 동북아 중추항만 육성과 도시와 항만이 소통하는 내항 재개발, ③Sea & Air 국제물류 네트워크 구축 및 물류프로세스의 개선, ④남북 접경지역 공동산업단지 조성 및 서해평화협력특별지대 구축, ⑤수도권 서해연안 수질환경 보전 및 환경관리해역 연구 등의 주제에 대해 향후 심도 있는 논의와 연구를 진행하기로 약속했다.

우리 연구원 관계자에 따르면, "연내 한국환경정책·평가연구원과도 연구교류 협약을 체결할 예정이며, 인발연이 역점을 두고 지속적으로 추진하고 있는 국책연구원과의 협약은 해당 분야에서 주요 국가정책적 의사결정에 인천시의 의견을 반영할 수 있는 효과적인 채널을 확보한다는 의미가 있으며, 이를 계기로 인천의 해양수산정책에 있어 글로벌경쟁시대에 압도적 비교우위전략을 수립하는 기화로 삼아야 한다"고 말했다.

■ 우리 연구원-유럽비교도시연구소

환경관련 연구 프로젝트 조사활동 지원

유럽비교도시연구소(이하 EURICUR)에서 3명의 조사단이 지난 13~17일까지 인천을 방문, 현장 시찰 및 관련자 인터뷰와 자료수집 등을 실시하고, 우리 연구원이 EURICUR의 조사활동 지원에 나섰다. 특히 새로운 연구 프로젝트 "이벤트의 세계-도시를 어떻게 활용하는가?"에 비용 부담 없이 인천의 참여를 권유받은 것.

EURICUR 조사단은 인천시 환경정책과 및 환경관련 유관기관 등을 방문하는 일정을 소화하고, 우리 연구원에서는 지난 15일 연구원 대회의실에서 Leo van den Berg(EURICUR 소장) 등이 참여한 가운데 간담회를 가졌다.

한편 우리 연구원은 지난 4월 네덜란드 유럽비교도시연구소(EURICUR)에서 수행하는 "자식경제를 위한 입지개발에 관한 국제비교연구" 프로젝트에 참여하고, 동 기관을 유럽지역 사례연구의 거점으로 활용하고자 지난 10월 EURICUR와 연구교류 MOU를 체결한 바 있다. 이번 연구 프로젝트 참여로 인천시는 세계 유명 도시들과의 비교연구를 통한 브랜드 위상을 증진하고, 우리 연구원은 참여도시 및 유럽지역의 전문가·연구기관 등과의 학술교류 및 연구협력 네트워크 확충 기반 조성이 이루어질 것으로 기대되고 있다.



■ 1인가구용 주택공급 활성화를 위한 정책토론회

'주택공급'과 '기반시설 확보'의 조화로운 해결 필요

우리 연구원(원장 이창구)은 <1인가구용 주택공급 활성화를 위한 정책토론회>를 지난 12월 10일 오후 2시, 연구원 1층 대강당에서 개최했다. 최근 주택법시행령 개정을 통해 1인가구를 위한 '도시형 생활주택' 보급이 법제화된 가운데 인천의 경우 국제도시로 발전하면서 1인가구의 증가가 가속화되고 있으며, 부동산 경기의 침체에도 불구하고, 최근 허가되고 있는 사업들을 살펴보면 1인가구를 위한 "도시형 생활주택"이 대부분이다. 그러나 이들 "도시형 생활주택"은 내부시가지에 공급되기 때문에 주차장 등 기반시설에 과부하를 주는 것도 사실이다. 이에 이번 정책토론회는 도시형 생활주택 관련 전문가를 초청, 최근 연구성과 및 정책동향을 파악하고 인천 지역특성에 적합한 정책대안을 모색하고자 개최되었다.



이번 정책토론회를 통해 인가구 증가에 따른 정책수요를 검토하고, '도시형 생활주택의 공급 활성화'와 '기반시설 확보'라는 두 마리 토끼를 잡기 위해 조화로운 해법과 바람직한 정책방향을 모색하는 의미 있는 시간이 되었다.

■ 우리 연구원 후쿠오카아시아도시연구소 연구교류 간담회 개최

동북아 도시네트워크 구축을 통한 도시정책연구 협력방안 모색

우리 연구원(원장 이창구)은 지난 11월 30일 일본 후쿠오카아시아도시연구소의 치사키 다케시(榊木 武, 큐슈대학 명예교수) 이사장을 비롯한 7명의 방문조사단과 연구교류 간담회를 개최했다.

후쿠오카아시아도시연구소는 12월 3일까지의 방한 기간 중 우리 연구원에 연구교류 협정체결을 제안하는 한편, 캄팩스마트시티 전시관을 시찰하고, 인천시와 인천경제자유구역의 종합현황 및 도시발전전략, 광역경제권정책, 지식서비스 등 중점산업의 육성방안, 우리 연구원의 국제교류 방침과 연구동향 등에 관한 사례조사를 했다. 앞으로 우리 연구원은 양 기관의 연구교류 협정체결을 추진할 예정이며, 지속적인 학술교류와 연구협력을 통해 인천광역시가 '동북아 도시협약체' 구축의 이니셔티브를 질 수 있도록 도시간 네트워크 구축 및 지역연구 분야 등의 연구성과를 축적해갈 방침이다.



■ 우리 연구원 제11대 이창구 원장 이임식



지난 12월 17일, 우리 연구원 대강당에서 11대 이창구 원장 이임식이 있었다. 이 원장은 이임사를 통해 앞으로 더 역량있고 내실있는 연구원을 만들기 위해 위기가 찾아와도 대응할 수 있는 유연하면서도 비판적인 사고가 필요할 것이라고 말하면서 '짧은 기간이었지만 그간 보여준 연구원 여러분의 애정에 감사한다고 전했다. 이임식은 이 원장의 주요업적 보고와 감사패 및 꽃다발 증정, 기념촬영 순으로 진행됐다.

■ 우리 연구원 제12대 김민배 원장 취임

우리 연구원 제12대 원장으로 김민배(53) 인하대 법학전문대학원 교수가 지난 24일 취임했다.

김민배 원장은 인하대 법대와 동대학원 박사 출신으로 인하대 산업재산권학과 학과장, 인하대법과대학장을 역임했으며, 현재 인천시 민간투자사업심의위원장, 한국지방자치법학회 부회장, 한국법학교수회 부회장 등을 맡고 있다.



우리 연구원(원장 이창구)은 한국해양수산개발원(원장 김학소)과 해양수산 관련 분야와의 교류 활성화를 통해 상호 연구역량과 경쟁력을 강화하기 위해, 지난 11월 23일 오전 11시, 한국해양수산개발원 14층 대회의실에서 간부급 연구진들이 모인 가운데 연구교류 및 협력에 관한 협약을 체결했다.

- 커버스토리
- 시장연구
- 도시정보
- News

지난호 보기

2010년 12월 호

웹진 구독신청하기

다양한 현안과제에 관한 행사정보



- ◆ 지방소비자 행정 세미나 및 간담회 개최(12.27):장소_인천하버파크호텔
 - ◆ 특광역시온실가스감축계획보고회 개최(12.29):환경부 1577-8866
 - ◆ GDP센터(Global Development Partnership center) 개소식(12.30):국토연구원 031-380-0114
 - ◆ '평화기원' 2010 인천 '해넘이' 행사 개최(12.31): 인천광역시 관광진흥과 032-440-4068
- ◆ 지방소비자 행정 세미나 및 간담회 개최(12.27):장소_인천하버파크호텔 ◆ 특.광역시온실가스감축계획보고회 개최(12.29):환경부 1577-8866 ◆ GDP센터(Global Development Partnership center) 개소식(12.30):국토연구원 031-380-0114 ◆ '평화기원' 2010 인천 「해넘이」 행사 개최(12.31): 인천광역시 관광진흥과 032-440-4068

- 커버스토리
- 시장연구
- 도시정보
- News

▶ 지난호 보기

2010년 12월 호 ▾

▶ 웹진 구독신청하기

덕적군도를 아시나요?

인천아트플랫폼 이정원 팀장

덕적군도를 아시나요?



아버지가 덕적에서 7년동안 면장을 한 인연으로 초등학교 방학 시절의 대부분을 덕적에서 보냈다. 그러한 탓에 덕적은 나에게 고향 아닌 고향으로 기억되고 있다. 덕적을 지도에서 찾아보면 간혹 덕적군도라는 표현이 있다. 나는 이 표현을 보고 처음에는 서해에서 중요한 방위 전략상 군대가 많이 주둔하고 있다는 의미인줄 알았다. 하지만, 덕적군도를 한문으로 보면 '군'자의 '군'이 軍(군대 군)이 아닌 群(무리 군)을 쓰는 것을 보고 나의 생각이 잘못되었음을 알았다.

육지에서 가까운 곳에 여러 섬들이 무리지어 있다하여 군도라는 표현을 쓰고 있다. 실제로 덕적도는 인천에서 쾌속선을 타고 한 시간 이내에 도착할 수 있는 비교적 가까운 거리에 있다. 군도답게 40개가 넘는 유인도와 무인도로 이루어져 있다. 이 중 8개의 섬이 유인도로 섬 저마다의 독특하고 다양한 문화가 공존하고 있다.

그 중 본도라 할 수 있는 섬이 익히 들어봤음직한 덕적도이다. 덕적군도의 만형답게 덕적도는 군도 중 가장 큰 면적을 자랑하며 국민관광지로 지정될 정도로 유명한 서포리해수욕장이 있는 곳이기도



하다. 예전만 못하더라도 아직까지 근처 갯바위에서는 우럭과 놀래미 낚시를 할 수 있고, 배를 빌려 한 시간 정도 나가면 바다낚시를 경험할 수도 있다. 서포리해수욕장이 많은 사람들이 한데 어우러져 에너지를 발산하는 곳이라면 그곳과 다소 떨어진 곳에는 호젓하게 자리하고 있는 발지름해수욕장이 있다. 내 어릴적만 해도 사람들 사이에 많이 알려지지 않은 탓에 여름 휴가철에도 사람들이 그리 많지 않았고 몇몇 가족들이 삼삼오오 안락하게 휴양을 즐기던 곳이었다. 발지름은 나중에 소개할 북리에 있는 능동자갈마당과 함께 덕적도 내에서도 경치가 뛰어나 예전에는 덕적도에 있는 학교에서 소풍을 갔던 곳이라 한다. 덕적 초중고등학교 앞에도 해변이 있다. 해변보다도 학교와 해변 사이에 있는 적송림의 노송이 일품이다. 적송림은 약 200여년 전에 이국뿐만 아니라 서포리와 발지름에도 방풍림으로 심었다고 한다. 그런데, 재미있는 것은 서포리와 발지름, 학교 앞 노송들의 크기가 저마다 다르다는 것이다. 차로 20분 남짓이면 덕적도를 다 돌 수 있을 정도로 큰 섬은 아니지만, 저마다의 생태환경에 따라 노송들이 적응한 탓일 것이다.

차를 타고 북리로 가면 능동자갈마당이라고 있다. 이곳은 신기하게도 모래 백사장이지 아닌 자갈로 해변이 채워져 있다. 그 옆에는 갈대 군락지가 보기 좋게 펼쳐져 있다.

덕적도 내에서는 노송도 그 위치에 따라 다양하지만, 백사장도 파도의 세기에 따라 모래, 자갈, 펄과 같이 다양하게 있다. 덕적의 선착장은 도우에 있다. 이 곳에서 맞은편에 보이는 섬이 하나 있는데, 이 섬이 소야도다. 보래 사치도라고 불리었는데 닻나와 소정박이 백제를 짓벌리기 위해 함대를 이끌고 이 섬에 경박한 일이 있을

이후부터 소야도가 되었다 한다. 재작년 방문할 일이 있어 찾은 소야도는 환상 그 자체였다. 도우 선착장에서 종선으로 약 10분이면 도착하는데, 배에서 내려 아담한 산을 약 10여분 정도 걷다보면 나비의 나폴거림과 산새의 울음소리가 눈과 귀를 즐겁게 해준다. 그러한 산길을 넘어 해변에 도착하면 고운 모래 백사장이 펼쳐진다. 섬 앞에는 돌섬 하나가 있다. 썰물때에는 걸어서 왔다 갔다 할 수 있다. 내가 찾은 곳은 바로 죽노골해수욕장이다. 혼잡한 여름철을 비껴 봄이나 가을즈음 연인들이 이곳에 간다면 사랑이 이루어질 것 같은 느낌이 들 정도로 묘한 느낌이 드는 아름다운 섬이다. 그래서인지 영화 연애소설 촬영지로 소개된바 있다. 바로 옆에는 이름도 재미있는 때뿌루해수욕장이 있다. 때뿌루는 사철나무의 열매라고 하는데, 그 주변에 때뿌루가 많다하여 붙여진 이름이다.



소야도에서 조금 떨어진 곳에 섬의 형태가 선비들이 책을 읽는 책상의 문갑과 같다고 하여 이름 붙여진 문갑도가 있다. 문갑도 역시 경사가 완만한 백사장과 조용하고 아늑한 주위 분위기가 좋으며, 인근에서는 조개잡이 등 다양한 어촌체험을 할 수 있는 곳이다. 이곳 출신으로 이세기 시인이 있다. 이세기 시인이 지은 먹염바다라는 시집이 있는데, 고향과 바다에 대한 애정이 듬뿍 담겨 있다. 문갑도에서는 이 시집을 읽으며 해변을 거닐면 좋을 것 같다.



다소 떨어진 곳에 위치한 선미도에는 최초 점등이 1934년으로 거슬러 올라가는 등대가 있다. 이 등대는 조기와 민어의 어장이 풍부했던 덕적에서 어선들의 바다 길을 안내하기 위해 세워진 것이다. 섬 이름의 유래나 과거 역사에 대해서는 과장과 혼란이 있기는 하지만 흥미로운 것이 많다. 선미도의 경우에는 옛날 왕비의 질투를 받은 한 착하고 예쁜 공녀가 유배되었던 섬이었다고

한다. 그러다가 벼랑에서 떨어져 죽은 그녀는 한을 품고 구천을 맴돌며 섬에 저주를 내려 섬 주변의 바다를 험난하게 만들어 사람이 얼씬치 못하게 하였다고 한다. 사람들은 그녀를 위해 제를 올리고, 선을 베풀어달라고 하였고 그러한 뜻에서 섬의 이름을 선미도라 하였다 한다. 배를 타고 가다보면 섬의 형태가 흰 상어의 이빨과 같다고 하여 이름 붙여진 백야도가 있다. 맨 나중에 소개하겠지만, 백야도 근처에 굴업도가 있는데, 이 두 섬 사이에 남매의 애담은 사랑의 전설이 전해져오는 오빠, 동생, 마귀할멈 바위라 불리는 선단여가 있다. 주 선착장인 덕적도의 도우에서 각 섬을 잇는 배가 매일 운행한다. 이 배를 타고 가다보면 망망대해에서 꽤나 큰 바위인 선단여를 볼 수 있다. 이 섬은 보는 사람의 각도에 따라 한 개, 두 개, 세 개로 보인다. 바위가 가깝게 붙어 있어 당연한 현상이지만, 바다 한 가운데에서 경험하면 꽤나 흥미로운 경험이 될 것이다. 섬 전체가 천연의 낚시터로 유명한 지도역시 덕적군도에서는 빼놓을 수 없는 곳이다. 장마때에는 섬에 물이 고인다고 한다. 그래서 연못의 의미로 지도라 불리운다.

덕적도와 가장 많이 떨어져 있어 올 때는 멀어서 올며 오고, 갈 때는 주민들의 좋은 인심탓에 떠나기 섭섭하여 올고 간다는 뜻으로 올도라고 전해지는 올도가 있다. 혹은 살기가 어려워 섬 주민들치고 올지 않은 사람이 없어서 유래한 이름이라는 이야기도 있다. 이곳은 예전에 새우가 많아 새우를 찌서 말려 중국에 수출할 정도였다고 한다. 지금의 덕적은 그렇지 못하지만 예전에는 민어, 조기, 새우 등의 어장이 풍부하였고, 자연스레 현금이 많아 덕적어업조합이 설립되었을 정도라 한다. 지금도 덕적도에 그 건물이 남아있다. 어른 중에는 간혹 덕적에서는 가방꾼 자랑하지 마라는 얘기를 하시는 분이 있는데, 풍부한 어장 탓에 자녀들을 많이 공부시킨 과거의 영화를 엿볼 수 있는 말이다.

덕적군도의 백미는 마지막으로 소개할 굴업도가 아닐까 한다. 하지만, 유감스럽게도 1995년 즈음에는 핵폐기장을 건설하네 마네 했던 곳이었다. 그러던 섬이 최근에는 리조트를 개발하네 마네 하다가 지금은 이리지도 저리지도 못하고 있는 곡절 많은 곳이다. 굴업도는 서해안이지만 물이 깨끗하고, 백사장의 경사가 완만하여 휴양지로는 최적의 조건을 갖추고 있다.

이 외에도 인천상륙작전 전에 전초기지 역할을 했던 발지름과 78명의 베트남 난민을 48일 동안 먹이고 재워주었던 올도 등 덕적군도에는 섬의 다양함만큼이나 많은 이야기들로 채워져 있는 곳이다.

이 글을 읽은 여러분들도 덕적군도의 여러 섬들을 직접 경험하며 자신들만의 덕적군도 이야기를 만들어 나가기를 기대해본다.

아버지가 덕적에서 7년동안 면장을 한 인연으로 초등학교 방학 시절의 대부분을 덕적에서 보냈다. 그러한 탓에 덕적은 나에게 고향 아닌 고향으로 기억되고 있다. 덕적을 지도에서 찾아보면 간혹 덕적군도라는 표현이 있다. 나는 이 표현을 보고 처음에는 서해에서 중요한 방위 전략상 군대가 많이 주둔하고 있다는 의미인줄 알았다. 하지만, 덕적군도를 한문으로 보면 '군'자의 '군'이 軍(군대 군)이 아닌 群(무리 군)을 쓰는 것을 보고 나의 생각이 잘못되었음을 알았다.

- 커버스토리
- 시장연구
- 도시정보
- News

지난호 보기

2010년 12월 호

웹진 구독신청하기

접경지역의 기회와 위험, 독일 오버프랑켄(Oberfranken)

동북아·물류연구실 김종업 초빙책임연구원



오버프랑켄(Oberfranken)은 유럽의 중앙지역에 위치하고 있으며, 독일 내 바이에른(Bayern) 주에서 가장 북단에 위치한 지역으로 북쪽으로는 구 동독과 동쪽으로는 체코슬로바키아와 경계를 접하고 있다. 오버프랑켄 지역의 면적은 7,230km²이며, 현재 인구는 108만 명으로 4개의 거점도시가 있다. 4개의 도시들은 평균인구 약 4만 명에서 7만 5천명 사이의 중소 도시들이다.

〈오버프랑켄 지역의 지정학적 위치〉



동서독 간의 교류는 분단 시기였던 1970년대부터 나타났다. 인프라 측면에 있어서 오버프랑켄을 관통하여 독일로 연결되는 1개의 고속도로와 1개의 철도가 있었다. 오버프랑켄은 북쪽으로는 튀링엔(Thüringen)주와 작센(Sachsen)주, 2개의 주와 경계를 하고 있고 동쪽으로는 체코와 국경을 이루고 있다.

〈통일에 따른 오버프랑켄의 변화〉





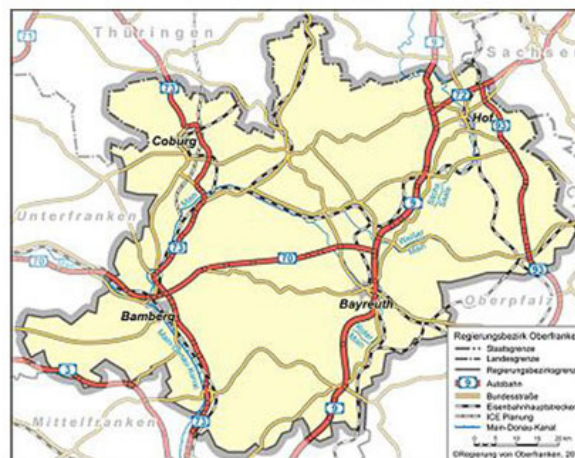
분단 시기의 오버프랑켄은 북쪽과 동쪽으로 인적, 문화적 관계 등 모든 부분이 단절되어 있었다. 이로 인하여 무역이나 경제관계에 있어서도 서쪽의 새로운 시장을 찾아야하는 상황으로, 물류측면에서도 상당한 비용의 증가가 초래되었다. 전반적인 오버프랑켄 지역의 경쟁력이 감소하는 상황이었다. 이에 대한 대처방안으로 시장의 자유기능을 통해서 활성화되지 않는 부분들에 대하여 정책적 지원을 추진하였다. 독일 연방 내 모든 지역이 동등한 삶의 질을 누릴 수 있도록 하는 목적의 실현을 위하여 추진된 지원이었다. 구체적으로 정부 측면에서 접경지역지원법을 통하여 경제적 인센티브를 지원하였고, 기업의 투자 장려 차원에서 조세측면의 편의 등을 지원을 하였다. 또한 공공기반시설을 갖추는 부분도 포함되었다.

1980년대 오버프랑켄 지역은 산업구조 및 경제구조의 변동에 따른 변화가 나타났다. 전통적으로 오버프랑켄 지역은 전 유럽에서 공업부문이 2번째로 가장 밀집된 지역이었다. 가구, 도자기, 섬유산업 등 전통적인 공업이 활성화되어 있었다. 그러나 저렴한 생산원가를 기반으로 한 신흥개도국들의 시장진출이 가속화됨에 따라 전통산업 위주의 오버프랑켄 지역에 있어서는 위협요인으로 작용하였다. 이러한 경쟁 속에서 많은 기업들과 공장들이 도태되거나 폐업을 함으로써 오버프랑켄 지역의 실업률이 높아지게 되고, 일자리 부족 현상으로 인하여 인력 유출이 발생하였다. 이러한 상황에서 1980년 대 말부터 1990년에 이르러 통일을 맞이하게 되었다.

통일이 되면서 오버프랑켄 지역은 기회요소와 위험요소가 동시에 나타나게 되었다. 먼저 위험요소를 살펴보면, 장벽을 통한 경계가 무너지면서 인근에 거주하던 구 동독의 지역주민들이 오버프랑켄 지역으로 유입되는 현상이었다. 이는 통일 초반에 오버프랑켄 지역의 인구 증가현상으로 나타났으며, 오버프랑켄에서 일자리를 찾아 구 동독지역에서 통근하는 사람들이 증가하게 되었다. 이러한 상황은 고용시장에 있어 오버프랑켄 지역의 실업이 증가하는 결과로 나타나게 되었다. 이 외에도 기존의 분단시절에 있었던 접경지역법이 폐지가 됨으로써 기존의 법률을 통한 지원이 신연방주, 즉 구 동독지역으로 이전되는 변화가 발생하였다. 그 결과, 생산기지들이 구 동독지역 또는 동유럽국가로 이전하게 되는 현상이 나타났다.

기회 측면에서는 통일로 인하여 새로운 시장이 생성되게 되었고, 특히 인프라를 갖추기 위한 투자가 많이 나타난 것이다. 오버프랑켄을 지나가는 주요 기반시설은 기존에 사용하던 1개의 고속도로가 확장이 되었으며, 추가적으로 3개의 고속도로가 추가되었다. 또한 뮌헨에서 베를린으로 이어지는 고속철도가 현재 일부가 완공되어 오버프랑켄을 지나가게 되었다.

〈독일연방의 교통프로젝트〉



독일이 통일된 이후, 주요 기반시설의 확충은 연방 차원의 대규모 교통프로젝트를 통하여 실시되었다. 전체 17개의 프로젝트 중 5개의 프로젝트가 오버프랑켄 지역을 관통하는 도로망과 관련된 것이었다. 일반적으로 독일에서 기반시설의 확충기간은 상당한 기간이 소요되는 반면, 통일 이후의 기반시설 확충과 관련하여서는 기간을 단축시키는 별도의 규정을 통하여 신속하게 시행하였다.

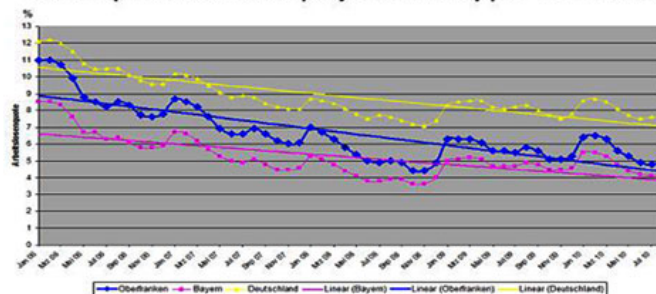
이러한 확충사업은 수백억 유로에 달하는 예산을 필요로 하며, 이는 연방과 주 정부 간의 협력과 투자를 필요로 한다.

인업 측면에서 오버프랑켄 지역은 과거 세대역 도시가 몇 점유업이 주요 인업이었던 반면, 구조조정을 거쳐서 현재의 주력 산업은 자동차 부품산업, 기계 산업, 합성수지, 식품산업, 신소재 세라믹 등이다. 텍스타일, 섬유산업 같은 경우에도 재래식 의류의 제조가 아닌 신소재 기술을 바탕으로 한 섬유 산업으로 변화하였다. 이 외에도 오버프랑켄 지역에서 물류, 디자인, 관광 산업이 매우 핵심적인 분야로 자리잡고 있다.

고용시장의 대표적 지표인 실업률을 살펴보면, 최근 오버프랑켄의 지역경제가 안정적이 나타나고 있다. 기존에는 바이에른(Bayern)주 내에서 오버프랑켄 지역은 실업률이 가장 높은 지역 중에 한 곳이었으나, 최근 이런 실업률이 크게 둔화되고 있는 것을 살펴볼 수 있다. 이는 정부 차원에서 적극적인 행정지원책을 실시한 결과로서 특히 일자리와 관련된 부분에서 적극적인 지원이 시도되었다. 기업들에 지원측면에 있어서도, 중소기업들을 우선 지원하는 것을 원칙으로 하며, 과거 동서독의 경계지역과 얼마나 근접한 지역에 위치하는가에 따라 차등된 지원 비율을 적용하고 있다. 이러한 구 서독지역의 접경지역인 오버프랑켄에 대한 지원은 중앙정부의 지원정책이 신연방(구 동독)을 중심으로 시행되기 때문이다. 기업의 입장에서는 신연방 지역에 대한 투자가 더욱 매력적인 부분이 될 수 있다. 따라서 이러한 투자입지가 이전되는 것을 방지하기 위한 정책적 차원으로 고려되며, 구 서독지역의 접경지역에 대한 투자 및 지원책을 지속적으로 시행하고 있다.

〈오버프랑켄의 실업률 변화〉

Development of unemployment in Upper Franconia



이와 같이 오버프랑켄 지역은 분단시절과 통일 이후의 변화에 의한 기회와 위협요인을 동시에 겪으며 변화하여 왔다. 오버프랑켄 지역의 변화는 인적이 접경지역으로서 향후 대응하여야 할 방향을 간접적으로 제시하고 있다고 볼 수 있다.

〈참고자료〉

Hanns Seidel Stiftung(2010), German Experiences of Reunification with Specific Reference to the Border Regions, 동서독간 접경지역과 오버프랑켄 지역 내의 그뤼네스 반트, 특강자료

<http://www.oberfranken.de/>

오버프랑켄(Oberfranken)은 유럽의 중앙지역에 위치하고 있으며, 독일 내 바이에른(Bayern) 주에서 가장 북단에 위치한 지역으로 북쪽으로는 구 동독과 동쪽으로는 체코 슬로바키아와 경계를 접하고 있다. 오버프랑켄 지역의 면적은 7,230km²이며, 현재 인구는 108만 명으로 4개의 거점도시가 있다. 4개의 도시들은 평균인구 약 4만 명에서 7만 5천명 사이의 중소 도시들이다.

중국의 전시산업 현황 및 인천 기업의 중국 전시회 참여 활성화 방안 연구

■ 중국 전시산업의 부상

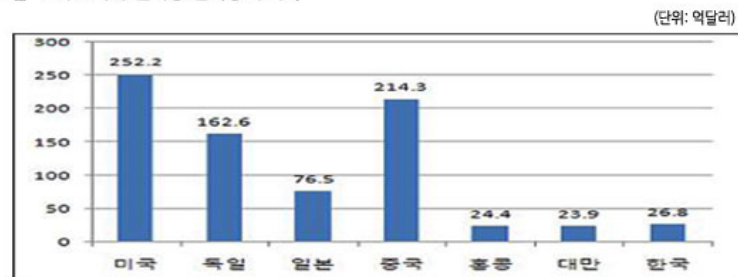
○ 1997년 개최된 투자무역 설명회를 시작으로 중국은 전국적으로 전시회 개최 및 전시산업 발전을 위해 정부가 주도적으로 노력해 왔으며 이와 함께 2008년 베이징 올림픽과 같은 국제적 행사를 성공적으로 개최함으로써 전 세계적으로 그 영향력을 점점 확대해 나가고 있음.

○ 2008년 6월 현재 국제전시연합(UFI)에는 84개 국가의 전시회장 운영사와 전시회 기획사가 총 534개 등록되어 있으며, 이들 기획사(자회사 포함)가 2006년과 2007년에 개최한 전시회수는 평균 3,364회로, 2006년 대비 2007년에는 8.7% 증가함.

○ 중국은 2008년 베이징 올림픽을 전후로 대대적인 전시관련 인프라가 확충되어 2007년 1,500여건이던 전시회수가 2008년에는 3천건을 넘어섰고, 2009년 전시회수는 3천9백건에 달함.

○ 또한 중국은 전시회 면적당 무역액이 214.3억 달러로 미국의 252.2억 달러 다음으로 높은 액수로 중국에서의 전시산업이 수출입에 많은 영향을 주어 한국 기업이 중국내수 시장 진출과 제3국으로의 수출에 있어서 중국의 전시회를 적극적인 마케팅 기회로 삼아야함.

<그림 1> 주요국의 전시장 면적당 무역액

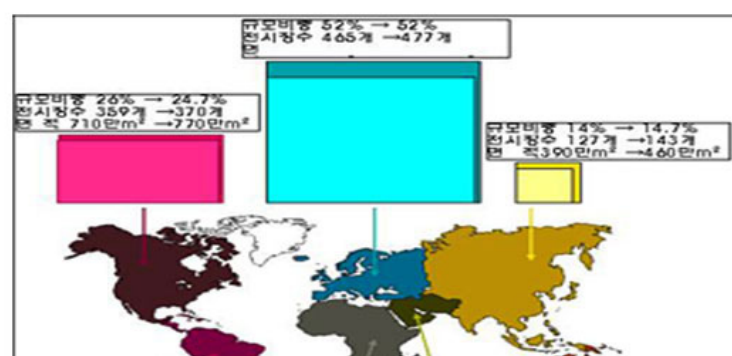


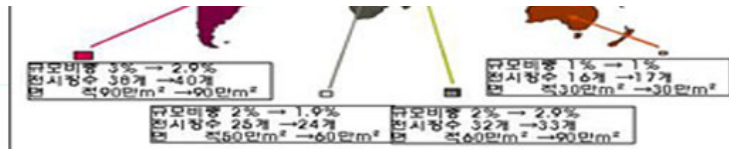
자료: 지식경제부, 산업자원백서 2007

○ 전시회장 규모를 살펴보면 2007년 UFI의 <The world map of exhibition venues and future trends>에 의하면 아시아 지역의 전시장 규모가 2010년에는 전 세계의 14.7%를 차지할 것이라고 전망함.

- 2006년 통계 자료에 의하면 중국에는 약 162개의 전시장이 있으며 총 전시면적은 6,735,800㎡, 실내전시면적도 5,796,021㎡에 달하며 이는 UFI에 등록된 국가별 전시장 규모와 비교할 경우 미국과 독일을 초월하는 세계 최대 규모임.

<그림 2> 2010년 세계 전시장 규모 변화 전망



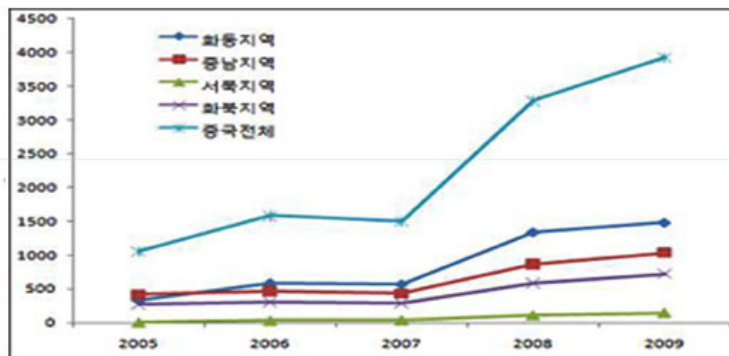


주: 기준연도 2006년
 자료: UFI(2007), The world map of exhibition venues and future trends

■ 중국의 전시회 개최 현황

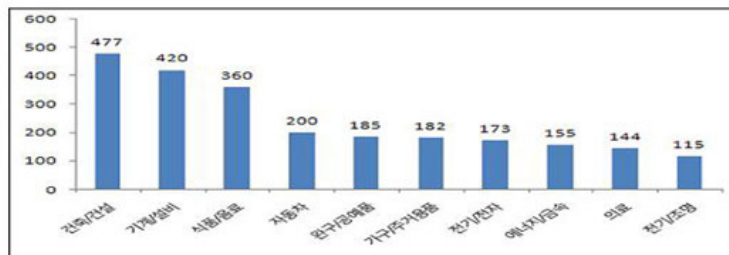
- 중국의 전시포털사이트 중전망에 따르면, 중국에서 개최되는 전시회 수는 2007년 1,500회에서 2008년에는 3,000회 이상으로 급증하였으며 이는 중국의 경제 5개년 계획인 10.5계획이 2005년에 끝나면서 전시회 관련 인프라가 어느 정도 확립되고, 11.5계획이 시작되는 2006년부터 전시산업과 관련한 소프트웨어가 발전하고 전시회 관련 정보 제공이 체계적으로 이루어지기 시작했기 때문임.
- 또한 2008년 베이징 올림픽의 개최와 2010년 상하이 엑스포가 전시산업의 기폭제가 됨.

<그림 3> 각 지역 연도별 전시회 개최 현황



- 중국에서 개최되는 전시회를 분야별로 상위 10개를 비교해보면, 건축/건설 분야의 전시회가 가장 많이 개최되고 있으며 그 다음으로는 기계/설비 및 식품/음료 분야가 많이 개최 되고 있음.
- 이는 중국의 도시화 확대와 제조업 발달과 같은 산업 발전 현상이 반영된 결과로 건설과 기계설비 분야에 대한 수요가 급증함에 따른 현상임.
- 또한 세계적인 대체 에너지에 대한 관심과 함께 에너지 관련 전시회가 크게 늘어났으며, 소비시장의 확대에 따른 식품/음료, 자동차, 가구/주거용품, 의류와 관련한 전시회가 활발하게 개최되고 있음.
- 상위 10개 분야 전시회가 전체 전시회의 약 53%를 차지함.

<그림 4> 상위 10대 분야 전시회 개최 현황(2009)



■ 시사점

- 중국의 전시회는 초창기 개최 목적이 무역과 투자 유치에 있었고, 그 결과 성공적인 전시회 개최가 지역 발전에 큰 영향을 미친다는 사실과 함께 사회주의 경제체제라는 특색이 맞물려 각 지방 정부의 주도하에 계획이 수립되고 발전하게 되었음.
- 이로 인해 중국의 각 지방정부는 대외무역발전이나 무역촉진위원회에 직속기관을 설치하고 전시산업 발전을 주도하였으며 그 결과 전시산업은 각 지방정부의 지원과 함께 매년 20% 이상의 성장을 이룩함.
- 따라서 중국에서는 전시회 지원이 정부 활동이라는 인식이 보편화 되었으며 전시기획사도 대형 국영기업이 운영하는 경우가 많아 신생 산업임에도 불구하고 대형 브랜드 전시회 육성 등 중국 전시산업 고속성장의 원동력이 되고 있음.
- 하지만 이는 몇몇 전시장에서 집중적으로 전시회가 개최되는 독점점 형태를 형성하고 민간 전시회 개최에 대한 관심이 상대적으로 낮은 등 전시산업의 경쟁력 향상을 위한 정책적 보완이 필요함.

기후사적 시장 인접을 이롭게 하고 중 인접인접 시장적 영향력을 이국사적 시장적 영향을 이국사적 시장.

○ 한편, 중국과의 지리적 인접성과 중국의 전시산업의 영향력을 고려하여, 인천시가 지자체 차원에서 중국 전시산업의 이러한 특징을 중국 자매도시와의 교류사업 일환으로 활용한다면 기업의 해외 마케팅 지원 및 인천의 전시산업 발전에 좋은 효과를 가져 올 수 있을 것으로 사료됨.

<표 1> 중국 각 성·시별 전시회 관리기구

성급	도시명	기구명	직속 기관	주요기능
직할시	베이징	대외무역발전처	상무국	
	상하이	대외무역발전처	대외경제무역위원회	
	톈진	대외무역발전처	대외경제무역위원회	
	충칭	대외경제무역위원회초상연락처	대외경제무역위원회	
각성수도	하얼빈	무역촉진위원회		전시산업관리
	선양	전시컨벤션관리판공실	상업위원회	협조, 관리, 서비스지원
	지난	재정경제판공실		대형 전시회 지원
	란조우	대외경제무역협력국	시정부	전시산업관리
	난징	전시컨벤션관리판공실	판공청	전시산업 관리 및 지원
	항조우	시장 운영처	무역국	
	시닝	대외경제무역협력국	시정부	
	인촨	대외경제무역협력국	시정부	경제협력
	광조우	대외무역발전처	대외경제무역협력국	
	라싸	대외무역발전처	대외경제무역협력국	전시산업관리
	청두	대외경제무역협력국	시정부	
	시안	전시컨벤션관리판공실	상무위원회	전시산업관리
	무한	무역촉진위원회	대외경제국	전시컨벤션 기술도입
	창춘	전시컨벤션관리판공실	무역촉진위원회	전시회 주관
	쿤밍	전시컨벤션관리판공실	판공청	전시산업관리
	정조우	무역촉진위원회	판공청	전시회 주관
	스자좡	상무국	시정부	
	허페이	무역촉진위원회	대외경제무역협력국	
	난닝	현대 물류 및 전시컨벤션과	상무국	
	창사	성무역촉진회 전담부	판공청	전시회 주관
	푸조우	무역발전국 서비스업처	무역국	대형 전시회 지원
	궈이양	무역처	무역협력국	
	하이코우	대외경제무역협력청	시정부	전시회 주관
	타이원	대외경제무역협력청	시정부	전시회 주관
기타	다롄	전시컨벤션 공작영도소조판공실	판공청	전시회 주관
	창다오	메가이벤트 판공실	판공청	대형 전시회 지원
	닝보	메가이벤트 판공실	판공청	관리 및 지원
	샤먼	전시컨벤션관리판공실	판공청	
	선전	무역 시장처	무역공업국	
	지린	전시컨벤션관리판공실	시정부	종합지원

주: <2006-2007中國會展經濟發展報告>pp40-42 내용 재정리

1997년 개최된 투자무역 설명회를 시작으로 중국은 전국적으로 전시회 개최 및 전시산업 발전을 위해 정부가 주도적으로 노력해 왔으며 이와 함께 2008년 베이징 올림픽과 같은 국제적 행사를 성공적으로 개최함으로써 전 세계적으로 그 영향력을 점점 확대해 나가고 있다.

2008 인천 공항의 네트워크 경쟁력

○ 국제항공네트워크는 글로벌 시대에 중요한 연계네트워크이며, 이를 통한 화물운송 및 국제 여객량은 도시의 경쟁력을 반영함.

- 항공네트워크는 세계도시시스템에 주요도시 및 주변배후지역 나아가 국가를 연결시켜 지역경쟁력을 강화시키는 강력한 원천임.

- 아시아의 주요 도시들도 세계화에 따라 국경을 초월하여 도시 간 세계시스템 내에서 다른 국가의 도시들과 긴밀한 상호작용을 하면서 경쟁력을 높이고 있음.

○ 도시 경쟁력을 구성하는 주요 측면이라고 생각되는 국제적 네트워크 기능에 초점을 맞춰, 항공네트워크의 글로벌중심성을 지표로 살펴봄.

- 한국교통연구원에서 수집한 74개 도시, 공항의 2008년 국제 여객과 화물 O-D데이터를 대상으로 하여 분석함.

1. 네트워크 경쟁력 순위

○ 국제항공네트워크에서 여객량으로 본 도시 순위는 2008년에 런던에 이어 홍콩, 파리, 프랑크푸르트, 싱가포르, 방콕 순으로 나타남.

- 홍콩, 싱가포르, 방콕 등 아시아 도시의 부상이 두드러짐. 이는 1992년 런던, 도쿄, 파리, 홍콩, 뉴욕 순이었던 것과 대비됨. 즉 런던, 파리, 프랑크푸르트는 그들의 지배적인 글로벌 포지션을 유지하고 있지만, 미주에서는 뉴욕의 하락(14위)과 LA, 샌프란시스코의 부상, 그리고 아시아에서는 도쿄가 하락하고 다른 아시아 도시들 즉 홍콩, 싱가포르, 베이징과 상하이가 순위가 상승하는 추이에 있음.

- 2001년에 개항한 인천공항의 여객수송 부문의 경우 2008년 수송량 순위는 12위이지만 노선 수 순위는 이보다 높은 10위로 글로벌네트워크지수(GNI) 순위 10위로 나타났음.

- 이는 개항 전 김포공항 시절의 경우와 비슷한 포지션을 유지하고 있음을 의미함. 하지만 역내 수위공항인 홍콩과의 차이가 크고, 중국공항(베이징, 상하이)의 추격이 심해 향후 포지션 유지가 쉽지 않을 전망이다.

<표 1> 항공여객의 유동량, 노선, GNI 순위

공항	도시	항공여객		노선		글로벌 네트워크 분석	
		여객수(명)	순위	노선수	순위	GNI	순위
LHR	런던	19,141,767	1	59	3	108,448	1
CDG	파리	13,930,998	3	61	1	71,237	2
HKG	홍콩	16,105,485	2	41	15	61,977	3
FRA	프랑크푸르트	12,797,963	4	60	2	60,734	4
BKK	방콕	12,512,737	6	51	5	49,171	5
AMS	암스테르담	10,883,291	10	55	4	44,262	6
NRT	도쿄	11,783,374	7	43	14	43,046	7
SIN	싱가포르	12,767,571	5	40	18	39,882	8
JFK	뉴욕	9,624,113	14	47	12	37,014	9
ICN	인천	10,022,557	12	49	10	36,193	10
DXB	두바이	9,891,423	13	50	7	31,968	11
PEK	베이징	11,512,202	8	48	11	31,760	12
LAX	로스앤젤레스	11,293,854	9	36	26	28,326	13
MAD	마드리드	10,054,709	11	41	16	27,836	14
FCO	로마	7,001,726	19	50	8	23,878	15
PVG	상하이	8,435,081	16	37	22	23,558	16
MUC	뮌헨	6,711,567	21	50	9	21,162	17
ZRH	취리히	5,866,512	23	51	6	17,887	18
TPE	타이베이	8,674,354	15	27	46	16,762	19
BCN	바르셀로나	7,265,489	18	32	37	16,141	20

○ 항공화물수송의 경우 국제 순위 변동이 더욱 심함. 1990년대 아시아의 도쿄, 미주의 뉴욕, 유럽의 프랑크푸르트 대륙별 3국이 주도하는 국제화물 이동 패턴이 근년에는 아시아의 도시들이 중요하게 활약하는 패턴으로 변화했음.

- 이는 중국을 중심으로 아시아에서 글로벌 생산네트워크가 형성·전개 되고 있기 때문임. 때문에 홍콩, 상하이, 인천, 도쿄, 싱가포르 등의 화물 수송량과 연계노선수가 급속히 증가되어 네트워크지수가 높게 나타남.

- 한편 뉴욕, 시카고와 같은 미국 도시들은 지속적으로 글로벌 순위가 하락하고 있음.

〈표 2〉 항공화물의 유동량, 노선, GNI 순위

공항	도시	항공화물		노선		글로벌 네트워크 분석	
		화물량(톤)	순위	노선수	순위	GNI	순위
HKG	홍콩	1,113,464	1	46	6	287,505	1
ICN	인천	740,619	3	49	5	181,508	2
PVG	상하이	780,637	2	31	19	148,533	3
NRT	도쿄	655,190	4	38	10	119,388	4
FRA	프랑크푸르트	539,857	6	57	2	102,979	5
SIN	싱가포르	572,941	5	43	8	92,539	6
LHR	런던	459,787	7	59	1	81,487	7
CDG	파리	449,146	8	52	4	75,076	8
AMS	암스테르담	390,041	9	53	3	60,000	9
PEK	베이징	270,591	11	36	11	32,935	10
JFK	뉴욕	268,091	12	35	12	32,436	11
BKK	방콕	273,240	10	29	24	30,836	12
KIX	오사카	256,749	13	26	30	25,410	13
ORD	시카고	227,170	14	28	28	22,602	14
LAX	로스앤젤레스	199,605	15	22	37	14,863	15
KUL	쿠알라룸푸르	177,655	16	33	15	14,244	16
DEL	델리	135,170	18	30	23	10,813	17
DXB	두바이	129,388	20	31	20	10,106	18
BOM	뭄바이	161,198	17	24	31	9,781	19
ATL	애틀랜타	93,639	24	31	21	6,564	20

○ 인천공항의 국제적 위상은 화물 면에서는 여객 보다 매우 높은 편임. 화물 수송량에서 1위, 노선 수 6위이면서 네트워크지수 1위인 홍콩에 이어, 인천의 국제네트워크지수는 2위(수송량 3위, 노선 수 5위)임.

- 하지만 화물의 경우도 상하이의 추격 때문에 안정적 지위라고 할 수 없음. 상하이는 아직 노선 수는 인천에 뒤지지만 물량 면에서는 이미 앞서고 있음.

○ 아시아도시의 경쟁력분석과 아울러 인자분석을 통해 항공네트워크 유동패턴을 분석하여 세계 항공네트워크상 주요 인자를 추출하여 분석하였음.

- 인자분석 결과 항공 여객유동의 경우는 17개의 인자가 90%를 설명하고, 화물유동의 경우는 14개 인자가 86%를 설명함.

- 지역네트워크(regional network) 순서를 보면 여객의 경우 파리, 두바이, 싱가포르, 도쿄, 마드리드, 뉴욕, 베이징, 상하이, 인천, 빈, 뮌헨, 델리, 모스크바, 그리고 오슬랜드 순서로 다른 지역 도시와 관련한 허브센터(regional hub center)로서 지배적인 역할을 보여줌. 특히 도쿄, 상하이는 전 세계적이나 국지적으로도 강한 연결 패턴을 보여주는 것으로 나타남.

2. 인천공항의 네트워크 경쟁력 제고과제

○ 인천공항은 전체 대상 공항노선(여객 79개 노선, 화물 72개 노선) 중에서 각각 49개 노선과 연계되어 글로벌 네트워크성(GNI)가 더 높은 홍콩(각각 41개, 45개 노선)보다 많은 노선을 보유하고 있음.

○ 세계 공항 전체 기준 혹은 홍콩공항에 비해 인천공항이 향후 과제를 다음과 같이 제시하였음.

○ 공항의 네트워크 경쟁력, 즉 글로벌네트워크성(GNI)을 높이기 위해서는 중심성과 연결도를 높여야 함.

- 현재 연계된 공항과의 유동량을 증가시키는 것은 두 공항 모두의 중심성을 높이면서 동시에 두 공항 간 연결도를 높임.

- 한편 중심성이 낮은 공항과의 연계를 잃더라도 중심성이 높은 공항을 더 개척하여 연계한다면 자체 중심성이 제고되어 연결도 나아가 GNI가 제고됨.

- 연결도를 높이는 것은 연계 공항 간 유동량 창출이며, 중심성 높은 공항 개척이 필요할 것임.

○ 인천의 경우 중요도 상대적으로 낮은 그룹의 도시에서는 홍콩보다 더 많은 연결을 맺고 있으나, 중요도가 높은 그룹의 도시와의 연결에 있어 홍콩에 비해 부족함.

○ 중요도 낮은 도시와의 연계보다는 중요도 높은 도시와의 연계가 더 필요함. 가장 크게 나타나는 점은 암스테르담과의 관계의 예임.

- 암스테르담은 중심성이 높고 연결도가 높은 도시이나, 인천과의 관계에서는 중심성이 높음에도 연결도가

매우 낮은 상황임을 알 수 있음.

- 즉 중심성이 높은 암스테르담과 연계관계는 있지만 상호간에 유동량 창출이 절실한 상황임을 의미함. 한-EU 간 미래 관계(자유무역협정 등)를 고려하면, 파리, 프랑크푸르트, 런던과 함께 이미 연계되어 있는 암스테르담으로의 유동량 창출 전략이 필요할 것으로 생각됨.

- o 여객의 경우 중심성이 높지만 인천과의 연결도가 낮은 암스테르담 공항과의 유동량 창출이 이뤄진다면 네트워크 경쟁력 제고가 크게 이뤄질 수 있을 것이나, 화물의 경우는 중심성이 높은 도시는 모두 연결도도 높은 상황이므로 경쟁력 제고의 여지가 작은 편이라 할 수 있음.

- 하지만 홍콩의 경우에 비춰 본다면 미주의 시카고, 애틀랜타, 중동의 두바이, 인도의 델리, 뭄바이, 호주 시드니 등과의 연결도를 높이는 것이 필요할 것으로 생각됨.

국제항공네트워크는 글로벌 시대에 중요한 연계네트워크이며, 이를 통한 화물운송 및 국제 여객량은 도시의 경쟁력을 반영한다. 항공네트워크는 세계도시시스템에 주요도시 및 주변배후지역 나아가 국가를 연결시켜 지역경쟁력을 강화시키는 강력한 원천이다.