

제4장 해운항만업

제1절 포항항의 생성과 해운업

1900년대에 포항을 중심으로 활발했던 어업은 포항항의 발전을 촉진시켰다. 더구나 1919년에 항만이 축조됨으로 본격적 항(港)의 기능을 발휘하게 되었다. 그 후 한·일 합방 이후 일본과의 교통이 빈번하게 되면서 1923년 4월 1일 지정항(指定港)이 되었다.

해방 후의 포항항 관리는 미군정하에 있었으며, 미군정청 교통국 포항부두국이 1945년 11월 1일 정식으로 개청을 보게 되었으며 1946년부터 행정기구가 보완되면서 일정말기의 질식 상태에서 해운업체도 활기를 찾기 시작하였다. 한편 1947년 미군으로부터 대여 또는 차입 받은 선박이 들어왔고 또 부분적으로 신조되어 당시 남한의 선박보유량은 기선 205척, 기범 923척으로 12백2천6백톤으로 늘어났다. 당시 포항의 선박들은 주로 구호물자 수송의 역할을 하였다고 할 수 있다.

포항 부두국은 포항항에 출입항하는 선박, 어선의 관리, 행운항만운영에 관한 모든 사무를 전담하는 행정관서로 동해지역 해상업무를 관장하였다. 한편, 경북상공회의소에서는 경북의 관문으로써 더욱 발전시키기 위해서 무역항으로 지정할 것을 미군정청에 건의하여 포항항의 발전에 대한 관심을 환기시켰다. 직제 개편에 따라 운수부 포항항무서는 건국 후 교통부 포항해사국으로 명칭을 달리하면서 동일한 사무를 보았는데 어선을 중심으로 출입항의 주종을 이루었다. 그 후 6.25전쟁이 발발하자 항만의 피해와 더불어 군사전략상의 요충지로서 군사항으로도 이용되었다. 전화의 복구와 더불어 1955년 12월 12일에는 해무청이 포항지방 해무청으로 개편되었다. 직제의 개편으로 종전의 사무에서 항만건설, 조선, 수산에 관한 광범위한 업무를 맡게 되어 포항항의 새로운 건설과 더불어 동해지역의 관문으로 포항항의 위용을 과시하였다. 또한 연안 여객선출발항으로 울릉도와 연결하는 항구로써 각광을 받기 시작하였다.

포항항은 조수간만의 차가 거의 없고 구룡반도가 옹호한 영일만 깊숙이 위치하여 외해로부터 보호된 천혜의 양항(良港)이다. 전화에 의한 복구와 포항항의 개발에 의한 항만시설의 확충은 포항항을 지정항으로 유도하였으며, 1963년 6월 12일에 기대하였던 개항장으로 지정·공포되므로 국제적인 항만으로 성장할 수 있는 기반을 구축하였다.

당시 개항장으로 지정된 소식을 들은 포항시민들의 개항 축제 등 여러 가지 행사가 이루어졌으며 시민과 더불어 경북도민이 개항의 축제무드를 조성하였으며 포항항(浦項港)이 경북의 관문으로 각광을 받게 되었다. 개항 후 외국선박은 물론 잉여농산물을 운반하는 대형선박이 입항하여 경북일원에 식량공급의 견인차 역할을 하였으며 선박의 입출항이 나날이 증가하였다.

포항항은 원래 어선, 연안여객선, 연안지역선, 관공선 등이 이용하는 항이었는데, 1968년 포항종합제철주식회사가 설립되고 1970년 주공장이 착공됨에 따라 제철소를 지원하기 위해서 항만시설이 이루어졌기 때문에 실제적인 면에서 명실공이 국제항(國際港)으로 도약하기에 이르렀던 것이다.

1968년에는 포항제철소 지원항만에 대한 1차 계획안이 확정되어 건설이 시작되었는데 접안시설로서 광석부두 480m, 제품부두 440m 등과 외곽시설로 방파제 2,820m 등이 포함되어 건설되었다. 그리고 1969년 4월 17일 새로 건설한 신항을 개항장으로 지정 포함하였는데, 과거의 항을 구항으로 칭하게 되었으며, 포항제철소 지원항을 신항으로 일컫게 되었다.

현재 이용되고 있는 제3부두 584m는 1971년 12월에, 2부두 1,010m 및 호안부두 170m는 1972년 12월에 완공을 보게 되었으며, 제5부두 885m는 1973년 12월에 완공을 보게 되었다.

포항제철소의 조강생산능력은 제1기 완공된 1973년 생산103천톤이 생산됨으로써 원료 공급항과 상품 운반항으로 포항항은 새로운 전기를 맞게 되었다.

제2절 포항항의 성장기

제3차 경제개발 5개년 계획이 끝나는 1976년 말의 포항 구항의 연간 하역능력은 380천톤, 신항이 10,300천톤이었으나 이해에 취급된 화물량은 구항이 403천톤으로 증가되었으며, 신항이 6,045천톤으로 대폭 감소실적을 나타냈다. 1976년 말 접안시설은 구항은 물량장 1,266m 신항에는 2,000~80,000톤 급 12선좌의 안벽 2,810m가 시설되었다. 포항 신항은 건설이 계속 진행되어 제4부두 445m는 1977년 12월에 완공되었으며, 제1부두 950m는 1977년 2월에 완공을 보았다. 포항제철소의 1976년 제2기 설비 완공으로 연산 260만톤, 1978년에는 3월 설비완공으로 연550만톤, 1983년 4기 설비 확장을 하여 910만톤의 생산으로 포항항은 더욱 활발하게 움직이기 시작하였다.

포항제철의 연생산능력 확장과 더불어 관련 철강단지가 조성 확장되어 소요 물동량의 증가와 경북일원의 수출입 물동량을 담당하기 위한 개발계획인 동항건설계획이 1975년 수립되어 1981년부터 1984년 12월말에 걸쳐 이루어졌다.

즉 제7부두 1,338m, 제8부두 1,448m를 건설하여 막대한 물동량에 대비하여 진영 관리하고 있다. 한편, 구항은 울릉도와 내륙을 연결하는 연안여객선이 출항하는 항으로써 대원1, 2호 대아고속 카페리호 등이 정박하는 여객 터미널로 이용되고 있다.

구항은 어선의 정박지로서 주로 무연탄, 잡화, 양화, 유류를 공급하는 항으로 기능을 발휘하고 있다. 이것 또한 항만의 시설부족과 물동량에 대한 대비책으로 현재 송도유원지 끝부분에 새로운 각종시설을 건설 각종 물동량에 대비하였다.

전국 항만분류

구 분	종 별	항 명	항 수	관 리
지정항	1종항	인천, 장항, 군산, 목포, 완도, 여수, 삼일, 삼천포, 충무, 진해, 마산, 장승포, 옥포, 부산, 울산, 포항, 목호, 북평, 삼척, 동해, 제주, 서귀포, 고흥, 고현, 평택, 광양	26	해운항만청
	2종항	연평도, 광천, 대천, 제인, 대흑산도, 거문도, 한림, 성산도, 화순, 구조라, 라노도, 부산남항, 감포, 구룡포, 월포, 강구, 도동, 후포, 죽변, 임원, 주문진, 거진	22	시·도
어 항	1종항	다대포, 마산포, 대진포 등	37	수산청
	2종항	초지, 선택, 후포항 등	325	시·도
	3종항	더적도, 어유정, 장봉항 등	24	수산청
기타항	오수, 광성, 봉림항 등	1,555	시·도	

* 주) — 선은 개항질서법상의 개항임.

1. 포항항만의 능력

포항의 항만시설 능력은 전술한 바와 같이 1970년대를 기점으로 괄목할만한 성장이 이룩되었다. 우리나라 항만 총수는 1,989개항이며 포항항은 지정항으로써 1종항이다.

포항항은 해양수산청(海洋水産廳)의 관리를 맡고 있으며 내외국의 선박이 상시출입 할 수 있는 항(港)으로써 인천, 부산, 포항 등 19개항에 포함되는 주요 항이다. 주요 항만시설을 보면 안벽이 7,541m, 물양장이 15,692m로써 접안능력은 150,000dwt급 1선좌, 110,000dwt급 3선좌, 50,000dwt급 1선좌, 30,000dwt급 5선좌, 20,000dwt급 6선좌, 10,000톤급 5선좌, 그리고 2,000톤급 7선좌로 총 35선좌에 869천dwt의 동시 접안시설을 갖추고 있다.

주요항만별 시설현황

항별/시설	안벽(m)	물양장(m)	잔교(기)	방파제(m)	야적(천m ²)	상옥(천m ²)
전 국	39,834	29,711	58	35,889	1,756	225
포 항	7,541(18.9)	1,569(5.3)	-	4,286(11.9)	9(0.5)	5(2.2)
인 천	6,818	710	9	1,073	452	106
부 산	8,747	4,605	2	1,501	431	81
울 산	1,808	540	-	200	192	-
마 산	2,450	1,407	1	-	237	10
군 산	525	1,030	15	-	81	13
목 포	591	877	8	-	32	-
기 타	11,354	18,973	23	29,029	321	10

안벽은 선박이 접안해서 하역하여 이루어지는 것을 말하는데 항만시설에 매우 중요한 역할을 하며 부산항 다음가는 한국 제2위를 차지하는 능력을 가진 포항항이다.

정박능력은 15개 착박지에 700,000dwt의 동시 착박능력을 갖추고 있으며, 외곽시설로는 방파제 총 4,286m이며 이중 신항은 2,993m이다. 방파호안은 신항에는 2,807m가 설치되어 있다.

보관시설은 상옥(Shed)이 6동에 면적 2,940㎡로 수용능력은 8,820톤으로서 구항지역에 위치하고 있다. 일반창고(Ware House)는 5동에 면적 2,275㎡로 수용능력 4,095톤이다. 야적장(Open Storage)은 약 575,830㎡이며 수용능력은 1,728천톤이다. 야적장 면적은 구항에는 1,200㎡뿐이고 나머지는 신항에 위치해 있다. 이 부문이 포항항으로서는 시설이 부족하여 다른 항보다 경쟁력 떨어지고 있다. 하역능력은 전국 1위를 차지하고 있으나 보관시설 등이 부족하여 그 기능을 제대로 발휘하지 못하고 있는 실정이다. 잔교는 수협잔교로써 수산물을 전용 취급하는 전문화된 시설이다.

구항은 포항~울릉간 취항하는 여객터미널이 있는데 수심이(-4)~(-7.5)m로 비교적 낮으며 5,000dwt이하, 소형선만 접안 가능하여 중형이상의 접안이 어려워 많은 문제로 지적되고 있다. 신항은 제1부두에서 8부두까지 있으며 32개 선좌로 구성되어 있다. 제1부두는 150,000dwt 1척, 100,000dwt 3척이 접안하는 4개의 선좌로 되어 있으며, 유연탄, 철광석등의 재료를 수입하는 대형벌크선이 사용하고 있다.

수심은 (-16)~(-18)m로 양호하며 부두에 설치된 하역장비는 1,500T/H 5대, 1,800T/H 1대등 6대의 unloader와 650T/H의 shiploader 1대가 설치되어 콘베이어 벨트에 의하여 제철소 야적장에 이송되고 있다.

제2부두는 20,000~50,000톤 급의 5선좌로서 수심이 (-12)m이며, 일부 유연탄이 하역되고 있으며 주로 석회석, 철강석 등의 연안화물선이 이용되고 있다. 제2부두는 하역장비로 1,000T/H unloader 2기와 700T/H급 1기가 설치되어 있으며 1부두, 2부두 사이의 접속호환에는 해상급유 탱크가 설치되어 있다.

제3부두는 5,000톤급 2선좌, 10,000톤급 1선좌의 3선좌로 되어 있으며, 수심은 (-7)m 이다. 여기에는 주로 철재 및 고철 등을 취급하고 있으며, 하역장비는 15TBTC 2기와 15T LLC2기가 설치되어 있다.

제4부두는 30,000톤급 1선좌와 20,000톤급 1선좌의 2선좌로 되어 있으며, 수심은 (-12)m 이다. 하역장비는 30T2, 25T1, 35T1 등 4기의 BTC가 설치되어 있다.

제5부두는 5,000톤급 2선좌, 10,000톤급, 20,000톤급 각각 1선좌 등 4선좌로서 수심은(1-11)m이며, 철재, 고철, 양회 등이 주로 하역되고 있다. 5부두는 쌍용양회(주)의 전용 Silo가 설치되어 있으며, 하역장비는 15T LLC1기, 25T LLC1기, 25T BTC1기, 30T BTC1기가 설치되어 있으며, 연관단지의 철제품도 취급하고 있다.

제6부두는 2,000톤급 선좌이며, 수심은 (-53)m이며, 경사식 부두이다. 이 부두는 포항항을 사용하고 있는 예인선이 정박하고 있으며 화물하역은 하지 않고 다만 군사용으로 이용되고 있어 군사전용 부두라 할 수 있는 부두이다.

제7부두는 5,000톤급 3선좌, 10,000톤급 1선좌, 30,000톤급 2선좌의 6선좌로 되어 있으며, 수심은 (-12)m이다. 이 부두는 고철, 철재, 원목이 주로 하역되고 있다.

제8부두는 10,000톤급 2선좌, 20,000톤급 2선좌, 30,000톤급 2선좌의 6선좌로서 수심은 (1-11)m이다.

한편 7~8부두는 다른 부두와는 성격이 다르며 연관단지 및 경북·대구 등의 공업 지역 수출입화물을 취급하고 있으며 부산항의 개발 한계성을 감안하여 우리나라 최대의 물동량을 겨냥한 상업항만으로 포항지역 경제발전에 견인차 역할을 하고 있는 다기능 부두라 할 수 있다.

2. 포항항의 물동량 해운화물 수송

1) 물동량 추이

포항항은 포항제철이 완공됨으로 신항의 활용도가 높아지면서 물동량이 급증하게 됐다. 1976년부터 1989년까지의 물동량은 연평균 약 13.4%가 증가하였으며 기간별로는 1976년부터 1981년까지는 32.8%, 1981년부터 1986년까지는 5.3%로 둔화되었다. 그런데 1986년부터 1989년까지는 연평균 약 1.5%로 감소하여 포항항의 한계성에

봉착하고 있어 항만활성화에 대한 대책이 요구된다.

수입화물은 1976년부터 1986년까지 매년 증가추세에 있다가 1988년부터 다소 감소하고 있다. 기간별로는 1976년부터 1981년까지는 연평균 34.7%로 급증했으나 이후는 감소경향을 보이고 있다.

수출화물은 1976년부터 1981년까지는 연평균 42.6%로 증가했으나 1986년부터는 감소추세를 나타냈다. 그런데 수출화물은 수입화물에 비해 약 7배 이상이나 양이 적어 포항항은 수입화물 위주의 원료, 기계장비 등의 수입항 성격을 나타내고 있다.

포항항의 해상화물량 추이

(단위 : 천톤)

구분 \ 연도	1976	1981	1986	1989	연간증가율(%)		
					76~81	81~86	86~89
수입	4,250	18,833	23,370	22,327	34.76	4.42	(0.64)
수출	469	2,752	2,980	2,782	42.55	1.61	(2.32)
소계	4,719	21,585	26,350	25,709	35.55	4.07	(0.80)
연감	1,326	3,308	5,835	5,092	21.07	12.02	(4.65)
총계	6,035	24,293	32,182	30,801	32.77	5.28	1.48

해운화물 수송 추이

(단위 : 천톤)

품목 \ 연도	1972			1979			1987			2002			2007		
	입항	출항	계	입항	출항	계	입항	출항	계	입항	출항	계	입항	출항	계
양곡	61	1	62	-	1	1	-	-	893	0	-	0	-	0	-
유류	89	0	89	623	7	630	789	104	24	1,037	1	1,038	779	179	779
유지류	-	-	-	-	11	11	-	24	3	18	-	1,185	-	-	-
비료	-	-	-	0	6	6	-	3	252	17	9	26,107	30	-	31
시멘트	75	-	75	361	1	362	251	1	166	185	-	185	1,315	-	1,315
무연탄	29	-	29	82	-	82	166	-	7,792	2,585	-	2,585	685	-	685
유연탄	-	-	-	3,670	-	3,670	7,377	415	87	8,721	-	8,721	4,110	-	4,110
목재	1	-	1	3	-	3	87	-	-	47	-	47	0.1	-	0.1
염류	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	-	-
수산가공품	-	-	-	0	0	0	-	-	2	00,42	-	-	29,730	-	-
선어	1	4	5	0	2	2	2	0	-	16,011	0	0	-	0	0
철광석	-	-	-	7,495	-	7,495	14,696	1	14,696	1	-	16,011	4,369	1	29,730
인광석	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,155	-	2,008	815	-	-
기타 광석	-	22	22	1,227	5	1,232	1,832	275	2,107	1	576	5,732	18,974	-	4,369
기계류	-	1	1	64	20	84	2	13	15	2,612	8	9	815	-	815
철재	187	1	188	178	1,673	1,851	1,881	4,844	6,725	7,429	6,671	14,100	18,975	-	815
기타	10	11	21	166	32	198	58	344	402	1,832	792	2,623	1,063	-	-
계	454	40	494	12,869	1,758	15,627	27,141	6,024	33,165	43,956	8,059	52,015	61,875	3,953	61,875

연안화물은 수입·수출화물에 비해 증가폭이 크지 않다. 기간별로 보면 1981년에 3,308톤에서 1986년 5,835톤으로 연평균 12%의 증가를 보였으나 1986년에 감소해서 1989년까지 연평균 약4.7%가 감소했다.

포항항 이용화물의 품목별 추이를 살펴보면 신·구항을 포함하여 총화물은 1989년에 30,800천톤으로 1987년 연 33,165천톤에 비해 다소 감소추세를 보이고 있다.

품목별로 보면 1989년의 경우 철광석이 12,247천톤, 유연탄 8,217천톤, 철재가 6,627천톤, 기타광석이 1,908천톤으로 되어 있다.

이것은 총화물량의 94.2%를 차지하고 있는 포항항은 포항제철과 관련된 제품을 취급하는 항이라 할 수 있다.

한편, 포항항의 1987년 화물취급실적 33,165천톤 중 32,659천톤을 포항신항이 처리하여 포항항 총화물의 95.5%를 차지하였으며 무연탄 및 일반 잡화물은 구항에서 처리되고 있으며 신항은 포항항의 주항(主港)이 되고 있다.

포항항의 화물 취급량은 해마다 증가하고 있는데 2002년에는 52,015천톤에서 2007년에는 61,875천톤으로 매년증가 추세에 있어 물류중심항으로 전환되고 있다.

2) 입항선박추이

포항항의 입항선박의 추이를 보면 1972년의 1,703척(328천톤)에서 1985년에는 6,841척(23,785천톤)으로 정점에 달한 뒤 이후 감소추세를 보여 1989년에는 6,226척(27,024천톤)을 나타내었다.

1972~1989년간 척수로는 약 3.7배가 증가하였으나 총톤수로는 약 82.4배가 증가하여 선박쌍당 규모는 1972년의 193톤에서, 1985년에는 3,477톤, 1989년에는 4,341톤으로 나타나 선박의 대형화가 포스코의 성장과 더불어 계속되어 왔음을 알 수 있다. 이를 연안선과 외항선으로 구별하여 살펴볼 때 동기간 연안선은 척수로는 약 3.5배, 톤수로는 약13.7배가 증가하였으나 외항선은 척수로는 약4.1배, 톤수로는 약43.3배가 증가하여 외항선의 증가가 두드러지고 있다.

아래 표에서 나타난 바와 같이 외항선 입항이 급격하게 증가, 2000년에는 39,309천톤이 입항하였으며, 2007년에는 79,664천톤으로 증가세를 보이고 있다.

포항항은 철강경기 호황으로 포스코를 위시한 철강공단의 물동량 증가 하고 있기 때문이다. 그러나 연안선 입항은 증가세가 주춤한 편이어서 연안화물에 대한 마케팅이 필요하다.

한편 연안선의 여객은 2007년도에 382,562명으로 2000년부터 완만한 추세로 증가하고 있으며 화물을 보면 2007년에 13,370천톤으로 2003년에 비해 4.1배의 증가를 나타내 대조를 이루고 있다.

포항항 입항선박 추이

(단위 : 척, 천톤)

연도	구분	입 항		
		외 항 선	연 안 선	계
1972		378(553)	1,325(224)	1,703(328)
1973		438(1,728)	1,474(308)	1,912(2,036)
1974		546(3,140)	2,104(486)	2,650(3,626)
1975		652(3,254)	2,004(516)	2,656(3,770)
1976		657(4,403)	2,460(907)	3,117(5,310)
1977		864(5,608)	2,862(1,128)	3,726(6,736)
1978		907(6,156)	2,962(1,128)	3,869(7,525)
1979		1,061(9,522)	3,474(1,627)	4,535(11,149)
1980		1,357(11,815)	3,162(1,508)	4,519(13,323)
1981		1,640(15,338)	4,467(1,887)	6,107(17,225)
1982		1,784(16,981)	4,320(2,115)	6,104(19,096)
1983		1,613(16,990)	4,544(2,338)	6,157(19,328)
1984		1,687(18,196)	4,986(3,166)	6,673(21,362)
1985		1,573(19,240)	5,268(4,545)	6,841(23,785)
1986		1,583(19,386)	5,210(3,987)	6,793(23,373)
1987		1,532(20,363)	5,193(4,202)	6,725(25,605)
1988		1,470(22,653)	4,808(3,819)	6,278(26,472)
1989		1,470(22,653)	4,666(3,061)	6,226(27,024)
2000		39,309	11,824	51,134
2002		38,814	1,320	52,016
2005		42,146	12,545	54,692
2007		49,664	12,210	61,875

여객선수송현황

(단위 : 명, 천톤)

연도	구분	합 계		연 안 선		외 항 선
		여객	화물	여객	화물	
2000		325,276	-	325,276	-	-
2003		300,891	3,781	300,891	3,781	-
2004		328,171	3,889	328,171	3,889	-
2005		357,192	9,490	357,192	9,490	-
2006		357,210	14,204	357,210	14,204	-
2007		382,562	13,370	382,562	13,370	-

3. 포항항의 재정

항의 재정 상태는 선박의 출입항 및 세입상황을 보면 알 수 있다. 포항항의 운송실적을 보면 1961년부터 꾸준히 증가하다가 1973년부터 급성장하고 있다. 이것은 포항제철의 부두시설이 되어 건설에 필요한 각종기자재 등이 선적되었기 때문이다.

1980년대에 들어서면서 선박 출입항이 급증하면서 선박톤수, 화물톤수로 종전에 비해서 눈에 띌 정도로 증가하고 있어 포항항의 절정기를 맞게 된다. 1981년의 경우, 포항항은 10년 전인 1971년에 비해 입항척수 6,107척으로 2.1배 증가했으며 입항 화물톤수는 21,222,599톤으로 무려 60.8배나 증가했다.

포항의 세입은 1982년에서 1983년에는 급격한 증가를 나타냈으나 1984년, 1985년의 세입은 증가 추세가 보이지 않고 정체상태에 있다. 이러한 양상을 보이고 있는 것은 포스코 생산설비가 완성되므로 물동량이나 입항 선박의 증가가 둔화된 것으로 추정할 수 있다. 포항항의 세입항목을 보면 접안료로서 1985년에는 약 65,7억원으로 총수입의 63.4%를 차지하고 있으며, 선박입항료 18.9%, 화물입항료 13.6%의 순으로 되어있다.

해운운송실적 추이

(단위 : 척, 톤)

구분 년도	항명	척수		선박톤수		화물톤수		선객수	
		입항	출항	입항	출항	입항	출항	입출항	출항
1961	포항항	962	1,009	115,543	118,157	70,879	16,219	-	
1962	포항항	3,797	3,854	230,014	230,593	155,668	11,815	-	
1963	포항항	3,611	3,735	242,055	231,858	106,959	15,276	-	
1964	포항항	3,467	3,477	156,228	170,264	66,710	13,427	24,625	
1965	포항항	3,376	3,412	201,550	195,912	97,337	15,489	25,945	
1970	포항항	2,470	2,460	274,960	272,123	210,650	34,873	6,755	
1971	포항항	2,903	2,961	492,177	49,063	332,512	31,718	62,465	
1972	포항항	1,703	1,705	777,874	763,977	443,791	39,236	71,265	
1973	포항항	1,912	1,929	2,044,172	2,074,610	2,154,061	147,732	77,787	
1974	포항항	2,650	2,677	3,626,282	3,499,647	3,607,665	306,042	68,110	
1975	포항항	2,656	2,570	3,770,237	3,769,442	3,515,847	448,516	65,762	
1976	포항항	3,117	3,101	5,344,274	5,393,729	5,650,000	559,000	60,577	
1980	포항항	4,443	4,361	13,271,603	13,276,880	16,167,663	2,712,213	-	-
1981	포항항	6,107	6,087	17,225,534	17,391,723	21,222,599	3,713,177	74,907	75,116
1982	포항항	6,104	6,067	19,096,000	19,259,000	21,848,000	4,743,000	77,602	78,007
1983	포항항	6,157	6,100	19,328,077	19,125,213	22,152,023	4,759,387	150,013	150,013
1984	포항항	6,673	6,619	21,361,000	22,427,000	24,253,000	5,581,000	91,836	91,558
1985	포항항	6,841	6,808	23,784,756	23,841,364	26,279,590	6,638,911	112,075	111,079
1989	포항항	6,645	6,645	27,032,000	26,066,000	26,848,000	3,952,000	151,411	97,582

포항항 세입현황

(단위 : 백만원)

구 분 \ 연 도		1981	1982	1983	1984	1985
항 만 시 설 사 용 료	공 유 수 면 점 용 료	2,612	36	49	138	36
	선 박 접 안 료	2,612	3,566	4,491	5,075	6,573
	화 물 입 항 료	634	847	967	1,124	1,411
	선 박 입 항 료	963	1,367	1,525	1,717	1,954
	정 박 료	529	1,081	1,136	1,950	170
	창고 및 야적장사용료	34	91	61	180	140
	표 지 이 용 료	57	63	63	67	66
	기 타	15	19	29	19	14
소 계		4,866	7,070	8,321	10,270	10,364
선 박 검 사 수 수 료		1	1	1	1	1
예 선 사 용 료		313	439	495	48	-
계		5,180	7,510	8,817	10,319	10,365
증 감 율 (%)		-	50.0	17.4	17.0	0.4

포항항 세출현황

(단위 : 백만원)

구 분 \ 연 도		1981	1982	1983	1984	1985
지방해운항만비		496	578	663	744	843
표 지 관 리 비		242	501	328	124	94
항 만 개 발 비		4,382	3,883	4,845	5,727	6,907
계		5,120	4,962	5,836	6,592	7,834
증 감 율 (%)		-	-3.1	17.6	13.0	18.9

※ 자료 : 포항지방해운항만청 1987.

주 : 항만개발비, 표지관리비는 포항지방해운항만청 관할지역(1종항 1개, 2종항 7개)소요비용임.

항(港)의 세입다양화의 결여로 인하여 공유수면점용료, 정박료, 창고 및 야적장 사용료 등의 비중이 적어 항으로서 기능에 문제점으로 지적 할 수 있다.

예인사용의 경우는 다른 기관에 예측되므로 인해서 포항항과는 관련이 없다. 다만 세출면에 1981년 51,2억, 1982년 49,9억, 1983년에는 58,4억 1984년에는 66억 등 계속 증가추세를 보이고 있으며, 특히 1984년 예산은 100,5억으로 구성되어 있어 물동량의 증가를 반영하고 있다.

세출현황은 지적인 바와 같이 최근 경비지출의 급속한 증가추세는 항만개발비의 급작스런 증가를 반영하고 있으며 구항개발 부두가 공사 중에 있기 때문이다. 또한 세출의 표지관리비와 항만개발비는 포항항에 투자된 비용 뿐 아니라 포항청 관할지역인 죽변, 울진, 후포, 영덕, 구룡포 등 항의 개발이나 투자정비사업 등 관리비가 포함되고 있기 때문이다.

제3절 포항항의 융성기

1. 포항항의 항세(港勢)

포항항을 관리하고 있는 포항지방해양수산청은 1996년 8월 8일 해양수산부의 포항 지방해양항만청에서 1997년 5월 24일 해양수산부로 개편되면서 수산 업무를 인수하여 행정지도를 하고 있다.

포항항의 한계는 포항시 북구 흥해읍 용한리 동단에서 슬미를 연결하는 선으로 되어있다. 항내 수면적은 98.2km²이며 30km의 해안선을 끼고 있다. 항만의 수심은 구항이 4~7m 신항은 5~19.5m이며 조수간만의 차가 30cm이내여서 항만으로 매우 좋은 조건을 갖추고 있다.

포항항은 1999년 현재 동시접안 능력이 43척으로 (2,000~250,000 DWT급) 항만의 능력은 국내 최정상급이다. 그런데 포항항은 최근 비중이 낮아졌으나 포항제철 화물 비중이 여전히 78%로 높으며 취급화물도 철광석 37%, 유연탄 23%, 철제품 21%, 기타 19%로 되어있어 화물의 단순함을 면치 못하고 있다. 또한 스웰이 심하여 작업에 지장이 많은데 연평균 54일이다. 항만시설 능력을 보면 접안시설은 총 11,039m이며 부두는 8,314m인데 구항 917m, 신항 8,314m, 물양장 1,963m로 1,165천톤의 접안 능력이 있다. 정박시설은 정박지 16개소로 정박능력이 16척에 1,630천톤이다. 보관시설은 창고가 10동 면적은 19,508m²이며 (구항4동, 신항6동) 보관능력은 49천톤, 야적장은 906천m²로 동시장치능력은 2,266천톤 이다.

하역장비는 총 34기인데 UNLOADER 10기에 700-2,000T/H, SHIP LOADER 1기 650T/H, B.T.C 11기 15~45톤, L.L.C 9기 15~45톤, O.H.C 1기 30톤 H.M.C 2기 45톤, 42톤 등 총 42,225천톤의 장비를 갖추고 있다.

현재 포항시의 항만은 포항구항과 포항신항이 있으며, 포항구항은 동빈부두, 송도부두, 여객부두 세 개의 부두를 보유하고 있으며, 포항신항은 1~8부두로 여덟 개의 부두를 보유하고, 이 부두들은 하역을 담당하고 있다. 또한 포항구항은 접안시설, 보관시설을 갖추고 있으며, 포항신항은 접안시설, 정박시설, 보관시설, 하역장비를 갖추고 있다. 포항 구항의 세 개 부두는 연간하역능력이 2,317천톤이며, 포항신항의 여덟 개의 부두의 연간 하역능력은 42,225천톤의 하역 능력을 갖추고 있다. 포항시의 신항과 구항은 무역항 역할을 담당하고 있다.

신항 및 구항의 시설현황

구 분		구 모	능 력	
포 항 신 항	접안시설	부두(물양장)	8,314m(25m)	
	정박시설	정 박 지	16개소	
	보관시설	야적장(창고)	777,590(6동:18,015㎡)	
	하역장비	소 계	34기	700~2,000T/H
		UN LOADER	10기	650T/H
		SHIP LOADER	1기	15~40톤
B.T.C		11기	15~45톤	
L.L.C		9기	30톤	
O.H.C		1기	45톤	
H.M.C	2기	42톤		
연간하역능력		42,225천톤		
포 항 구 항	구 분		구 모	
	접안시설	부두(물양장)	917m(1,963m)	
	보관시설	야적장(창고)	104,280(4동:1,494㎡)	
	연간하역능력		2,317천톤	

2. 포항항의 운영 현황

포항항은 1990년대에 들어서면서 해운화물 수량이 조금씩 증가하고 있어 대구·경북의 관문으로써 역할을 다하고 있다. 특히 부산항의 물동량 적체로 인한 물류비의 증가로 기업의 경쟁력이 약화되어 이것에 대한 대안으로 포항항의 역할이 중요한 항만으로 대두되고 있다.

해운화물 수송 추이

(단위 : 톤)

연도	구분	입 항		출 항			
		합계	외항화물	연안화물	합계	외항화물	연안화물
1991		32,357,636	27,546,082	4,811,554	4,070,331	2,646,768	1,423,563
1992		30,928,084	26,936,767	3,996,317	4,476,438	3,178,406	1,296,030
1993		33,316,525	28,931,855	4,384,670	4,757,201	3,352,955	1,404,246
1994		33,282,644	33,283,644	5,493,149	4,403,552	2,710,528	1,693,024
1995		37,533,218	37,533,218	6,356,810	4,694,035	2,599,956	2,094,079
1996		39,857,502	39,857,502	7,078,700	5,612,155	2,648,553	2,963,602
1997		40,627,176	40,627,176	7,842,903	6,264,493	3,354,159	2,910,334

위 표와 같이 포항항의 해운화물이 해마다 조금씩 증가 추세를 보이고 있어 항만의 활성화가 이루어져 포항경제의 견인차 역할을 하고 있다. 특히 해마다 증가일로에 있는 연안화물의 괄목할 성장은 육상운송의 적체로 인한 기업의 물류비용의 절감차원에서 이루어져 운송의 대전환을 예고하고 있다.

수·출입 화물

(단위 : 천톤)

구 분	`98 (1월~12월)	`99		전년동기대비(%)		
		8월	실적(1~8월)	당월	누계	
합 계	36,698	3,001	25,375	101.2	103.3	
수 입	계	31,586	2,682	22,100	109.7	104.6
	광 석	17,063	1,580	12,380	106.0	105.9
	유연탄	10,935	620	6,443	87.8	92.1
	철 재	1,833	383	2,044	262.3	174.8
	고 철	1,327	94	923	218.6	90.9
	무연탄	293	5	181	8.6	100.0
	원 목	57	-	42	-	-
	기계류	4	-	-	-	-
	기 타	74	-	87	-	-
수 출	계	5,112	319	3,275	61.2	95.5
	철 재	4,932	303	3,056	60.6	92.3
	광 석	141	14	195	82.3	216.6
	기 타	39	2	24	50.0	77.4

포항항은 수·출입 화물의 추이를 보면 1998년의 수입은 광석이 17,063천톤, 유연탄이 10,935천톤, 철재 1,833천톤, 고철이 1,327천톤의 차례로 되어 있어 철강중심의 수입항의 성격이 강하다.

수출은 철재 4,932천톤, 광석 141천톤으로 철재수출이 두드러지고 있는데 이것은 포스코 연관단지에서 가공한 제품으로 중심으로 구성되어 있어 앞으로 기업이 철가공에 관심을 가져야 할 것이다.

포항항은 아직 포스코와 관련한 철강제품 일변도여서 수·출입 등 다양한 항만수요에 적응할 수 있는 방안이 모색되어 상항(商港)기능을 강화할 필요가 있다.

포항항은 운영활성화를 위해 항만운영에 대한 민영제체의 조기정착으로 항만생산성 향상과 이용자에 대한 서비스제고를 위하여 TOC운영을 실시하고 있다.

계약체결 현황을 보면 1~5부두는 1998년 6월1일에서 2001년 5월 31일까지이며 7~8부두는 가계약으로 1999년 6월 1일에서 2001년 5월 31일까지로 되어 있다.

임대회사는 1~5부두는 포항제철, 7부두는 한진, 동방, 삼일, 세방 등 7부두 운영주식회사가, 8부두는 경한, 대한통운, 삼일 등 8부두 운영주식회사에 임대를 주어 경영케 하고 있다. 그러나 문제점으로 하역사별 선적운용으로 부두 Pool제 이용곤란 야적장 분사용으로 부두 운영효율이 저하되고 임대면적과 단가의 획일적인 적용으로 항만의 특성을 고려하지 않았다.

여객수송 현황을 살펴보면 포항~울릉 간의 여객수송은 1992년에 270,216명에서 1996년에는 388,267명으로 118,051명이 증가했으며 1997년에는 407,282로 급격한 증가추세를 보이고 있다. 그런데 1998년에는 2,647,705명으로 여객수송이 격감하고 있어 큰 대조를 보이고 있는데, 이것은 날씨 관계로 출항수가 줄어들었기 때문이며 1999년에는 8월 말 현재 235,000명으로 회복세를 보이고 있다.

포항~울릉 간의 여객수송 이전에도 한일고속 등이 있었으나 본격적으로 이루어진 것은 대아그룹이 대아고속페리의 법인 인수 해인 1986년부터이다. 울릉도의 관광객이 증가하고 화물물동량이 증가함에 따라 (주)대아고속해운(회장 황대봉)은 1991년 11월 21일 포항~울릉 노선의 쾌속선 내인가와 함께 씨플라호의 면허를 취득했으며 동년 8월 12일에는 368톤급 쾌속선 오션프라워호를 발주하면서 여객수송의 획기적인 전기를 마련했다.

씨플라워호는 포항~울릉 간을 3시간대에 주파하여 승객을 유치하는데 성공하였다. 그 후 1995년 선플라워호를 건조해 동년 8월 14일 출항했는데 이 선박은 총 톤수 2,394톤에 길이 79.5m, 폭 19m이며 최고속도 52노트의 첨단고속 카페리이다.

추진기는 워터제트로 승객 815명을 태울 수 있으며 별도 화물칸에는 30톤의 화물 승용차 16대를 선적할 수 있어 울릉 주민들의 편의를 도모하고, 지역경제의 활성화에 기여하고 있다.

3. 포항항의 하역업 및 부대사업, 포항영일 신항만 주식회사

1) 하역업

항만하역은 지역 항만당국의 하역면허를 받은 하역업체만이 수행할 수 있다. 현재 포항항에 소재하고 있는 하역업체는 9개 업체인데 (주)한진, (주)동방, (주)대한통운, (주)세방기업, (주)삼일, (주)경한, 천양항운(주)는 일반하역업체이고 포항종합제철(주), (주)대아고속해운은 한정 하역업체이다.

일반업체는 (주)한진이 포스코 원료의 대부분과 출항철재의 냉연제품을 주로 하역하고 있다. (주)대한통운은 포항제철의 고철 수입, 원목, 기타 연관단지 수출이 물량을 담당하고 있다. 대부분의 하역업체는 하역업을 주종으로 하고 있으나 (주)삼일 등은 육상 운송이나 연안해운업을 겸하고 있어 업무상의 비용절감의 효과를 얻는 회사도 있다.

2) 부대사업

포항항의 해운업체는 주로 포항에 대리점이나 사무실을 개설·운영하고 있다. 포항항을 많이 이용하는 업체는 대한선주(주), 대한해운(주), 범양상선(주), 현대상선(주) 등이다. 내항화물 운송업체는 일신해운(주), 동신해운(주), (주)영진환경 등의 업체가 포항의 근거지를 두고 영업행위를 하고 있다.

국내 해운대리점 업체는 신진해운(주), (주)신양선박, 동해항업(주), (주)신진, 광양선박(주) 등이 포항에 사무실을 두고 운영하고 있다.

예선업체를 보면 한국해양오염방제조합 포항지부, 동신해운(주), 동해예선(주) 3개 회사가 포항항에 소재를 두고 운영하고 있다.

동신해운(주)는 2,600HP의 장원2호, 3,000HP의 장한호, 대승호 3척이 있으며 동신예선은 1,000HP의 장원호가 있어 예인작업을 하고 있다. 그런데 동해예선은 1997년 12월 31일로 동신해운과 합병을 하였다. 최근에는 해양환경관리공단 포항지사를 개설하여 예선업에 뛰어들어 경영하고 있다.

포항항의 검수업체는 (주)포항신양선박 대행사, (주)서우, (주)범아상사 3개 업체가 영업활동을 하고 있다.

검량, 감정업 사업체로는 한국검정(주), 한국에스지에스(주), (주)고려검정공사, (주)한국검사, 정공사, 연합검정(주), (주)유닉검정, (주)대한 해사검정공사 등 15개 업체가 관내에서 영업을 하고 있다.

포항항의 단체로서 도선법(導船法)에 의한 항내 선박의 안전운선을 위해 선장을 보조 운항할 수 있도록 안내하는 도선사(Pilot)의 모임인 도선사협회 포항지회가 사무실을 두고 활동을 하고 있다. 또한 포항항에는 경북항운노조, 포항항만하역협회가 있어 항만노동자의 권익을 위해 노력하고 있다.

3) 포항영일신항만주식회사

영일만항에 환동해 비즈니스 중심항에서 세계 물류의 거점항 으로의 가치를 내걸고 고객에게 빠르고 정확한 최첨단 유네쿼터 시스템, 정시성 보장하는 유기적 물류네트워크 고객을 위한 고도의 서비스와 변화의 혁신선도라는 영일만 부두의 합리적인

운영을 위해 2004년 5월 포항영일신항만주식회사가 설립하였다.

이 회사에 투자자는 대립산업 29.5%, 코오롱건설 15.3%, 한라건설 13.53%, 두산건설 10.83%이며 경상북도, 포항시가 각각 10%, 포스코 건설 7.2%, 흥우건설 3.6%로 중요 주주로 구성되어 있다.

이 회사의 설립목적은 항만시설의 건설 항만운송사업 항만운동부대 사업 등 항만운송 관련사업 등을 주로 운영하고 있다. 이 외에도 항만개발 민자유치 시설사업 실시협약과 실시계획에 의하여 허용되는 부대사업을 하며 법규상 회사가 영위할 수 있는 모든 사업을 관장 운영하고 있는 영일만항 발전에 중요한 역할을 하게 된다.

2004년 6월에는 포항영일만신항(1~1단계) 민간 투자시설 사업을 실시협약체결 하였으며 2005년 8월에는 1~1단계 민간 투자시설사업을 착공하였다. 포항영일신항만(주)은 2009년 8월에는 포항영일만항 운영을 본격적으로 시작하였다. 회사 조직은 대표이사, 이사회를 두고 운영본부, 영업본부, 관리본부, 기술본부 아래 운영관리팀, 영업팀, 기획관리팀, 공사지원팀으로 구성하고 있다. 늦게 출발한 관계로 이 회사는 항만물류 유입을 타결하기 위해 포트 세일즈(port sales) 운영위원회를 운영하고 있으며 포항 지방해양항만청장을 위원장으로 하고 간사는 포항영일신항만(주), 대외홍보팀은 경상북도, 포항시가 마케팅팀은 포항지방해양항만청에서 맡아 선사유치와 화주유치과를 설치하여 홍보와 마케팅에 관에서 직접 관할 운영하고 있는 민·관이 합동으로 경영하는 전방위 업체이다.

주요 시설은 안벽 길이 1,000m, 수심 12~15m, 총 면적 600,000㎡, 접안시설 3만 DWT 4척 동시접안 할 수 있는 2container, 2containert Bulk창고 6,780㎡, 야드 용적 3,500TEU, 연간 처리용량 515,000TEU, 냉동화물콘세트 480Receptacles, 위험화물 620TEU, 게이트는 In은 4Gatea 이며 out은 3gatea로 시설되어 있다.

장비는 2009년 현재 Quay crane2, Thanster crane5, Yard Tractor8, Reach stacker1, Top Handler1, yord chassis 16, fork Lift 2개를 갖추고 영업에 임하고 있다.

현재 선사 및 화주 MOU 체결 현황을 살펴보면 선사는 극동러시아 항로 3개 선사 일본항로 2개 선사 연안선 1개 선사이며 화주는 포항지역에는 포스코 외 22개 업체에 150,000TEU, 대구·경북지역 외 도래이 새한 외 21개 업체에 150,000TEU, 수도권 지역 기아차 외 6개 업체 100,000 TEU로 되어 있지만 이것으로는 부족하므로 좀 더 많은 선사와 화주 유치에 노력을 해야 한다.

제4절 포항항의 전망

1. 영일만 신항개발

환동해 경제권의 부상에 따라 영일만 신항은 동북아지역 및 주변국가의 소비인구는 2,011에 약10억 3천만에 이를 것으로 전망되어 컨테이너 물동량은 엄청나게 늘어날 것으로 예상되므로 여기에 대응하는 신항만이다.

지경학적(地經學的) 위치상 포항항은 국제화물 운송체의 기능과 역할이 증대되고 있다. 즉, 환동해권의 중심상항(商港)으로서 포항항을 이용하는 기업의 경쟁력 제고를 위한 대규모 종합화물유통기지건설이 포함에 건설이 요구되었다.

영일만항 사업내용

구 분	사 업 내 용		비 고
	기 정	변 경	
안벽	5,070m(24선석) - 2천 ~ 3만 DWT급	3,550m(12선석) - 2천 TEU급 : 4선석 - 2만 DWT급 : 5선석 - 3천 DWT급 : 1선석 - 수리조선 : 2선석 - 위그선부두 1식 - 유류부두 1식 - 해경부두 1식	2선석은 일반부두로 사용
방파제	8,800m - 북방파제 : 4,100m - 남방파제 : 4,700m	8,800m - 북방파제 : 4,100m - 남방파제 : 4700m	
호 안	3,620m	1m140m	준설토, 투기장
도 로	6,850m - 진입도로 : 6,850m	10,475m - 배후도로 : 9,760m - 연결도로 : 715m	도시계획시설
여항 및 기타시설	1식	1식	
부지조정	5,510천 m ²	1,915천 m ²	항만배후단지 포함

개발효과

구 분	2011		비 고
	기 정	변 경	
접안능력	3만톤급 등 24선석	2만DWT급 등 12선석	「컨」 2선석 포함
하역능력	22,662천톤/년 (428천TEU/년)	11,491천RT/년 (240천TEU/년 포함)	

포항항은 시베리아(Siberia) 횡단철도 및 만주통과 철도를 이용한 종합수송체계를 구축으로 교역의 우위를 선점할 수 있다는 것이다. 남북한 간의 새로운 동해연안의 황금해상 수송로(포항~원산, 포항~청진)로 부각되고 있다. 항만시설 부족 심화에 의해 포항항은 풍부한 개발가능지가 확보되므로 영일만항 개발계획이 필요했다.

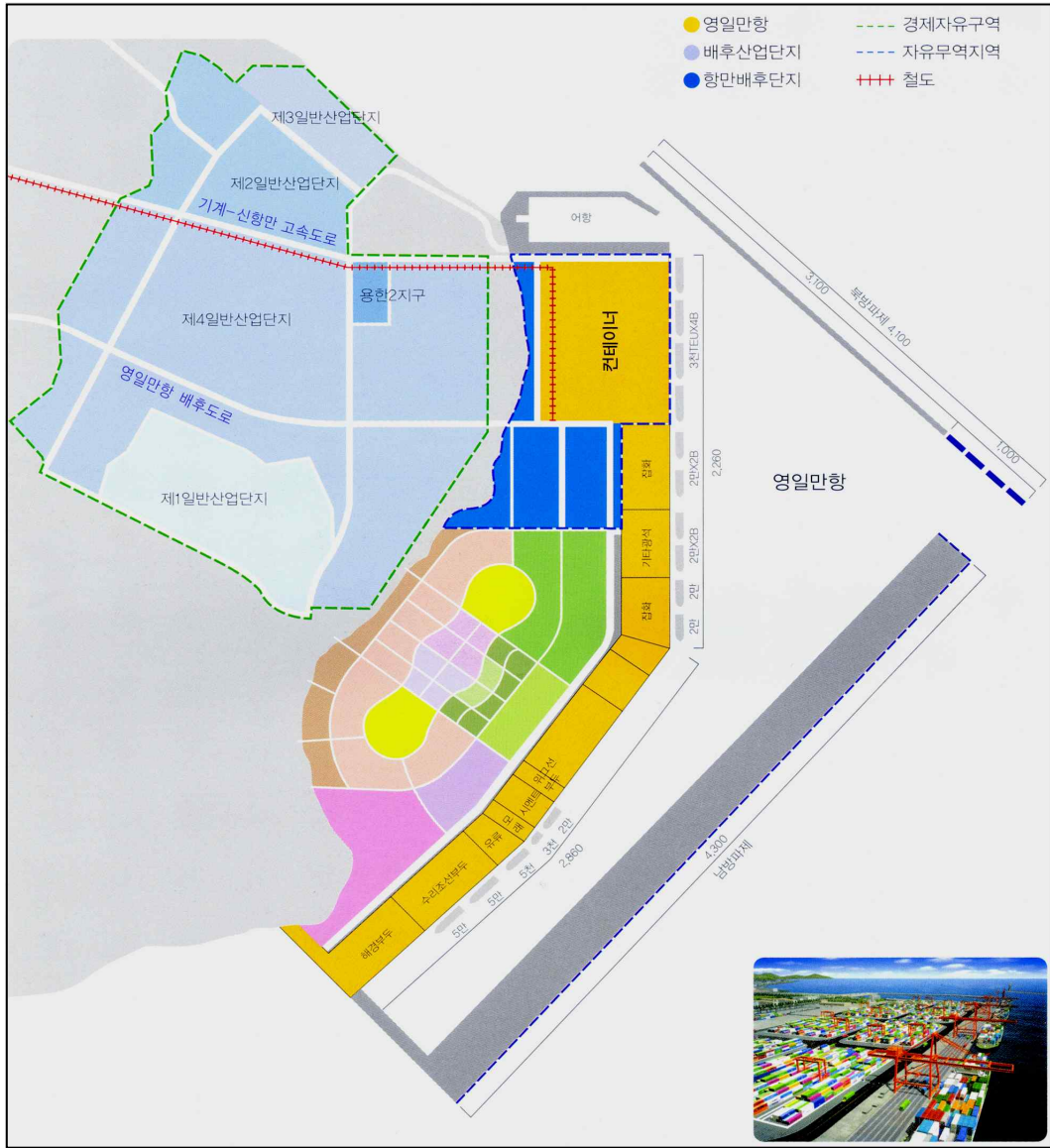
영일만항 개발 개요를 보면 항만지역은 포항시 북구 흥해읍 우목리 및 죽천리 이며 사업기간이 1996년부터 2011년까지인데 제3단계로 구분되고 있다. 사업비는 총 13,408 억원으로 정부예산은 방파제, 어항시설대체, 진입도로 6,891억원으로, 민자유치는 접안시설, 24선적, 배후지 매립 등 6,517억원이다. 단계별 사용내용은 1단계 1996년에서 2001년까지로 총 소요액 6,098억원이며 기투자는 554억원으로 장래 4,973억원을 투자할 계획으로 되어있다. 2단계는 2002년부터 2006년까지 4,178억원을 투자하고 3단계는 2007년에서 2011년까지 3,132억원을 투입하는 대형공사이다. 그런데 정부예산의 어려움으로 공기연장이 우려되었다. 아울러 어업권 보상문제로 피해주민과의 마찰이 심해 어민의 의견수렴 및 합의에 상당한 애로가 있었다.

그런데 영일만항은 포항지역경제의 산업구조 개편과도 관련되고 있고, 대구경북의 관문, 환동해 경제권의 관문으로 이용되므로 21세기 새포항 건설을 위해서 행정당국과 주민들의 합의도출이 요청되었다.

2. 영일만항 개항

제4차 국토종합계획을 보면 포항은 환동해 경제권의 국제교류거점 강화권으로 되어 있는데 국토의 3면인 바다를 활용하기 위한 연안 국토축의 중심지역이다.

환동해축은 부산·울산~포항~강릉·속초~나진·선봉으로 연결, 북으로 극동러시아, 중국, 유럽대륙을 향하고 남으로는 일본으로 향하는 축으로 구성되고 있어 포항의 역할이 주목되고 있다. 따라서 영일만항의 중요성으로 정부는 대구 경북의 관문항으로 개발하기에 이르렀다.



2009년 8월 8일 대역사 끝에 역사적인 입항 개항식을 갖고 출발한 영일만항은 처음 사업수립시 당초 24선석 규모로 출발하였으나 경제환경의 변화에 따라 항만규모가 축소되는 등 우여곡절을 겪었으며 더구나 IMF 이후에 예산 규모가 줄어서 공사 진행이 부진하였다. 영일만항 컨테이너부두는 총사업비 3천 316억원을 들여서 60여만㎡ 착공부지에 3만급 선박이 접안할 수 있는 4선석 규모로 연간 46만 TEU의 처리능력을 갖추고 있다.

그동안 포항영일만항은 국토개발촉진 U자형 개발의 핵심으로 대구·경북의 관문으로는 물론 환동해경제권 물류허브로서 그 의의를 찾을 수 있는 대역사이다. 개항 초기는 전체 4선석 가운데 2선석만 컨테이너 부두로 가동, 나머지 2선석은 일반화물처리 하도록 했다. 현재 포항영일신항만 주식회사가 창립되어 항만운영 관리를 하고 있으며 50년간 운영권을 갖는 민자 투자(BTO) 방식으로 운영하기로 되어있다.

2011년까지 1조 5천억원 투자해 연간 1천 100만t을 처리할 수 있는 11개 선석을 추가 건설하여 북방과제 4.9km, 남방과제 2.63km 어항 및 무역선 부두를 조성할 계획으로 있다.

3. 영일만항의 경쟁력

1) 지정학적 유리

영일만항은 대북방 물동량의 다른 항만에 비해 해상육상 운송로의 물류비를 절감할 수 있는 환동해권 물류의 중심항이다. 해로는 파일로트 역에서 30분 이내이며 육로는 도심통과 없이 우회배후도로 이용 신속한 점으로서, 기존 철도 이용, 셔틀 서비스가 가능한 접근성이 양호하다.

내륙 운송비의 경쟁우위성이 부산신항 대비 20FT 기준으로 앞서고 있다. 대구기준으로 영일만신항이 부산신항에 비해 경비는 77,300원, 거리35km 절감 효과가 있다. 구매 기준으로 보면 경비가 무려 85,700원 이므로 거리는 49km의 절감효과가 있다.

2) 하주, 선사 인센티브, 서비스 지원 적극성

하주에는 인센트를 4만원 이내 TEU당 이용 장려금을 연간처리량 20만 TEU 도달할 때까지 이용할 수 있다. 또한 물류기업 이전, 창업지원금 기업당 1억원 이내 지원하도록 하였다.

시설 및 서비스 지원은 통관 절차에 대해서 one stop service 제공하고 장기간 무료 장치 제공, 리얼타임 작업현황 등 각종 정보제공, 제3자 물류 서비스를 제공하는 특혜를 제공하고 있다. 영일만항의 자유무역지역 지정에 따른 각종 혜택을 부여 하는 등의 적극적인 지원이 가능하도록 하고 있다.

선사에 대해서는 항로연장 지원금으로 TEU당 5만원 이내 지원 하며 3억원 한도에서 선사 3년간 5~7 선사지원을 하고 있다. 운항손실 보조금으로 손실액 50% 이하 2년간 지원하며 년 10억원 이내 손실보조금을 주기로 했다. 항만시설 사용료는 100% 감면하고 도선료, 예선료는 30% 감면해서 선사에 대한 대폭적인 지원을 하기로 했다.

4. 자유무역지역과의 조화

영일만항은 배후단지조성, 입항지구를 자유무역지역 및 자유항으로 지정 등이 대부분 이루어졌다. 국제 상거래에 관련된 제품의 전시·판매와 아울러 화물의 처리, 판매, 분류, 보관, 배송, 가공을 바탕으로 하는 중계수송과 재수출을 유도할 수 있도록 항을 활성화하 해야 한다.

국제 교육도시로 발전시키기 위한 방안으로는 상품의 집배송지로서의 기능을 발휘할 수 있도록 해서 환동해권의 허브항으로 발전할 수 있도록 해야 한다. 2008년 11월 흥해읍 일원이 경제자유구역 융합산업 기술산업 지구로 지정됨으로 외국과의 교류가 더욱 활발하게 진행될 것으로 예상됨으로, 포항항의 자유무역지역 지정으로 영일만항과의 연계는 어떻게 할 것인가가 과제이다. 이들과의 조화로운 연계가 영일만항의 미래가 달려있다.

5. 영일만항의 비전

영일만항의 개발규모는 15선석(컨테이너 4잡화 2등)으로 총공사비는 1조 9,365억원으로 처리능력 연간 1,400만톤으로 부두길이는 5,120m로 환동해 경제권의 유일한 국제 컨테이너 터미널이다. 따라서 영일만항은 환동해 비즈니스 중심항으로 환동해 경제를 선도 할 수 있는 항만이다.

특징으로 영일만항은 최첨단 시스템 기반의 차세대 유비쿼터스 터미널로서 종합물류 정보 서비스를 제공하는 유비쿼터스 항만으로 첨단 IT 자원으로 실현되는 원스톱 서비스 항이다. 직항, 가기항, 피더항 등 유기적인 해운물류 네트워크항 영일만항은 아시아 하이웨이, TSR, TCR 등 글로벌 육상 교통망을 갖추고 있어 전국 어디서라도 쉽게 접근할 수 있는 완벽한 육·해상 운송망 구축으로 세계 물류의 중심으로 개발할 수 있다.

추정 물동량을 보면 대구 경북의 배후권역은 100만 TEU 이상 예상할 수 있다. 아주 지역 내의 74만 TEU는 일본 35%, 중국 26%, 동남아시아 26%, 극동러시아 7%, 호주 6%로 추정되며 원양으로는 미국 47%, 유럽 26%, 중동 15%, 기타 12%로 추정된다.

비 배후권은 440만 TEU 예상할 수 있다. 극동러시아는 40만 TEU, 일본서안 30만 TEU, 중국동북 3성인 길림성, 흑룡강성, 요녕성에서 250만 TEU 기타 20만 TEU로 추정되고 있어 물동량의 전망이 밝다. 최근에는 기아차의 러시아 수출은 영일만항을 통한 물동량 처리가 이루어져 영일만항의 미래를 밝게 하고 있다.

최근 한국·인도 포괄적 경제동반자협정(CEPA) 서명은 맞춰 철강과 건설이 큰 수

혜를 받을 것으로 전망 된다. KOTRA에 의하면 철강은 현재 5%의 관세가 5~8년 내 단계적으로 철폐됨에 따라 영일만의 기능이 확대될 것이라는 전망에 따라 기대를 걸 만하다.

이렇게 하기 위해서는 동북아 중심항만으로 영일만항을 육성해야 하는데 컨테이너 선의 초대형화 및 고속화에 적합한 항만 설계 시공기술 및 자동화된 물류망 구축, 국제해운 물류 DB구축을 통하여 기업들의 입지 선정과 물류경로 선택하는 의사결정지원 시스템을 구축해야 한다. 영일만항의 미래를 위해 해운물류전문기업육성, 해운물류 전문대학원 설립, 컨테이너, 팔레트와 같은 장비와 표준화 추진, 포장규격표준의 제정, 물류기술공동개발, 공통된 물류동계작성의 표준화, 국제해운 물류터미널 운영, 국제해운 물류하이웨이 개발, 동북아 해양물류센터 설립 등으로 세계적인 첨단항만산업 전초기지 건설을 통한 동북아 허브(Hub)항으로 발전시킬 수 있다.

환동해 경제권의 거점항으로 계획된 포항항은 영일만항이 계획대로 완성 되면 포항의 산업구조에 변화를 가져와 철강일변도적인 산업구조에서 벗어나 해운항만산업의 도시로 변모할 것으로 예상된다. 정보·통신거점의 육성을 통한 세계무역의 관문화를 꾀하고 국제 회의장, 상품전시장, 상품거래소 등의 유치로 화물 및 정보의 동시교류를 할 수 있도록 하여 세계 속의 국제항이 될 것으로 전망된다.

참고문헌

- 인천시, 《인천시개항 100주년사》, 1984.
 <포항항활성화연구방안>, 1986.
 포항시, <포항항 장기개발 모형에 관한 기본구상>, 1991.
 한영광, <21세기 환동해경제와 교통체제의 전망>, 포항상공회의소, 1994.
 한영광, <환동해시대의 도래와 지역경제과제>, 1996.
 송희연, <동북아 경제 중심국가 건설>, 아시아 지역, 동아일보사, 2004.
 안광호외, 《유통원론》, 학현사, 2005.
 이석희, 《글로벌 포항을 선도할 포항발전 방향과 과제》, 포항시 영락포럼, 2007.
 한영광외, 《포항 이제 어떻게?》, 도서출판 세암, 2007.
 대구경북연구원, <지식창조형 대구경북 경제자유구역 포항지구 개발>, 2008.
 한영광외, <경북 동해안권 발전구상>, 대구경북연구원, 2008.
 포항시, <경북 동해안권 발전과 신동해안 시대>, 대구경북연구원, 2008.
 해운항만청, -《해운항만통계연보》, 1977~2000.