

| |
|------------------|
| 2010. 12 |
| 정책연구 2010-02(중점) |

글로벌 시대를 선도하는 선진항만 구축 전략

2010. 12

김형태 · 최상희 · 이주호 · 김찬호 · 이연경



한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

◆ 보고서 집필 내역

● 연구책임자

- 김 형 태 : 총괄, 제1장~제7장 집필

● 연구진

- 최 상 희 : 제3장 1의 4)5), 2의 1)의 (4) 집필
- 이 주 호 : 제6장 1의 3) 자료 정리
- 김 찬 호 : 제6장 2 자료 정리
- 이 언 경 : 제6장 5의 2)의 (1) 및 (2) 집필

◆ 산·학·연·정 연구자문위원

- 강 희 중(한국항만물류협회, 업무부장)
- 김 세 중(대한통운 상무, 국제물류사업본부장)
- 김 현 조(KG티지 대표이사)
- 박 용 남(인천국제공항공사 차장)
- 손 정 락(코람코자산신탁 과장)
- 송 병 록(코리아인프라스트럭처 대표이사)
- 전 작(황해객화선사협회 국장)
- 전 창 웅(세방기업 포항지사장, 상무)
- 조 성 환(허치슨터미널 상무)
- 최 철 희(부산항만공사 전략기획실장)
- 전 영 환(부산항만공사 팀장)
- 황 영 식(한국선주협회 이사)
- 김 규 봉(현대상선 컨테이너물류팀장)
- 장 용 오(현대상선 터미널사업부장)
- 하 현 기(현대상선 경영전략팀장)
- 이 병 무(한국무역협회 화주사무국장)
- 허 문 구(한국무역협회 기획연수실장)

- 현 일 철(LG CNS 총괄연구원)
- 김 갑 환(부산대 교수)
- 백 종 실(평택대 교수)
- 이 상 호(세종대 교수)
- 조 진 행(한라대 교수)
- 노 홍 승(한국교통연구원 센터장)
- 최 재 수(한국해사문제연구소 연구위원)
- 김 규 섭(국토해양부 항만정책과 사무관)
- 황 종 우(국토해양부 항만물류기획과장)

* 연구자문위원은 산·학·연·정 순임

◆ 연구감리자

- 정 봉 민(한국해양수산개발원 선임연구위원)

머 리 말

항만을 둘러싼 글로벌 환경 변화가 격심하다. 중국의 항만은 증가하는 자국의 물동량을 자국항만에서 모두 취급하기 위하여 시설수준을 비롯한 노하우·기술 및 자본을 모두 확보하여 세계의 으뜸항만 지위를 구축해 가고 있다. 일본의 항만도 종래의 고비용구조로부터 저비용구조로의 전환을 통해 글로벌 허브구축을 새롭게 도모하고 있다.

아세안 각국은 가속화되는 경제성장을 뒷받침하기 위한 물류·항만 시설의 개발을 가속화하고 있으며, 종래의 피더항만 상태로부터 벗어나려고 노력하고 있다. 인도도 종래 인근의 외국항만에 대한 높은 의존도로부터 탈피하여 자립구조를 확립하려 노력하고 있으며, 중동지역도 자국경제 발전 차원에서 오일자본을 활용하여 항만·물류시설의 확충에 분발하고 있다.

지각변동은 지중해지역 항만에서도 일어나고 있다. 종래의 허브 구조를 타파하여 새로운 허브를 지향하는 북아프리카 및 서지중해 지역과, 발흥하는 흑해 및 동유럽 연안지역을 이용한 흑해 및 동지중해 지역 항만들의 건설 확충 등은 지중해 연안의 항만지도를 바꾸고 있다.

항만지도의 변화는 서유럽에서도 나타나고 있다. 종래 유럽 최대의 허브기능을 수행해 온 네덜란드는 여전히 그 기능을 유지하고는 있으나, 위상이 계속 흔들리고 있다. 인근의 독일 및 벨기에로부터의 치열한 도전에 직면에 있기 때문이다.

이와 같이 세계 각국에 있어서 항만을 국가경제성장의 동력으로 활용하고자 하는 국가성장정책, 자국항만의 지속적 개발, 인근 외국항만에 대한 의존도 탈피 등은 국제항만 간의 경쟁관계를 보다 치열하게 만들고 있다. 이러한 치열한 경쟁에 적절히 대응하여 허브기능을 계속 유지하거나 새로운

허브로 도약하려는 각국 향만의 움직임도 치열하다.

이와 같이 변화가 격심한 향만의 소용돌이는 우리 향만에도 큰 변화를 요구하고 있다. 무엇보다도 우리 주변의 여건은 과거 10년간에 비해 점차 악화되고 있다. 동북아 물류중심향만을 주창했던 환경과는 완전히 상이하게 변모하고 있다. 이러한 환경 변화에 대응하여 향후 우리나라 향만이 허브기능을 상실하지 않고 부가가치를 지속적으로 창출해 나가기 위해서는 종래와 다른 새로운 전략이 요구된다.

이 보고서는 이러한 험난한 시점에서 우리 향만의 새로운 기회창출을 위해 새로운 중기향만정책방안을 모색해 보고자 시도된 고민의 결과물이다. 이 보고서는 향후 10여년간 전개될 글로벌 환경 변화를 전망하고 이에 적절히 대응하여 우리 향만의 허브기능 유지 및 새로운 부가가치 창출에 필요한 전략을 제시한 것이다. 이는 궁극적으로 「2020향만정책」으로 제시되었고, 구체적인 비전은 「글로벌 시대를 선도하는 선진향만 구축」으로 제시되었다.

이러한 목표 달성을 위해 이 보고서는 구체적인 세부과제를 5개 과제로 구분하여 자세히 제시하고 있다. 이러한 방안 제시는 현재 직면한 우리 향만의 각종 난제를 헤쳐 나가는 좋은 정책방안이 될 것으로 믿는다.

이 보고서가 나오기까지 많은 분들의 각고의 노력이 있었다. 본 원의 연구감리위원으로 활약하고 있는 김형태 박사가 연구책임을 맡고 연구를 주도하였다. 연구과정에서 팀을 구성하여 함께 연구를 수행한 최상희 실장과 이주호·이언경·김찬호 책임연구원들의 역할도 컸다.

그러나 무엇보다도 6회에 걸친 정책토론회와 자문회의를 통해 좋은 의견을 개진하고 진지한 토론에 임해준 관계자들의 전적인 참여가 없었다면 이 연구성과를 획득하기는 곤란했으리라 판단된다. 이 자리를 빌려 깊이 감사드리며 이름을 밝힘으로써 감사를 표하고자 한다. 이상호 세종대 교수, 최재수 전 해양대 교수, 백종실 평택대 교수, 조진행 한라대 교수, 김

갑환 부산대 교수, 노홍승 한국교통연구원 센터장, 이병무 한국무역협회 화주사무국장, 허문구 한국무역협회 기획연수실팀장, 최철희 부산항만공사 전략기획실장, 전영환 부산항만공사 팀장, 송병록 (주)코리아인프라스트럭처 대표, 황영식 한국선주협회 이사, 전작 황해객화선사협회 국장, 하현기 현대상선 경영전략팀장, 김규봉 현대상선 컨테이너 물류팀장, 장용오 현대상선 부장, 강희중 한국항만물류협회 업무부장, 김세종 대한통운 상무, 전창웅 세방기업 지사장, 황종우 국토해양부 항만물류기획과장, 김규섭 국토해양부 항만정책과 사무관, 박용남 인천국제공항공사 차장, 김현조 KG티지 대표이사, 손정락 코람코자산신탁 과장, 한인교 LG CNS 연구원 등이다.

마지막으로 이 연구보고서는 저자들의 개인적인 의견이며, 한국해양수산개발원의 공식의견은 아님을 밝혀두는 바이다.

2010년 12월
한국해양수산개발원
원 장 김 학 소

차례

| | |
|-------------------|---|
| Executive Summary | i |
|-------------------|---|

| | |
|--------|---|
| 제1장 서론 | 1 |
|--------|---|

| | |
|---------------------------------|----|
| 1. 연구의 배경 및 필요성 | 1 |
| 1) 동북아 물류중심항만정책 수립기조의 변화에 대응 필요 | 1 |
| 2) 우리 항만의 위기징후에 대한 대응방안 강구 필요 | 3 |
| 3) 글로벌 항만시장 확보경쟁에 대한 대응 시급 | 3 |
| 4) 글로벌 물류·제조거점 육성이 시급 | 4 |
| 5) 새로운 항만 부가가치 창출원 발굴 | 5 |
| 2. 연구의 목적 | 6 |
| 3. 연구의 범위와 방법 | 8 |
| 1) 연구의 범위 | 8 |
| 2) 연구의 방법 | 8 |
| 3) 연구의 주요 내용 | 10 |
| 4) 연구의 기대효과 | 12 |

| | |
|--------------------|----|
| 제2장 선진항만에 대한 개념 정립 | 14 |
|--------------------|----|

| | |
|------------------------|----|
| 1. 선진국·선진사회에 대한 전통적 개념 | 14 |
| 2. 선진국 분류기준 | 17 |
| 3. 서비스산업의 선진화정책 사례 | 20 |
| 4. 선진항만의 개념 정립 | 24 |
| 1) 선진국·선진사회의 개념 정립 | 24 |
| 2) 선진화 개념 정립 | 26 |

| | |
|-------------------------------|----|
| 3) 항만의 선진화 · 선진항만 개념 정의 | 27 |
|-------------------------------|----|

제3장 글로벌 항만 환경 변화와 주요국 항만정책 ————— 31

| | |
|--|----|
| 1. 글로벌 항만 환경 변화 | 31 |
| 1) 글로벌화의 지속 · 확대 | 32 |
| 2) GTO의 글로벌 네트워크 확대 | 38 |
| 3) 중국항만의 자립구조 강화 | 42 |
| 4) 초대형선 운항의 보편화 및 메가 캐리어의 협상력 증대 | 45 |
| 5) 항만물류시스템의 고도화 · 시스템화 | 50 |
| 2. 주요국 항만정책의 변화 | 52 |
| 1) 대권역 형성과 으뜸항만 육성정책 | 52 |
| 2) 동북아 항만권역의 분화 | 73 |
| 3) GTO 육성 강화 및 항만당국의 역할 변화 | 80 |
| 4) 종합항만건설과 항만관광객 유치 | 83 |

제4장 주요 항만정책의 현황과 문제점 ————— 98

| | |
|----------------------------|-----|
| 1. 우리나라 주요 항만정책 | 99 |
| 1) 동북아 물류중심항만정책 | 99 |
| 2) 물류 부가가치 창출 정책 | 100 |
| 3) 글로벌 물류네트워크 구축정책 | 106 |
| 4) 종합물류기업 육성정책 | 107 |
| 5) 항만재개발 정책 | 108 |
| 2. 우리나라 주요 항만정책의 문제점 | 110 |
| 1) 우리나라 항만의 주요 문제점 | 110 |
| 2) 현행 중심항만정책의 한계 | 127 |

제5장 새로운 항만정책 방향 제시 ————— 139

1. 새로운 항만정책 방향 139
2. 새로운 항만정책방안 142
 - 1) 비전 수립 142
 - 2) 목표 설정 144
 - 3) 추진원칙 147

제6장 세부과제별 추진방안 ————— 151

1. 동북아 으뜸항만 육성 152
 - 1) 으뜸항만과 일반항만 등급 구분 152
 - 2) 경쟁력 강화 정책 158
2. 항만배후단지의 글로벌 물류·제조 복합거점 육성 173
 - 1) 글로벌 물류·제조 복합거점 육성의 필요성 173
 - 2) 물류 부가가치 제고전략 강화 176
 - 3) 임항형 산업클러스터 육성 183
3. 글로벌 터미널 운영사의 육성 및 터미널 운영사의 통합 186
 - 1) 글로벌 터미널 운영사 육성의 필요성 186
 - 2) 터미널 운영사 통합대안 및 장단점 분석 188
 - 3) 통합 추진방안 192
 - 4) 향후 추진일정 194
 - 5) 예상효과 195
4. 글로벌 항만시장 개척전략 197
 - 1) 글로벌 항만시장 개척주체의 전환 197
 - 2) 글로벌 항만 개척전략의 전환 204
 - 3) 항만 간 국제협력체제 강화 213
5. 관광항만의 육성 214
 - 1) 관광항만 육성의 필요성 214

| | |
|--------------------|-----|
| 2) 관광항만 육성방안 | 221 |
|--------------------|-----|

제7장 결론 및 정책 제언 242

| | |
|---|-----|
| 1. 요약 및 결론 | 242 |
| 1) 선진항만 구현정책으로 방향전환 시기 도래 | 242 |
| 2) 국제적 관점을 도입한 항만정책 수립이 필수 | 243 |
| 3) 우리 항만의 위기징후 대응방안 모색이 시급 | 243 |
| 4) 초대형선 운항의 보편화와 투 포트 정책의 한계 | 244 |
| 5) 으뜸항만 육성을 위한 항만통합의 원칙은 고객의 요구 및 상업성 | 245 |
| 6) 물류부가가치 제고 전략의 대전환 시점 | 246 |
| 7) 글로벌 GTO 육성을 위한 터미널 대통합이 시급 | 247 |
| 8) 새로운 항만 부가가치원으로서 관광항만 육성이 중요 | 248 |
| 9) 2010년대는 융합 및 통합 원리가 중요 | 249 |
| 2. 정책 제언 | 250 |
| 1) 동북아 으뜸항만 육성을 위한 항만통합기구의 설치·운영 | 250 |
| 2) 항만당국 주도의 터미널 통합 | 253 |
| 3) 새로운 전략 도입을 통한 물류부가가치 제고 및 글로벌 항만개척 | 255 |
| 4) 협력과 연대를 통한 관광항만 육성정책 추진 | 256 |
| 5) 추진지표 설정 | 263 |
| 6) 항만산업경쟁력 강화 계획 수립 | 267 |
| 7) 2020 항만정책기획단 구성 | 270 |
| 8) 추진일정 | 274 |
| 9) 기대효과 | 277 |

참 고 문 헌 279

표 차 례

| | |
|--|----|
| 표 1-1. 연구진행과정상 정책토론회 수행실적 | 9 |
| 표 1-2. 연차별 연구내용 | 10 |
| 표 2-1. 국제적으로 통용되고 있는 선진국 | 16 |
| 표 2-2. 국제적으로 통용되고 있는 선진국의 지표 | 18 |
| 표 2-3. 한반도선진화재단의 선진화 구성요소(평가지표) | 19 |
| 표 2-4. 서비스산업 선진화 추진전략 : Service-PROGRESS | 21 |
| 표 2-5. 선진국과 개발도상국의 기준 비교 | 26 |
| 표 2-6. 선진화의 개념 | 26 |
| 표 2-7. 선진국 개념의 향만에 대한 적용 | 27 |
| 표 2-8. 개발도상 향만과 선진향만의 개념 비교 | 28 |
| 표 2-9. 향만의 선진화 개념 | 30 |
| 표 3-1. 외국인직접투자(FDI) 유입 추이 | 37 |
| 표 3-2. 외국인직접투자(FDI) 유출 추이 | 37 |
| 표 3-3. 중국 주요 향만운영사의 기업공개 현황 | 43 |
| 표 3-4. 선박 발주 현황과 인도 시기(2010년 6월 기준) | 46 |
| 표 3-5. 주요 컨테이너 선사의 시장 점유율(2009년 2월) | 48 |
| 표 3-6. 안벽장비 사양 변화 추이 | 50 |
| 표 3-7. 야드장비의 변화 추이 | 52 |
| 표 3-8. 중국의 향만통합운영 현황 | 66 |
| 표 3-9. 향만운영시스템 개선 현황 | 70 |
| 표 3-10. 향만 인프라 건설 시 고려사항 | 70 |
| 표 3-11. 완전무인자동화터미널(운영 및 계획) 현황 | 72 |
| 표 3-12. 반자동화(야드자동화)터미널(운영 및 계획) 현황 | 73 |
| 표 3-13. 텐진항 컨테이너 터미널 현황 | 74 |
| 표 3-14. 다롄항 컨테이너 터미널 현황 | 75 |

| | |
|--|-----|
| 표 3-15. 칭다오항 컨테이너 터미널 현황 | 75 |
| 표 3-16. 북중국 3대 항만(텐진항, 다롄항, 칭다오항)의 북미항로 운항편수 추이 | 76 |
| 표 3-17. 북중국 3대 항만(텐진항, 다롄항, 칭다오항)의 유럽항로 운항편수 추이 | 76 |
| 표 3-18. 북중국 3대 항만(텐진항, 다롄항, 칭다오항)의 북미/유럽항로 운항편수 추이 | 76 |
| 표 3-19. 중국 화물의 우리나라 경유물량 규모 추이(TEU) | 78 |
| 표 3-20. 북중국 항만의 컨테이너 물동량 추이(1,000TEU) | 78 |
| 표 3-21. 일본의 「풍요로운 해안공간 실현」을 위한 사업 분야 | 86 |
| 표 4-1. 부산항신항 배후물류단지 개발 현황 | 101 |
| 표 4-2. 광양항 동측 배후단지 조성 현황 | 102 |
| 표 4-3. 광양항 동측 배후단지 입주기업 현황 | 102 |
| 표 4-4. 부산항신항 북권배후단지 입주업체 현황 | 103 |
| 표 4-5. 광양항 항만배후단지 유치기업 개요 | 105 |
| 표 4-6. 글로벌 물류 네트워크 구축 정책에 따른 물류기업 지원계획 | 107 |
| 표 4-7. 항만재개발 대상항만의 지정 현황 | 109 |
| 표 4-8. 세계 주요 항만의 터미널 운영사 수 현황 비교 | 111 |
| 표 4-9. 2008년도 시도별 컨테이너 물동량 추정치 | 112 |
| 표 4-10. 부산항의 항만시설사용료 감면내용 | 114 |
| 표 4-11. 광양항의 항만시설사용료 감면내용 | 114 |
| 표 4-12. 부산항 및 광양항의 볼륨 인센티브 금액 | 115 |
| 표 4-13. 부산항 환적화물 볼륨 인센티브 지급액 | 116 |
| 표 4-14. 광양항 화주대상 마일리지 지급 현황 | 116 |
| 표 4-15. 부산항신항 항만배후단지 입주기업 물류 비즈니스 특성 | 119 |
| 표 4-16. 광양항 항만배후단지 입주기업 물류 비즈니스 특성 | 121 |
| 표 4-17. 부산항신항 항만배후단지 유치기업 개요 | 122 |
| 표 4-18. 주요 하역업체 경영실적 | 123 |
| 표 4-19. GTO와 국내항만운영업체의 규모 비교 | 123 |
| 표 4-20. TOC 부두의 통합단계 | 124 |
| 표 4-21. 주요국 항만의 임대부두 규모 비교 | 125 |

| | |
|--|-----|
| 표 4-22. 자국 내 터미널(선석) 보유규모 비교 | 125 |
| 표 5-1. 새로운 항만정책의 비전 | 143 |
| 표 5-2. 새로운 항만정책의 목표 설정 | 144 |
| 표 5-3. 새로운 항만정책의 수량적 목표 | 147 |
| 표 6-1. 글로벌 시대를 선도하는 선진항만 구축을 위한 세부추진과제 | 151 |
| 표 6-2. 항만통합기구와 항만당국의 업무 분담 | 170 |
| 표 6-3. 항만통합 추진일정 | 172 |
| 표 6-4. 글로벌 물류·제조 복합거점 육성의 필요성 | 173 |
| 표 6-5. 항만배후단지 물류 부가가치 제고전략 강화방안 | 177 |
| 표 6-6. 항만배후단지 입주기업의 평가방안 | 181 |
| 표 6-7. 터미널 운영사 통합 추진일정 | 194 |
| 표 6-8. 부산항 북항의 통합시나리오별 효과 | 196 |
| 표 6-9. 전국항만 화물처리실적 추이 | 199 |
| 표 6-10. 운수업의 업종별 매출액 비교 | 200 |
| 표 6-11. 국내 항만하역 부문과 주요 GTO와의 매출규모 비교 | 201 |
| 표 6-12. 국내 대형선사의 해외 전용터미널 확보 현황 | 203 |
| 표 6-13. 글로벌 항만 개척전략의 강구절차 | 205 |
| 표 6-14. 글로벌 물류네트워크 구축사업의 추진 현황 | 206 |
| 표 6-15. 사업분야별 해외투자조건의 비교분석 | 210 |
| 표 6-16. 글로벌 항만 개척전략의 전환 방향 | 212 |
| 표 6-17. 해외항만개발 협력사업의 추진 현황(2010년) | 214 |
| 표 6-18. 미국, 유럽, 아시아 주요기업의 아시아 각국의 투자매력도 비교 | 215 |
| 표 6-19. 2002-2008년간 관광수입 및 1인당 평균 소비액 추이 | 216 |
| 표 6-20. 관광사업체 부가가치액 현황 | 216 |
| 표 6-21. 항만시설의 건설발전 단계 | 219 |
| 표 6-22. 한·중·일 관광객의 인바운드 현황 | 219 |
| 표 6-23. 한·중·일 관광객의 아웃바운드 현황 | 220 |
| 표 6-24. 한·중·일 상호방문 현황 | 220 |

| | |
|---|-----|
| 표 6-25. 재한 외국인 등록자 수 추이 | 221 |
| 표 6-26. 일반 크루즈항만과 크루즈산업 복합항만의 차이점 | 222 |
| 표 6-27. 북미 크루즈산업이 미국 경제에 미치는 직간접 파급효과 | 223 |
| 표 6-28. 세계 크루즈 관광수요 추이 | 225 |
| 표 6-29. 세계 크루즈 관광수요 추정 | 225 |
| 표 6-30. 국내 크루즈 관광수요 추정 | 227 |
| 표 7-1. 관광항만 육성계획 수립의 제도화 방안(안) | 260 |
| 표 7-2. 관광항만 조성 추진을 위한 관계기관의 추진사항 | 261 |
| 표 7-3. 우리나라의 컨테이너 물동량 처리실적 추이 | 265 |
| 표 7-4. 2020 항만정책추진 성과지표(안) | 266 |
| 표 7-5. 항만산업발전계획 수립의 제도화 방안(안) | 270 |
| 표 7-6. 2020 항만정책기획단 구성(안) | 271 |
| 표 7-7. 「동북아 으뜸항만육성팀」의 업무추진 로드맵 | 274 |
| 표 7-8. 「글로벌 물류·제조 복합거점 육성팀」의 업무추진 로드맵 | 275 |
| 표 7-9. 「대형터미널 운영사육성팀」의 업무추진 로드맵 | 275 |
| 표 7-10. 「글로벌 항만개척팀」의 업무추진 로드맵 | 276 |
| 표 7-11. 「항만관광객 유치팀」의 업무추진 로드맵 | 276 |
| 표 7-12. 연구의 기대효과 요약 | 278 |

그림 차례

| | |
|---|-----|
| 그림 1-1. 연구의 흐름도 | 12 |
| 그림 3-1. 외국인 직접투자(FDI)의 추이 | 35 |
| 그림 3-2. 갠트리크레인의 스프레더 기능 고도화 추이 | 51 |
| 그림 3-3. 대권역 형성과 대형 항만 간 경쟁 체제 | 54 |
| 그림 3-4. 상하이항의 배후권역 | 56 |
| 그림 3-5. 로테르담항과 앤트워프항의 배후권역 확대 현황 | 60 |
| 그림 3-6. 뉴욕항의 PIDN 서비스 네트워크 | 64 |
| 그림 3-7. 요코하마 MM21 지구 전경 | 87 |
| 그림 4-1. 동북아 물류중심항만 구축정책의 성과 현황 | 127 |
| 그림 4-2. 글로벌 물류거점 육성정책의 성과 현황 | 131 |
| 그림 4-3. 글로벌 물류 육성정책의 성과 현황 | 133 |
| 그림 4-4. 터미널 운영사의 대형화 정책의 성과 현황 | 135 |
| 그림 4-5. 항만재개발사업의 추진 현황 | 138 |
| 그림 5-1. 기존 항만정책의 골격 | 141 |
| 그림 5-2. 새로운 항만정책의 골격 | 142 |
| 그림 5-3. 종래의 항만정책 내용 | 149 |
| 그림 5-4. 새로운 항만정책 내용 | 149 |
| 그림 5-5. 우리 항만의 위기징후와 해결방안 | 150 |
| 그림 6-1. 동북아 으뜸항만 육성방향 | 158 |
| 그림 6-2. 부산항과 광양항의 통합운영구조 | 170 |
| 그림 6-3. 항만배후단지 임항형 산업클러스터 육성방안 | 184 |
| 그림 6-4. 항만배후단지 및 인근 산업단지의 개발방향 | 186 |
| 그림 6-5. 부산항 터미널 운영사의 통합과 BCTC 설립방안 | 194 |
| 그림 6-6. 항만의 발전(선진화) 단계 | 218 |
| 그림 6-7. 크루즈산업과 GDP 및 타 산업의 매출액 증가율 비교 | 224 |
| 그림 6-8. 관광항만 육성방안과 효과 | 241 |

Executive Summary

Strategies for Advanced Port Status in Global Era

■ Background and Purpose of the Study

- 'The Logistics Hub of the Northeast Asia Project' was implemented since 2003. However, the plan became inadequate to respond to ever-changing circumstances of the 2010s.
- Port development in neighboring nations is threatening Korean ports. For example, port development in northern part of China has accelerated since the late 2000s. Japan prepared 'the Strategic Port Policy' in 2009.
- International competitiveness and position of Korean ports will erode if they fail to deal with these drastic international changes in the future.
- Therefore, new vision and goal of port policies, which are different from the past, should be prepared, along with action plans to realize them. These are important to secure added value of Korean ports by 2020, based on their competitiveness and international position.

■ Global Changes Surrounding Ports in the 2010s

- First, globalization will accelerate and deepen further with advances in IT, increasing international trade, expanding FTAs and deregulation on global level. As a result, more companies will position themselves as 'global companies,' which will speed up the formation of the global port market.
- Second, global port networks will continue to be expanded with Global

Terminal Operator(GTO) at the center, spurred by increasing demand for port development in advanced nations as well as developing nations.

- Third, Chinese ports depended on foreign nations for capital, technology and facilities in the past. However, they began establishing a self-reliant structure since the late 2000s, which will be more strengthened in the future. Consequently, they will become less dependent on Korean ports.
- Fourth, Very Large Container Ships(VLCS) with 18,000TEU capacity were already ordered, while mega carriers, like VLCS, continued to increase their bargaining power. On top of that, the port logistics system will get sophisticated and systematized.

■ Major Ports' Strategies for the Advanced Port Status

Under the changing circumstances on the global stage, major ports prepared the following strategies for better competitiveness and international position.

- First, they are developing 'Premier Port' by integrating ports and building cooperative/competitive relations with neighboring ports. These efforts are aimed to develop the hub port in their nation as well as in the region. Cases in point are the Shanghai Port in China and the Keihin Port and Hanshin Port in Japan.
- Second, in order to develop 'Premier Port' in the region, they are expanding their hinterland and developing more efficient networks.
- Third, they are focusing on the development of multi-purpose ports and attraction of tourists to create new added value.

■ Korea's Strategies for Advanced Port Status

Korea still focuses on the development of 'Logistics Hub in Northeast Asia,' If Korea adheres to this strategy, Korean ports will fall short of being

‘advanced ports,’ compared to major international ports.

- Korea has pursued port policies such as construction of ‘two ports,’ ‘global logistics networks,’ ‘global logistics complex in port hinterland,’ ‘authorization of comprehensive logistics companies,’ and ‘port re-development’ for many years without considerable achievements. Korea could not cope with the continuously challenging global environment in the 2010s, if it solely depends on the current policies and strategies.
- Against this backdrop, this study found the need for new policies which will enhance international competitiveness and position of Korean ports in the 2010s. This study set the policy vision for 2020 of ‘Development of the Advanced Port Status, a Leader in the Global Era’ and presented detailed goals and action plans.
- The study presented detailed goals as follows: first, development of ‘Premier Port’ in Northeast Asia; second, development of the global logistics and manufacturing complex in port hinterland; third, operation of the world’s third largest terminal operator; fourth, management of the global port market; fifth, cultivation of ‘ports for tourism’ for the creation of new added value.
- As for action plans, the study suggested: first, ‘premier port’ and ‘the base port for im/export’ need to be divided for the development of ‘premier port in Northeast Asia’. ‘Premier port’ needs to be developed by integrating operation of the Busan Port and Gwangyang Port. Relevant policies need to be implemented for better competitiveness of ports; second, in order to develop the logistics and manufacturing complex on the global stage, logistics businesses need to be strengthened and industrial clusters nearby ports should

be nurtured; third, the port operator need to get bigger by integrating terminal operators at the Busan Port for the development of the world's third largest GTO as well as entrance to the global port market; fourth, cruise ports, landmarks and beautiful port landscape should be developed, while marinas and the port renaissance project need to be invigorated.

■ Three Institutional Strategies to Realize the Action Plans

- First, 'the Port Industry Development Act' should be enacted for higher competitiveness of relevant port companies and the Korean port industry.
- Second, the current Act on 'the Development and Management of Marinas' need to be amended into the Act on 'the Development and Management of Ports for Tourism' in order to develop 'ports for tourism'.
- Third, '2020 Port Policy Planning Group' should be established and operated to reflect 2020 port policies and prepare measures for industrialization.

■ Expected Effects

- First, the study will help to continuously attract transshipment throughput by developing 'premier port' in Northeast Asia. This is important to respond to recent movements in Northern China and in Japan. Northern China has become less dependent on Korean ports, and Japanese ports have strengthened their efforts to become self-reliant.
- Second, port hinterland only played the logistics function in the past. Its development as the logistics and manufacturing complex will boost logistics businesses with added value and attract global logistics and manufacturing companies simultaneously. By doing so, port hinterland will create throughput, while maximizing effects of employment and income increase.

- Third, Korea's share at the global market will increase to 7.0% or KRW 7.56 trillion by developing global market management and the world's third largest GTO by 2020(10 million TEU/y).
- Fourth, if Korean ports succeed in attracting 1.5 million domestic tourists and 500,000 foreign tourists by 2015 and 10 million domestic tourists and 1 million foreign tourists by 2020, this will create added value worth USD 500 million and USD 1 billion, respectively.

제 1 장 서 론

1. 연구의 배경 및 필요성

동북아 물류중심국가를 구현하기 위해 항만 및 해운 분야에서 추진하고 있는 ‘동북아 물류중심항만정책’의 일차적인 목표시점인 2011년을 목전에 두고 있다. 또한 글로벌 대형 물류기업 육성을 목표로 추진 중인 ‘종합물류기업인증제도’와 ‘글로벌 물류네트워크 구축정책’의 마무리 단계에 해당하는 2010년대 초반에 접어들고 있다. 이러한 정책추진으로 그동안 상당한 성과를 획득하였다. 그러나 아직 만족할만한 수준이 아닌 상태에서 2010년대로 접어들고 있다.

한편 지난 10여 년간 추진해 온 각종 항만정책의 배경이 된 항만 개발·운영 여건이 최근 들어 급변하고 있다. 이에 따라 기존의 중요 항만정책의 목표 달성도를 높임과 아울러 향후 10년 동안 헤쳐 나가고 이룩해야 할 새로운 항만정책 목표를 설정하여 추진해 나갈 필요가 있다. 지금은 바로 이러한 정책의 대전환이 요구되는 시점이다.

이에 본 연구에서는 지난 10여 년간 추진해 온 중요 항만정책 특히 국제적인 시각에서 수립된 항만정책의 내용과 한계를 분석하고 현재 진행되고 있는 세계적인 환경 변화를 파악한 후 향후 2020년도를 대비한 새로운 항만정책 방향을 강구·제시하고자 한다. 이 과제를 수행하게 된 배경을 보다 구체적으로 언급하면 다음과 같다.

1) 동북아 물류중심항만정책 수립기조의 변화에 대응 필요

2003년 정부는 우리나라를 동북아의 물류중심국가로 육성하고자 하는 원대한 목표를 수립하고, 이 목표를 달성하기 위해 여러 부문에 걸쳐 다양

한 전략을 수립하였다. 그중 항만 부문에서는 항만시설의 확충, 항만배후단지 조성, 글로벌 물류기업 유치, 항만생산성 향상을 통한 경쟁력 제고, 해운기업의 국제경쟁력 제고, 환적물동량 유치 등의 세부과제를 추진해왔다.

이와 함께 ‘선택과 집중’ 원칙에 의거 부산항과 광양항의 2개 항만을 우리나라의 대표항만 및 동북아의 중심항만으로 구축하고자 하였다. 그리하여 두 항만에 대한 확충계획을 수립하고 예산을 투입, 계획한 시설은 거의 완성단계에 이르고 있다.

그런데 이 계획을 수립한 배경이 되었던 중국항만 물동량 중 우리나라 항만 경유 물량이 기대만큼 증가하고 있지 않다. 이에 따라 원래 계획했던 물동량 규모를 유치하고자 하는 항만당국의 의지는 항만요율 인하, 임대료 인하, 포트 세일즈 강화, 포트 얼라이언스 구축 등으로 나타나고 있다.

이와 같이 정부는 소위 두 포트(two port) 정책을 추진하고 있으나 일부 항만에서 시설수급 불균형, 화물의 중심항만 집중도 약화, 양 항만 간의 지나친 경쟁 등과 같은 문제점이 누적되고 있다. 더구나 이러한 문제점은 구조화 및 정착화되는 경향을 보이고 있다. 특히 시설수급의 불균형 상태에 직면한 광양항의 경우 추가시설 개발이 보류상태에 있다. 이러한 상황을 이유로 현재 직면한 어려운 상황을 개선하기 위한 처방이 시급히 요구되고 있다.

그러나 현행 두 포트 정책을 향후 어떻게 끌고 나가야 할 것인지에 대해서는 뚜렷한 의견이나 정책방안이 제시되고 있지 않다. 뿐만 아니라 다수의 이해관계를 아우르는 공감대조차 형성되지 않고 있다. 지역사회에서는 각기 해당 지방항만의 중심성 강화를 요구하고 있으며 타 항만의 개발은 조정되어야 한다는 주장을 강조하고 있다. 이러한 상황에서 정부는 뚜렷한 문제의식을 통하여 대안 제시 및 새로운 정책방향을 강구해 나가야 한다.

2) 우리 항만의 위기징후에 대한 대응방안 강구 필요

2000년대 후반 들어 동북아를 둘러싼 물류환경이 급변하고 있다. 이러한 변화의 동력이 되고 있는 대표적인 정책으로 중국과 일본의 자국항만육성정책 강화를 들 수 있다.

첫째, 중국의 ‘항만개발정책’이다. 중국은 지속적으로 항만을 개발하여 인근국가 경유 물동량을 감소시키고 있다. 이에 따라 우리나라가 유치 가능한 환적물동량의 비율도 감소되고 있고, 향후에도 과거와 같은 속도로 증가되기는 힘들 것으로 전망되고 있다.

둘째, 일본의 ‘전략항만’ 정책이다. 종래 일본은 도쿄, 요코하마, 나고야, 요카이치, 오사카, 고베항 등 6개 항만을 ‘수퍼중추항만’ 육성대상에 포함시켰다. 그러나 정책추진 결과 이들 다수 항만 모두를 수퍼중추항만으로 육성시키는 데에는 실패하였다. 이에 따라 2009년 후반 일본정부는 일본의 ‘대표항만’을 1~2개로 축소·지정하여 집중·육성하려는 ‘전략항만’ 정책을 실시하는 것으로 정책을 전환하였다. 그리고 전략항만과 일본 지방항만 간에는 저렴하고도 효율적인 연안 네트워크를 구축하여 우리나라를 경유하는 수출입 물동량을 감소시키려 하고 있다.

중국과 일본의 이러한 자국항만 육성정책과 자국항만 간 연계 네트워크 전략은 우리나라 항만에 적지 않은 영향을 미칠 것으로 전망되고 있다. 이에 대한 국내 항만당국의 대응방안 강구가 시급한 실정이다.

3) 글로벌 항만시장 확보경쟁에 대한 대응 시급

1980년대 이후 진행되고 있는 글로벌화는 21세기 들어서도 계속해서 확대되고 있다. 특히 오늘날 항만 분야에서는 글로벌 항만운영사업이 항만 운영업체뿐만 아니라 국가경제의 성장을 위한 필수적인 사업으로 정착되고 있다. 그리하여 주요 글로벌 터미널 운영업체가 이 시장에서 확고한 기

반을 구축하고 있다. 이뿐만 아니라 오늘날에는 해운·항만 당사자의 영역을 뛰어넘어 투자은행(Investment Bank)은 물론이거니와 각종 연금·기금들도 이 사업에 투자하고 있다. 더구나 항만당국 및 국가도 이러한 민간기업의 글로벌 진출을 지원하고 있다.

이러한 시대적 흐름에 부응하기 위해 우리 정부 및 항만물류기업은 글로벌화 추진 목표를 설정해 왔다. 그런데 현재 추진하고 있는 글로벌화 정책이 과연 글로벌화를 달성하겠다는 뚜렷한 의도를 가지고 추진되고 있는지는 불투명하다. 왜냐하면 글로벌화의 추진 기치를 내걸고 있음에도 불구하고 이를 달성할 수 있는 역량을 갖춘 기업이 육성되지 않고 있으며 또한 글로벌화의 기반이 조성된 상태도 아니다.

글로벌 시장 진출의 필요성에 대해서는 정부 및 기업 모두 공감하고 있다. 그러나 이를 달성할 수 있는 구체적인 수단이 미흡한 실정이다. 이와 같이 실효성 있는 정책수단의 제시가 미흡하기 때문에 정책목표의 달성이 용이하지 않다.

만약 현재와 같은 상황이 지속된다면 일정기간 우리 항만물류기업의 세계항만시장 진출이 어려워지고, 그 결과 우리 항만과 항만물류기업의 국제경쟁력 강화도 곤란할 것으로 판단된다. 따라서 글로벌 물류시장에 적극 진출하여 시장을 개척할 수 있는 새로운 전략의 강구가 시급히 요구되고 있다.

4) 글로벌 물류·제조거점 육성이 시급

2000년대 들어 새롭게 추진되고 있는 항만배후단지의 조성은 이제 본격적인 궤도에 진입하고 있다. 항만배후단지의 조성은 동아시아의 생산·물류·판매거점으로서의 입지적 중요성을 세계적으로 부각시켜 이 지역으로 진출하려는 글로벌 기업의 물류를 뒷받침함과 동시에 항만 관련 고부가가

치 물류 비즈니스를 우리나라에서 수행하도록 함으로써 우리나라를 동북아의 글로벌 물류거점으로 육성하고자 하는 정책이다. 이는 성장동력이 약화되고 있는 우리나라 항만에 새로운 성장동력을 불어넣기 위한 범국가적인 사업으로 항만당국뿐만 아니라 관세당국, 산업당국 및 재정당국 등이 동시에 추진하고 있는 국가발전의 필수적인 사업으로 정착되어 있다.

그런데 현재 추진하고 있는 동북아 물류거점 육성 및 글로벌 물류기업 유치목표가 과연 원래 의도한 대로 추진되고 있는지는 불투명하다. 왜냐하면 항만배후단지에 유치되고 있는 입주기업의 외국인투자 비중이 미흡하며, 단지 내에서 이루어지는 물류 비즈니스가 고부가가치 물류보다는 단순 부가가치 활동을 주류로 구성되고 있기 때문이다. 또한 입주기업의 조업도나 물동량 창출도 계획했던 바를 훨씬 하회하고 있다.

이와 같이 동북아 물류거점 육성 및 글로벌 물류기업의 유치 필요성에 대해서는 정부 및 기업 모두 공감하고 있다. 그러나 물동량 창출 현황 등 항만배후단지 조성의 원래 목적을 달성할 수 있는 구체적인 전략이 미흡한 실정이다. 만약 현재와 같은 상황이 지속된다면 항만배후단지는 동북아 물류거점으로 기능하기보다는 수출입 물동량을 처리하기 위한 국내 물류거점 역할에 머물 가능성도 배제할 수 없다. 따라서 글로벌 물류거점 육성, 글로벌 물류기업 유치, 고부가가치 물류 비즈니스 제공, 물동량 창출 등을 위한 새로운 정책수단의 확보가 시급히 요구되고 있다.

5) 새로운 항만 부가가치 창출원 발굴

전술한 바와 같이 우리나라를 경유하는 환적물량 유치가능 규모의 향후 전망은 그다지 밝은 편이 아니다. 그렇기 때문에 물동량 유치를 위한 가일층의 노력이 요구된다.

그런데 현 상황을 타개하기 위한 갖가지 노력이 이루어진다 하더라도

과거 고도성장기와 같은 스피드로 물동량을 확보하기는 힘들 것으로 판단된다. 하물며 이러한 노력을 하지 않고 현 상황을 그대로 수용하여 자연적으로 발생하는 물동량만 취급하는 데 그친다면 부가가치 창출에는 한계가 있을 것으로 판단된다. 따라서 환적화물의 유치를 위한 다양한 정책방안의 강구가 요구된다. 그리고 이러한 노력과 함께 중장기적으로 항만 부가가치를 창출할 수 있는 새로운 동력의 발굴이 필요하다.

오늘날 세계 각국은 모두 글로벌화에 부응하고 있고 동북아에서는 중국과 일본도 이와 같은 정책기조를 새롭게 개발·실천하고 있다. 그리하여 항만에 ‘화물’ 이외에 ‘사람’을 유치하여 부가가치를 창출하려는 움직임이 개시되고 있다. 이러한 주위 여건을 감안하여 우리나라도 종래의 화물 취급 일변도로부터 사람, 관광객 유치 등 새로운 정책방안의 도입을 진지하게 고려할 필요가 있다. 이러한 정책도입 여부를 시급하게 고려하여 대응방안을 수립하지 않을 경우 동북아에서 형성되고 있는 항만관광시장을 잠식당할 수 있기 때문이다.

2. 연구의 목적

위와 같은 배경에 따라 본 연구에서는 현행 동북아 물류중심항만정책 등 소위 중심항만 구현정책으로부터 한 단계 나아가, 향후 2020년을 향한 새로운 환경 변화에 대응할 수 있는 새로운 정책방안을 강구하고자 한다. 구체적으로는 다음과 같은 내용을 연구의 주요 목적으로 삼고자 한다.

첫째, 2000년대 후반 들어 전개되고 있는 중국과 일본의 자국물량 자국항만 취급구조를 형성하려는 자국항만강화정책에 의해 초래되고 있는 우리나라 항만의 위기징후에서 벗어날 수 있는 방안을 강구한다. 구체적으로는 동북아에서 우리나라 항만의 영향력이 상실되는 상황이 초래되고 있기

때문에 이에 정면으로 대응·극복하여 우리 항만의 위상을 계속해서 높여 나갈 수 있는 새로운 경쟁력 강화방안을 강구·제시하고자 한다.

둘째, 2010년대에도 지속될 것으로 전망되는 글로벌화 및 글로벌 항만 시장 확대·심화 현상에 대응하여 우리나라 항만기업이 글로벌 항만시장을 개척·경영할 수 있는 실효성 있는 전략을 제시하고자 한다. 구체적으로는 인력·자금력·정보력 등의 분야에서 국내 항만기업의 글로벌 항만경영 역량의 양성방안을 강구·구축하여 글로벌 시장에서 우리나라 항만기업의 영향력을 확대시킬 수 있는 새로운 전략을 제시하고자 한다.

셋째, 지난 10년간 이상 지속되어 온 컨테이너선의 초대형화, 메가캐리어의 협상력 강화 현상이 향후 10년간에도 계속 강화될 것에 대비하여 우리나라 항만과 항만운영업체의 대응력을 강화하기 위한 근본적인 방안을 제시함으로써 우리나라 항만의 글로벌 경쟁력을 강화하도록 한다.

넷째, 글로벌 제조·물류기업의 동아시아 입지전략을 활용, 우리나라를 동아시아의 제조·물류 복합거점으로 육성하여 고부가가치 물류 비즈니스 및 임항형 산업클러스터로 조성할 수 있는 방안을 강구·제시한다. 그리하여 종래의 단순 물류부가가치 창출에 그치고 있는 항만배후단지를 고부가가치 공간으로 바꾸어 나갈 수 있는 실효성 있는 방안을 강구해 나가고자 한다.

다섯째, 항만 관련 고부가가치를 창출하고 있지 못한 현황을 반성하고 항만을 새로운 성장동력의 하나로 만들기 위한 새로운 항만 부가가치원을 발굴·제시하고자 한다. 그리하여 항만이 지역시민, 지역사회뿐만 아니라 국가경제에 지속적으로 공헌할 수 있도록 한다. 이를 통해 궁극적으로 종래 동북아의 ‘물류중심항만’으로부터 글로벌 시대를 선도하는 ‘선진항만’으로 발전할 수 있도록 한다.

3. 연구의 범위와 방법

1) 연구의 범위

이 연구에서는 2000년대 들어 나타나고 있는 새로운 항만환경 변화를 국내 및 세계를 대상으로 분석하고자 한다. 아울러 선진국항만, 개도국항만 및 신흥국항만 모두를 대상으로 한다. 그리고 정책수립 목표는 2020년으로 설정한다.

2) 연구의 방법

이 연구에서 활용하는 방법론은 다음과 같다.

첫째, 조사방법으로서 우선 항만물류 부문의 정책 추진내용과 환경 변화 등과 관련해서는 문헌조사, 인터넷 조사 등을 통해 기본적인 자료를 수집하고자 한다.

둘째, 전문가 및 이해관계자의 의견을 수렴·반영하기 위해 수차례의 정책토론회를 개최하였다. 이해관계자인 선사, 터미널 운영사, 화주 및 항만당국 등의 담당자와 학계 전문가를 포함하여 6차례의 정책토론회를 개최하였다. 이러한 이해관계자 간 정책토론회 개최는 새로운 정책방안 강구 및 산업화 방안에 큰 도움을 주었고, 연구의 완성도 및 질적수준 향상에 도움이 되었다.

| 표 1-1 | 연구진행과정상 정책토론회 수행실적

| 회수 | 일시 | 참석자 | 토의내용 |
|--------------|--------------|---|---|
| 제1차 정책토론회 | 2010. 3. 26 | 전문가(학계) 1명 산업계(선사, 화주) 4명 정부 1명 연구진 4명 | 글로벌화 시대를 선도하는 우리 나라항만물류의 선진화 방향 |
| 제2차 정책토론회 | 2010. 5. 7 | 전문가(학계) 2명 산업계(선사, 항운, 화주) 3명 공공기관 1명 연구진 4명 | 항만기능 강화방안 및 글로벌 시장 진출방안 |
| 제3차 정책토론회 | 2010. 5. 31 | 전문가(학계) 2명 산업계(선사) 1명 공공기관 1명 연구진 3명 | 물류기업의 선진화 및 부산항 경쟁력 강화 방안 검토 |
| 제4차 정책토론회 | 2010. 10. 23 | 전문가(학계) 1명 산업계(선사, 화주) 4명 정부 1명 연구진 4명 | 물류시스템 및 연계운송시스템 의 고도화 및 물류기술 R&D 추진 방향 검토 |
| 제5차 정책토론회 | 2010. 10. 26 | 전문가(학계) 1명 산업계(선사, 화주, 항운) 4명 정부 2명 연구진 1명 | 선진항만 달성을 위한 목표 설정 및 세부추진과제 검토 |
| 제6차 정책토론회 | 2010. 12. 22 | 전문가(학계) 3명 산업계(선사, 항운) 3명 연구진 1명 | 보고서 내용의 전반 검토 및 자문 |

셋째, 관계전문가를 연구진행 과정에 자문위원으로 활용하였다. 해외 현지 특히 싱가포르의 항만물류 선진화의 내용과 시사점을 파악하기 위해 싱가포르 전문가를 참여시켜 새로운 항만정책 비전 및 실천방안 강구에 활용하였다.

이와 같이 이 연구에서는 문헌조사, 전문가 및 이해관계자 정책토론회 개최, 전문가와의 공동연구 등 다양한 방법을 도입함으로써 연구내용의 충실도를 높이는 한편, 객관성과 현실성을 높이고자 하였다.

3) 연구의 주요 내용

이 연구는 지난해에 이어 제2차 연구연도의 사업에 해당된다. 먼저 제1차 연도의 연구(2009년)에서는 동북아 물류중심항만정책을 평가하였다. 즉 동북아 물류중심항만정책의 내용과 추진성과 평가 및 향후 정책 추진 방향을 모색하였다.

제2차연도(2010년)의 연구인 이 연구는 제1차 연구의 성과를 바탕으로 동북아 물류중심항만정책의 후속정책 수립을 위한 새로운 정책방향을 제시하고자 한다. 구체적으로는 물류중심항만 정책수립의 배경이 되었던 환경 변화에 대응할 수 있는 새로운 정책비전과 목표 및 전략을 제시한다. 아울러 제시된 목표의 달성을 위한 세부추진과제를 강구·제시한다.

표 1-2 | 연차별 연구내용

| 연도 | 연구과제 | 주요내용 |
|-----------------|---|--|
| 1차년도 (2009년) | 동북아 물류중심항만정책의 평가 | 물류중심항만정책과 추진성과 평가 및 향후 정책 추진 방향 모색 |
| 2차년도 (2010년) | 글로벌 시대를 선도하는 선진항만 구축전략(동북아 물류중심항만 정책의 후속정책 수립 위한 새로 운 정책비전과 목표 및 선진항만 구현을 위한 세부추진과제 제시) | <ul style="list-style-type: none"> - 동북아 물류중심항만 기능구축의 위기 징후에 대응하고 다가오는 글로벌 시 대를 선도할 수 있는 선진항만 구축방 안 강구 - 2020년을 목표로 우리항만의 경쟁력 및 국제적 위상을 높일 수 있는 새로운 항만 비전 및 정책목표 제시 및 달성 가능한 세부추진과제 제시 |

특히 제2차연도에 해당하는 이 연구에서는 동북아 물류중심항만정책의 수립배경의 변화에 대응하여 우리 항만의 선진화를 달성할 수 있도록 2020년을 목표로 하는 새로운 항만정책의 발굴 및 구현방안 강구에 중점을 둔다.

연구의 주요 내용은 다음과 같다. 제2장에서는 선진항만에 대한 개념을 정의하고 이 연구에서 구현하고자 하는 선진항만의 구체적인 내용을 제시한다.

제3장에서는 최근의 국내외 항만환경 변화 및 주요국 항만정책의 추진 내용을 살펴본다. 여기에서는 글로벌화의 지속·확대, 글로벌 터미널운영업체의 글로벌 네트워크 확대, 중국항만의 자립구조 강화, 초대형선 운항의 보편화 및 메가 캐리어의 협상력 증대, 항만물류시스템의 고도화·시스템화 등을 언급한다. 또한, 이러한 글로벌 항만환경 변화에 대응하기 위한 세계 주요국 항만의 대응 현황을 살펴본다.

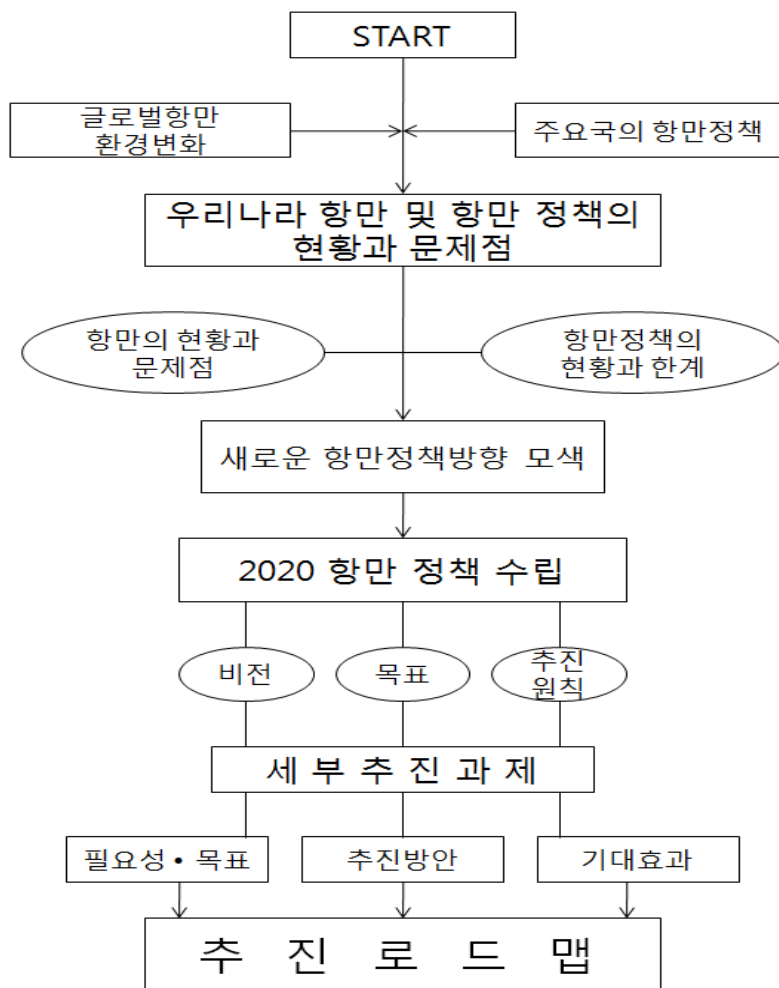
제4장에서는 위와 같은 세계 주요항만의 글로벌 환경 변화에 대한 대응정책과 관련하여 우리나라의 주요 항만정책 현황과 문제점 및 기존 항만정책의 한계를 분석한다. 이를 바탕으로 현재 직면해 있는 문제의 해결방안을 모색하고, 국내외 환경 변화에 대응할 수 있는 새로운 정책방향을 강구한다.

위에서 제시한 정책방향에 입각하여 제5장에서는 향후의 새로운 항만정책의 수립을 모색한다. 여기에서는 새로운 항만정책의 비전, 목표, 추진원칙을 설정한다. 이 연구에서는 글로벌 시대를 선도하는 선진항만 구축을 비전으로 설정하고 이를 달성하기 위한 세부추진과제를 제시한다.

제6장에서는 위에서 제시한 항만비전과 목표달성을 위한 세부추진과제를 5가지로 구분하여 구체적인 추진방안을 강구·제시한다.

제7장에서는 이상의 연구결과를 바탕으로 결론을 도출하고 향후의 정책 방안을 건의한다.

위와 같은 내용으로 구성되는 이 연구는 다음과 같은 순으로 진행된다.



| 그림 1-1 | 연구의 흐름도

4) 연구의 기대효과

이 연구에서는 지난 10여 년 동안 추진해 온 항만정책의 수립배경이 되었던 기조로부터 탈피하여 향후 10여 년 사이에 전개될 환경 변화를 전망하여 이에 대응해 나갈 수 있는 우리나라의 새로운 항만정책 방안을 강구·제시하고자 한다. 이 연구에서 제시되는 방안이 실천될 경우 현재 직

면해 있는 우리 항만의 위기징후 상태로부터 벗어날 뿐만 아니라 동북아 대권역의 으뜸항만 지위 구축, 항만배후단지의 글로벌 물류·제조 거점 육성, 새로운 부가가치원 발굴, 글로벌 항만물류시장의 개척을 통한 글로벌 항만경영 등 글로벌 시대를 선도하게 될 것으로 기대된다. 이는 궁극적으로 우리나라의 항만 및 항만물류산업의 발전과 국가의 새로운 성장동력으로 작용하여 국가발전에 기여하게 될 것이다.

제 2 장 선진항만에 대한 개념 정립

1. 선진국·선진사회에 대한 전통적 개념

이 장에서는 항만의 ‘선진화’ 내지는 ‘선진항만’에 관한 선행연구를 살펴보고, 이 연구에서 대상으로 하는 ‘선진항만’의 개념을 명확히 하고자 한다. 그런데 국제적으로나 국내적으로나 항만의 ‘선진화’ 내지는 ‘선진항만’에 관한 연구는 거의 보이지 않는 상태이다. ‘선진항만’에 대한 연구성과가 미흡한 것은 ‘선진’이라는 표현이 ‘항만’에서 활용된 사례가 거의 없기 때문인 것으로 판단된다.

그러나 항만의 ‘선진화’, ‘선진항만’의 구현이라는 정책방향은 우리나라에서는 매우 중요한 것이다. 선진사회 및 선진항만을 지향해 나가야 하는 우리나라에서는 이를 반드시 구현해야 하기 때문에 이 개념을 명확히 할 필요가 있다.

‘선진’(advanced, progressed, developed)이라는 개념은 일반 정치·사회·경제·문화 등의 측면에서 주로 강조·사용되고 있다. 반면 기술적 측면에서는 그다지 활용되고 있는 개념은 아니다. 예를 들어 산업부문에 있어서 ‘기술의 선진화’라는 표현을 사용할 수는 있으나, 이보다는 오히려 ‘기술의 고도화’, ‘기술의 현대화’ 등과 같은 표현이 보다 적절함을 알 수 있다. 따라서 물류·교통기능을 수행하는 ‘항만’의 경우 ‘선진화’보다는 ‘고도화’, ‘현대화’라는 표현이 더 적절하기 때문에 그동안 ‘선진화’라는 표현이 거의 활용되지 않았고 그 결과 이에 대한 연구도 거의 이루어지지 않은 것으로 판단된다.

그런데 ‘선진화’와 관련하여 빼놓을 수 없는 것이 ‘선진국’의 개념이다. 일반적으로 이해되고 있는 ‘선진국’이란 고도의 공업화를 달성하고 기술수

준 및 생활수준이 높으며, 경제발전이 크게 앞선 국가로 통칭된다. 선진국은 개도국에 대응되는 표현으로서 선진공업국, 부국 또는 고소득국으로 불리기도 한다.

국제협력개발기구(OECD)는 31개 회원국을 소득수준이 높은 고소득경제(High Income Economies)라고 하여 선진국으로 분류하고 있다.¹⁾ 국제통화기금(IMF)은 34개 국가를 선진경제(Advanced Economies)로 분류하고 있다. 유엔개발계획(United Nation Development Programme : UNDP)은 1990년 이후 인간개발지수(Human Development Index : HDI)를 개발하고 이 지수의 값이 0.788 이상되는 42개 국가를 선진국으로 분류하고 있다.²⁾ 또한 OECD 멤버 중 개발원조 및 빈곤퇴치를 목적으로 공적개발원조(Overseas Development Assistance : ODA)를 공여하는 국가로 구성된 개발원조위원회(Development Assistance Committee : DAC) 소속 24개국이 선진국으로 분류되어 있다. 한편 EIU(Economic Intelligence Unit)는 2005년에 생활표준 및 삶의 질에 관해 조사한 삶의 질 지수(Quality of Life Index)를 발표하여 상위 점수를 마크한 30개국을 선진국으로 분류하고 있다.³⁾ 이와 유사하게 Newsweek지는 2010년 8월 생활표준 및 삶의 질에 관해 조사하여 높은 지수를 획득한 국가를 선진국가로 분류하고 있다.⁴⁾ 이상에서 언급한 국제적 기관이 분류한 선진국에 포함되는 국가의 현황은 다음과 같다.

1) http://en.wikipedia.org/wiki/Developed_country

2) http://en.wikipedia.org/wiki/List_of_countries_by_Human_Development_Index

3) http://www.economist.com/media/pdf/QUALITY_OF_LIFE.pdf

4) <http://www.newsweek.com/2010/08/15/interactive-infographic-of-the-worlds-best-countries.html>

| 표 2-1 | 국제적으로 통용되고 있는 선진국

| 기관 | 기준 | 국가 |
|----------------------------------|---|---|
| 국제 협력 개발 기구 (OECD) | 고소득회원국 (High Income Economies) 31개국 | 오스트리아, 벨기에, 체코, 덴마크, 에스토니아, 핀란드, 프랑스, 독일, 그리스, 헝가리, 아이슬란드, 아일랜드, 이탈리아, 룩셈부르크, 네덜란드, 노르웨이, 폴란드, 포르투갈, 슬로바키아, 슬로베니아, 스페인, 스웨덴, 스위스, 영국, 이스라엘, 일본, 한국, 캐나다, 미국, 호주, 뉴질랜드 |
| 국제 통화 기금 (IMF) | 선진경제 (Advanced Economies) 34개국 | 호주, 오스트리아, 벨기에, 캐나다, 체코, 덴마크, 핀란드, 프랑스, 독일, 그리스, 홍콩, 아이슬란드, 아일랜드, 이스라엘, 이탈리아, 일본, 룩셈부르크, 몰타, 네덜란드, 뉴질랜드, 노르웨이, 포르투갈, 산마리노, 싱가포르, 슬로바키아, 슬로베니아, 한국, 스페인, 스웨덴, 스위스, 타이완, 영국, 미국 |
| 유엔 개발 계획 (UNDP) | 인간개발지수 (HDI) 0.788 이상의 42개국(2010년 4월, 우선순위) | 노르웨이, 호주, 뉴질랜드, 미국, 아일랜드, 리히텐슈타인, 네덜란드, 캐나다, 스웨덴, 독일, 일본, 한국, 스위스, 프랑스, 이스라엘, 핀란드, 아이슬란드, 벨기에, 덴마크, 스페인, 홍콩, 그리스, 이탈리아, 룩셈부르크, 오스트리아, 영국, 싱가포르, 체코, 슬로베니아, 안도라, 슬로바키아, UAE, 몰타, 에스토니아, 사이프러스, 헝가리, 브루나이, 카타르, 바레인, 포르투갈, 폴란드, 바베이도스 |
| 개발 원조 위원회 (DAC) | 회원국 24개국 (2010년) | 오스트리아, 벨기에, 덴마크, 핀란드, 프랑스, 독일, 그리스, 아일랜드, 이탈리아, 룩셈부르크, 네덜란드, 노르웨이, 포르투갈, 스페인, 스웨덴, 스위스, 영국, 일본, 한국, 캐나다, 미국, 호주, 뉴질랜드, EC |
| Economic Intelligence Unit | 조사대상 상위 30개국 (2010년, 우선순위) | 아일랜드, 스위스, 노르웨이, 룩셈부르크, 스웨덴, 호주, 아이슬란드, 이탈리아, 덴마크, 스페인, 싱가포르, 핀란드, 미국, 캐나다, 뉴질랜드, 네덜란드, 일본, 홍콩, 포르투갈, 오스트리아, 타이완, 그리스, 사이프러스, 벨기에, 프랑스, 독일, 슬로베니아, 몰타, 영국, 한국 |
| Newsweek | 조사대상 상위 30개 국가 (우선순위) | 핀란드, 스위스, 스웨덴, 호주, 룩셈부르크, 노르웨이, 캐나다, 네덜란드, 일본, 덴마크, 미국, 독일, 뉴질랜드, 영국, 한국, 프랑스, 아일랜드, 오스트리아, 벨기에, 싱가포르, 스페인, 이스라엘, 이탈리아, 슬로베니아, 체코, 그리스, 포르투갈, 크로아티아, 폴란드, 칠레 |

자료 : 1) wikipedia, http://en.wikipedia.org/wiki/Developed_countries

2) <http://www.imf.org/external/pubs/ft/weo/2006/01/data/groups.htm#1>

3) <http://www.imf.org/external/pubs/ft/weo/2010/02/pdf/c4.pdf#ae>

4) IMF Advanced Economies List. World Economic Outlook, Database-WEO Groups and Aggregates Information, October, 2010.

위에서 살펴본 바와 같이 선진국은 일반적으로 고소득국으로 구성되어 있으나, 분류하는 기관에 따라 상이한 국가도 있다. 즉 선진국의 범주에 포함되는 국가가 대개는 공통적이지만, 반드시 통일되어 있지는 않다. 이는 각 기관마다 선진국을 분류하는 기준이 상이하기 때문이다. 이러한 상황을 반영하여 유엔에서도 선진국과 개도국을 분류하고 있지는 않다. 이에 대해 유엔 관계자도 “선진국과 개도국에 대한 정의는 통계상의 편의를 위해 고안된 것일 뿐, 발전과정에 있는 특정국가나 지역이 도달한 상태에 대한 판단을 나타내는 것은 아니다.”⁵⁾라고 말한 바 있다.

이상에서 살펴본 바와 같이 선진국 개념에 대해서는 사실상 의견이 일치된 정의가 없다. 선진국 개념에 대한 일치된 합의가 없어 어떤 국가에서는 G7만을 선진국으로 보기도 한다. 또한 국제사회에서는 선진국 클럽으로 불리는 경제협력개발기구(OECD)의 가맹국을 선진국으로 취급하는 경향도 있다.

2. 선진국 분류기준

위에서 살펴본 바와 같이 선진국으로 분류되고 있는 국가에 대해 의견의 통일이 이루어지지 않은 것은 선진국에 대한 분류기준이 각기 상이하기 때문일 것이다. 이에 따라 여기에서는 위의 각 기관이 선진국으로 분류하는 기준을 살펴보고자 한다. 위에서 언급한 국제적인 기관이 분류하고 있는 선진국에 대한 기준은 다음과 같다.

5) <http://unstats.un.org/unsd/methods/m49/m49.htm>

| 표 2-2 | 국제적으로 통용되고 있는 선진국의 지표

| 기관 | 기준 |
|----------------------------|--|
| 국제협력개발기구(OECD) | 고소득경제국가 |
| 국제연합개발계획(UNDP) | ○ 수명, 교육기회(평균학습기간, 예상학습기간), 1인당 GNI - 3개 지표를 지수화하고 이를 평균하여 산출 - HDI가 0.788 초과하는 국가를 선진국으로 분류 |
| 개발원조위원회(DAC) | OECD 가맹국 중 공적개발원조 공여국 |
| Economic Intelligence Unit | 건강, 가정생활, 사회생활, 물질적 풍요, 정치적 안정 및 보안, 기후 및 지리, 직업안정도, 정치적 자유도, 남녀평등 |
| Newsweek | 교육, 건강, 삶의 질, 경제활력, 정치환경 |

자료 : 1) http://en.wikipedia.org/wiki/Developed_countries

2) http://en.wikipedia.org/wiki/List_of_countries_by_Human_Development_Index

3) http://www.economist.com/media/pdf/QUALITY_OF_LIFE.pdf

4) <http://www.newsweek.com/2010/08/15/interactive-infographic-of-the-worlds-best-countries.html>

먼저 1990년에 유엔개발계획(UNDP)은 인적개발의 수준을 선진상태, 중간상태 및 저개발상태로 분류하기 위한 기준으로 인간개발지수(Human Development Index)를 개발하였다. 이 지표에는 수명, 교육, 국민소득의 복합적인 요소가 포함되어 있다. 이 기준에 의하면 HDI 지수가 0.788 이상인 국가가 선진국으로 평가받는다.⁶⁾

Economic Intelligence Unit는 2005년에 삶의 질(Quality of Life) 지수를 발표하였다. 여기에는 건강, 가정생활, 사회생활, 물질적 풍요, 정치적 안정 및 보안, 기후 및 지리, 직업안정도, 정치적 자유도, 남녀평등 등 9가지 요인이 포함되어 있다. 이러한 요인의 점수를 종합하여 상위 30개국을 선진국으로 분류하고 있다.

한편 Newsweek지는 생활표준 및 삶의 질에 관해 조사한 바 있는데 기준으로서는 교육, 건강, 삶의 질, 경제활력, 정치환경 등을 종합적으로 측정하여 세계최고수준에 도달한 국가를 2010년 8월 15일 발표하였다.

6) http://hdr.undp.org/en/media/HDR_2009_EN_Complete.pdf; *Human Development Report 2009*, 2004, p. 171.

위와 같이 선진국의 범주에 관한 기준에 대해서는 많은 국제적인 기관들이 나름대로의 기준을 제시하고 있다. 그러나 아직까지 정설로 받아들여지고 있는 기준은 없다. ‘선진국’의 개념에 대한 세계적 차원의 통일된 분류기준이 부재한 상태를 반영하여 우리나라에서도 “선진화에 대한 개념이 아직 세계적으로 확정된 것은 없고 선진국에 대한 개념과 측정방법 또한 조사기관별로 다르다.”⁷⁾고 규정하고 있다. 이에 따라 선진국에 대한 기준은 아직 까지도 논쟁의 대상이 되고 있다. 아울러 위에서 제시한 특정기준을 충족한다고 하여 무조건 선진국으로 평가하기 힘든 측면도 있다.⁸⁾

이러한 현황을 반영하여 우리나라의 한반도선진화재단은 2008년도에 국가 선진화를 앞당기기 위한 차원에서 ‘국가선진화지수’를 개발하였다. 이 지수 개발을 주도한 문휘창 교수는 ‘선진화’의 구성요소를 다음과 같이 경제, 정치, 사회, 문화, 국제화 등 크게 다섯 가지로 분류하고 있다.

표 2-3 | 한반도선진화재단의 선진화 구성요소(평가지표)

| 대분류 | 중분류 |
|-----|--|
| 경제 | <ul style="list-style-type: none"> 소득(1인당 국민소득, 1인당 국민소득 성장지수, R&D지출, E-readiness) 분배(GINI계수, 남녀소득비율, 노사분쟁, 기회균등) |
| 정치 | <ul style="list-style-type: none"> 민주화(선거과정, 정치적 다원화와 참여, 정부의 기능, 정치적 안정성과 폭력 부재) 자유화(언론 및 신앙의 자유, 개인의 자유, 집회 및 결사의 권리, 법의 공정성 및 효력) |
| 사회 | <ul style="list-style-type: none"> 법질서(법질서 준수, 부패인지수, 윤리경영, 공공질서) 삶의 질(인간개발지수, 1인당 CO₂ 배출량, 생활지수, 사회안전망) |
| 문화 | <ul style="list-style-type: none"> 다문화공생사회(동등한 대우, 문화개방성, 외국인학생 수, 유학생 수, 국제이민) 세계문화표준창출(도서생산량, 영화생산량, 일간신문 발행부수, 방송국 수) |
| 국제화 | <ul style="list-style-type: none"> 국제참여(경제 측면의 국제화, 사회 측면의 국제화, 정치 측면의 국제화, 영어능력) 국제공헌(국민소득 대비 정부개발원조) |

자료 : 문휘창, 「국가선진화지수 연구 개발 결과」; 한반도선진화재단, 「대한민국 선진화 어디까지 왔나」, 2008. 9.; 「2010 국가선진화지수 결과 발표」; 한반도선진화재단, 「대한민국 선진화 어디까지 왔나」, 2010. 9, pp. 29~47.

7) 문휘창, 「2010 국가선진화지수 결과 발표」; 한반도선진화재단, 「대한민국 선진화 어디까지 왔나」, 2010. 9, pp. 29~47.

8) wikipedia, http://en.wikipedia.org/wiki/Developed_countries

<표 2-3>에 분류되어 있는 바와 같이 문휘창 교수는 ‘선진국’ 내지 ‘선진사회’를 ‘위의 다섯 가지 요소에 대한 상당한 평가를 획득한 국가 또는 사회’로 이해하고 있다. 이 기준은 선진국 또는 선진사회를 하나의 기준이 아니라 복합적인 기준을 충족하고 있는 국가 또는 사회로 이해하고 있어 상당한 설득력을 갖고 있다. 특정 기준의 충족만으로는 평가하기 힘든 선진국과 선진사회의 개념을 다수 기준의 충족으로 접근함으로써 해소하고 있는 것이다.

3. 서비스산업의 선진화정책 사례

위와 같이 ‘선진화’, ‘선진국’의 개념에 대한 일치된 의견이 아직까지는 부족하기 때문에 ‘선진화’, ‘선진국’ 그 자체에 대한 개념을 정의하기보다는 이와 관련된 다른 개념과 비교·접근하거나 또는 구체적인 사안으로 접근하는 시도가 이루어지고 있다. 예를 들면 우리나라의 서비스산업 선진화 정책이 있다.

‘선진화’ 개념이 구체적인 산업 부문에 적용되어 활발하게 사용되기 시작한 것은 우리나라에서의 일이며, 그것도 최근 들어서이다. 이명박 정부 들어 ‘선진화’라는 표현이 많은 분야에서 사용되고 있다. 특히 이는 이명박 정부의 정책 캐치프레이즈로 정착되어 있다. 즉 우리나라는 아직 선진사회로 발전한 상태가 아니기 때문에 선진사회를 향한 정책추진이 필요하고 이를 위해서는 정치, 경제, 사회 등 각 분야에 있어서 선진화가 요구된다고 하는 것이 선진화 캐치프레이즈의 주요 내용이라고 하겠다. 이러한 관점에서 향만의 선진화를 거론할 수 있을 것이다. 따라서 향만의 선진화 또는 ‘선진향만’ 구현이라는 정책방향은 선진사회를 지향하는 우리나라에 있어서는 매우 중요한 의미를 가진다고 할 수 있다.

정부가 선진화의 개념에 대해 자세히 정의하고 있지는 않으나, 산업부문에서는 실제로 이를 적용하고 있다. 따라서 선진화의 개념을 명확히 이해하기 위해 선진화의 개념을 활용하고 있는 실제의 정책사례를 살펴보고자 한다.

먼저 항만의 선진화와 관련된 유사한 개념으로 정부는 ‘서비스산업의 선진화’를 제시하고 있다. ‘서비스산업의 선진화’가 본격적으로 정책화된 것은 2008년 4월 28일 대통령 주재 ‘민관합도교제활성화회의’ 때이다. 이때 처음으로 ‘서비스산업 선진화 방안 : Service-PROGRESS I’이 정부 정책으로 확정되었다. 그리고 당시 서비스산업 부문에서 추진해야 할 정책방향으로 아래의 표와 같이 선진화(PROGRESS)를 제시하였다. 그러나 서비스산업의 선진화에 대한 구체적인 개념정의는 제시하지 않았다. 다만, 서비스산업 선진화의 비전으로서 i) 서비스산업에서 좋은 일자리가 많이 창출되는 나라, ii) 제조업과 서비스업이 함께 발전하는 나라라는 내용이 제시되었다. 이러한 비전하에 「Service-PROGRESS II」, 「Service- PROGRESS III」가 단계적으로 제시·추진되고 있다.

【 표 2-4 】 서비스산업 선진화 추진전략 : Service-PROGRESS

| | | |
|---|-------------------------|-------------------------------|
| P | Productivity | ▪ 서비스산업의 고부가가치화 달성 |
| R | Regulatory reform | ▪ 경쟁 제한적 규제 발굴 및 개선 |
| O | Openness | ▪ 해외 선진 기법의 도입·발전 |
| G | Global standard | ▪ 선진국 수준의 서비스산업 기반 마련 |
| R | Rivalry | ▪ 서비스산업의 체질 강화 |
| E | Environment improvement | ▪ 제조업과의 차별 해소, 서비스 친화적인 경영 환경 |
| S | Specialization | ▪ 서비스산업의 효율성 제고 |
| S | Scale economy | ▪ 서비스산업 수익향상과 비용절감 |

자료 : 재정기획부, 「성장동력 확충과 서비스수지 개선을 위한 서비스산업 선진화 방안 : Service-PROGRESS I」, 2008. 4. 25.

먼저 ‘Service-PROGRESS I’에서는 서비스수지 개선이 주요 목표로 설정되었으며 이를 실천하기 위해 관광, 의료관광, 교육 분야에 있어서 ‘경쟁력 강화’ 및 ‘지식기반서비스의 해외진출방안’ 등의 세부추진과제가 제시되었다.

한편 2008년 9월 18일에는 대통령 주재 ‘제2차 투자활성화 및 일자리 확대를 위한 민관합동회의’가 개최되어 ‘성장동력 확충과 서비스수지 개선을 위한 서비스산업 선진화 방안 : Service-PROGRESS II’가 발표되었다. 이 정책에서는 서비스산업에서 새로운 일자리를 창출하고 국민의 편익을 제고하는 데 중점을 두며 이를 위해 i) 서비스산업에 대한 규제를 합리화하여 기업의 투자를 활성화하고, ii) 선진적인 제도를 도입하여 새로운 기업의 창업을 촉진하며, iii) 국민들이 실생활에서 느끼는 불편을 해소하고 편익을 증진하기로 한다는 세부정책과제가 발표되었다.⁹⁾ 그러나 이 정책에서도 서비스산업의 ‘선진화’에 대한 구체적인 개념정의는 여전히 명확히 이루어지지 않았다.

계속하여 2009년 1월 14일에 개최된 위기관리대책회의에서는 ‘일자리 창출과 성장기반 확충을 위한 서비스산업 선진화 방안 : Service-PROGRESS III’가 발표되었다. 이 정책에서는 서비스산업에서의 일자리 창출과 성장기반 확충이 목표로 설정되고 이를 달성하기 위한 세부추진과제로서 i) 서비스산업에서의 맞춤형 인재양성, ii) 서비스산업의 직업훈련 확대, iii) 서비스산업의 R&D 확대 등이 제시되었다.¹⁰⁾ 이러한 일련의 정책추진에 따라 서비스산업을 선진화하기 위한 노력이 가속화되고는 있으나, 서비스산업의 ‘선진화’ 개념이 명확하게 이루어진 상태는 아니다.

위와 함께 2009년 5월 8일 대통령 주재의 ‘서비스산업 선진화를 위한

9) 재정기획부, 「성장동력 확충과 서비스 수지 개선을 위한 ‘서비스산업 선진화 방안 : Service-PROGRESS II’」, 2008. 9. 18.

10) 재정기획부, 「일자리 창출과 성장기반 확충을 위한 ‘서비스산업 선진화 방안 : Service-PROGRESS III’」, 2009. 1. 14.

민관합동회의’가 새롭게 개최되어 ‘경제난국 극복 및 성장기반 확충을 위한 서비스산업 선진화 방안’이 새롭게 발표되었다. 이 방안에는 물류 부문이 선진화 방안의 대상산업으로 포함되어 물류와 항만의 선진화 개념을 이해할 수 있는 계기가 되었다.¹¹⁾ 이 정책에서 물류 분야 서비스산업의 선진화 방안으로 제시된 내용은 i) 물류시장의 전문화 및 시장확대를 위한 제도 개선 ii) 육상운송의 효율성 증대를 위한 제도 마련 등이었다. 이러한 주요 정책방향을 구현하기 위한 구체적인 정책수단으로서는 i) 전문 물류기업의 역할 강화(물류시장을 3자물류로 전환) ii) 육상운송의 효율성 증대를 위한 제도 정비 iii) 창고업의 규모 확대 및 물류기술 개발을 위한 R&D 추진 등이 제시되었다.

이상에서 현재 정부가 추진하고 있는 서비스산업의 선진화 정책을 살펴해보았다. 그런데 위의 정책에서는 서비스산업 부문의 선진화를 달성하고자 하는 구체적인 수단은 제시·실천되고 있으나, 선진화에 대한 구체적인 개념정의는 이루어지지 않고 있다. 이는 선진화의 개념정의가 불필요하다고 판단될 정도로 명확하다는 의미이거나 아니면 개념정의를 둘러싼 불필요한 시간소모 및 논쟁을 회피하여 실효성을 중시하려는 실용정부의 특성에 기인하는 것이 아닌가 이해된다.

그런데 선진화의 개념은 위에서 제시된 일련의 선진화 정책에 나와 있는 주요 내용을 통해 이해할 수밖에 없을 것이다. 정부가 발표한 제1차 선진화 방안에서는 ‘경쟁력 강화’, ‘해외진출방안’이, 제2차 선진화 방안에서는 ‘규제의 합리화’, ‘선진제도 도입’, ‘국민의 불편 해소 및 편익 증진’, 제3차 선진화 방안에서는 ‘인재양성, 직업훈련 확대’, ‘R&D 확대’, 서비스산업 선진화를 위한 민관합동회의에서는 ‘전문화’, ‘제도 개선’, ‘효율화’, ‘R&D’ 등이 거론되었다. 이와 같이 선진화의 구체적인 내용이 매우 다양함을 알 수 있다. 이러한 내용을 종합적으로 검토할 경우 서비스산업의 선진화는 다음과

11) 재정기획부, 「경제난국 극복 및 서비스산업 선진화 방안」, 2009. 5. 8.

같이 ‘효율화’, ‘경쟁력 강화’, ‘서비스 제고’, ‘고부가가치화’, ‘선진기법 도입’, ‘수익성 향상’, ‘기술개발’ 등으로 이해할 수 있을 것이다.

4. 선진항만의 개념 정립

이 연구에서는 이상의 연구 성과를 바탕으로 다음과 같은 관점을 취하고자 한다.

1) 선진국 · 선진사회의 개념 정립

우선 선진사회 · 선진국 개념에 대해서는 한반도선진화재단의 분류기준과 접근방식을 수용하고자 한다. 왜냐하면 어떤 다른 기준보다 이 기준이 적합하다고 판단되기 때문이다. 이 기준은 정치, 경제, 사회, 국제관계, 문화 등 주요 분야를 망라하고 있다. 구체적으로는 38개 세부기준으로 분류하고 있다.

둘째, 선진국으로 분류된 평가지표를 객관적으로 측정하고 있다. 통계로 측정 가능한 지표에 대해서는 국제적으로 공인된 통계를 사용하고 있고, 계량화되지 않는 항목에 대해서는 설문자료를 활용하고 있다. 그리하여 상당한 객관성을 확보하고 있다.

셋째, 세계적 기관이 사용하는 기준 모두를 포괄하고 있다. i) 세계은행과 국제통화기금의 경제적 접근법, ii) IMD(International Institute for Management Development), WEF(World Economic Forum), IPS(The Institute for Industrial Policy Studies)의 경쟁력 접근법, iii) 유엔의 정치적 접근법, iv) UNDP, NEF(The New Economics Foundation), WDH(World Database of Happiness) 등 행복적 접근법과 같은 다양한 접근법을 종합하고 있다.

다만, 한반도선진화재단이 행한 분류에 대해서는 다음과 같은 문제를 제기하고자 한다. 첫째, 위에서 분류한 정치, 경제, 사회, 문화, 국제화 이외

에 다른 요소가 있을 수 있다. 그중에서도 가장 중요한 요소는 기술이라고 판단된다. 기술 요소는 경제 요소에 포함시킬 수도 있으나, 경제 요소에 포함시키기 힘든 측면도 가지고 있다. 예를 들면 첨단기술과 첨단산업의 확보 수준, 기술의 수출국이나 수입국이나의 여부 등이 이에 해당한다.

둘째, 선진국으로 분류되는 기준의 수준은 시대와 공간을 초월한 절대적인 것이 아니라 상대적인 것임을 인식할 필요가 있다. 예를 들어 오늘날 선진국으로 평가받는 경제수준의 하나로 1인당 국민소득 3만 달러가 거론되고 있다. 그런데 1인당 국민소득 3만 달러는 오늘날의 수준이다. 세계경제의 발전이 상대적으로 미약했던 18세기에는 선진국의 1인당 소득수준이 3만 달러를 훨씬 하회하였다. 이와 같이 1인당 국민소득이 선진국을 평가하는 기준의 하나는 되지만, 그 수준은 시대에 따라 변화한다는 점이다. 기술수준도 동일하다. 18세기에는 증기 이용 기술을 확보한 국가이면 선진국의 범주에 포함되었다. 그러나 증기 이용 기술이 기본이 되어 있는 오늘날에는 이 기술이 선진국과 개도국을 구분하는 기준이 될 수 없다. 오늘날에는 오히려 우주, 바이오, 생명공학, 유전공학, IT, 전자, 원자력 등의 분야에 있어서 선도적인 기술을 보유하고 있는 국가가 되어야만 선진국으로 불릴 수 있다. 이와 같이 선진국과 개도국을 분류하는 기준은 시대에 따라 상이한 것이다.

셋째, 선진화는 위의 다양한 분류와 기준 중 하나만 충족한다고 해서 달성되는 것은 아니라는 점이다. 위의 기준 중 상당수를 갖추어야 한다. 그런데 과연 몇 개 분야에 있어서 몇 점을 획득해야 선진국으로 평가받을 수 있는가 하는 것이다. 그런데 이를 명확하게 구분할 수 있는 객관적인 잣대가 있는 것은 아니다. 이는 궁극적으로 가치판단의 문제에 해당할 것이다. 그러나 최소한 일정기준 이상의 점수는 획득해야 할 것으로 판단된다. 적어도 정치, 경제, 기술 등의 분야에서 기본적인 요건이 충족되어야만 선진국으로 분류될 수 있을 것이다.

이러한 인식에 입각하여 선진국과 개도국의 기준을 재분류하면 다음과 같이 나타낼 수 있다.

| 표 2-5 | 선진국과 개발도상국의 기준 비교

| 분류 | 개발도상국 | 선진국 |
|-----|-------------------------------|----------------------------------|
| 경제 | ○ 낮은 소득 수준 ○ 분배의 불평등 | ○ 높은 소득 수준 ○ 분배의 평등 |
| 정치 | ○ 민주화 미흡 ○ 자유화 미흡 | ○ 고도의 민주화 ○ 고도의 자유화 |
| 사회 | ○ 법질서 체계 및 준수 미흡 ○ 낮은 삶의 질 | ○ 잘 정비된 법질서 체계 및 준수 ○ 높은 삶의 질 |
| 문화 | ○ 다문화 인식부족 ○ 세계문화표준 미흡 | ○ 다문화 공생사회 ○ 세계문화표준 창출 |
| 국제화 | ○ 국제참여 미흡 ○ 국제공헌 미흡 | ○ 국제참여 활발 ○ 국제공헌 활발 |
| 기술 | ○ 첨단기술 미흡 ○ 첨단산업 미흡 | ○ 첨단기술 확보 ○ 첨단산업 확보 |

2) 선진화 개념 정립

다음으로 ‘선진화’란 무엇을 의미하는 것일까. 이는 궁극적으로 개도국의 상태에서 선진국 상태로의 이행(transition)을 의미한다. 아울러 이행을 위한 촉진방안을 의미하기도 한다. 즉 ‘선진국으로 도약하기 위해 계획적·인위적으로 정책 또는 방안 등을 수립할 필요가 있는데 이때 추진되는 일련의 체계적인 과정’을 선진화로 정의할 수 있다. <표 2-6>은 이 개념을 잘 나타내고 있다.

| 표 2-6 | 선진화의 개념

| | | | | |
|-------|---|-----|---|-----|
| 개발도상국 | → | 선진화 | → | 선진국 |
|-------|---|-----|---|-----|

즉 개발도상의 상태에서부터 선진상태로 나아갈 수 있도록 정책을 수립하여 이를 추진하는 일련의 체계적인 과정을 선진화라고 할 수 있다.

3) 항만의 선진화 · 선진항만 개념 정의

이상과 같은 선진국 개념을 기반으로 하여 다음으로는 ‘항만의 선진화’ 개념에 접근하고자 한다. ‘항만의 선진화’ 개념을 이해하기 위해서는 항만의 본질적 개념에 대한 이해가 필요하다.

항만은 일정한 공간으로 구성되며, 그 공간에서는 ‘물류’, ‘교통’, ‘산업’, ‘생활’ 등의 다양한 기능이 이루어진다. 따라서 이러한 기능과 연관지어 개발도상의 항만과 선진항만을 구분할 수 있을 것이다. 이를 구분하는 기준을 나타내면 <표 2-7>과 같다.

표 2-7 | 선진국 개념의 항만에 대한 적용

| 선진국 · 선진사회 구분 기준 | | 선진항만구분기준 | |
|------------------|--|----------|---|
| 대기준 | 세부기준 | 대기준 | 세부기준 |
| 경제 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 소득 수준 ○ 분배 | 시설수준과 기능 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 항만시설 개발수준 ○ 선박의 체선 · 대기 수준 ○ 항만시설의 기능 범위 ○ 경쟁력 확보기반 조성 유무 |
| 정치 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 민주화 ○ 자유화 | 정치 | 적용대상 아님 |
| 사회 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 법질서 ○ 삶의 질 | 공간구조 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 도시공간구조와의 정합성 여부 ○ 복합 · 종합기능 확보 여부 - 물류 · 교통 · 생산 · 생활공간 |
| 문화 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 다문화 인식 ○ 세계문화표준 | 문화 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 항만 · 해양관광 · 레저 ○ 해양 · 항만 축제, 해양스포츠 |
| 국제화 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 국제참여 ○ 국제공헌 | 국제화 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 항만의 허브기능 ○ 해외항만시장 진출 ○ 항만 분야의 국제협력 |
| 기술 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 첨단기술 ○ 첨단산업 | 기술 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 항만시설 설계 · 시공 기술 ○ 자동화 · 고도화 · 대형화 ○ 첨단 운영시스템 ○ IT, RFID 활용 |

위와 같은 기준에 입각하여 개발도상항만과 선진항만을 구분하면 다음과 같다.

표 2-8 | 개발도상 항만과 선진항만의 개념 비교

| 항목 | 개발도상항만 | 선진항만 |
|--------------|--|---|
| 물류·교통 시설의 수준 | 시설 부족, 대기·혼잡 발생 | 여유 있는 시설, 대기·혼잡 제로 |
| 물류·교통 시설의 기능 | 물리적 기능발휘 위주 | 물리적 기능에 질적 기능 가미 |
| 물류·교통 경쟁력 | 낮은 경쟁력 세분화, 영세화 | 높은 경쟁력 대형화·통합화 |
| 물류·교통 관련 기술 | 항만설계·건설 기술 낙후 선진항만에서 기술수입 터미널 운영의 비체계화 자동화·정보화·고도화 미흡 | 최신 항만설계·건설기술 확보 항만기술 수출 터미널 운영의 시스템화 자동화·정보화·고도화(IT, RFID) |
| 국제화 | 국내화물취급(피더기능) 국내시장 중심 국제간 항만협력 부재 | 환적화물취급(허브기능) 해외시장 경영 국제항만협력 |
| 공간구조 | 지역사회와 부조화 도시기능과 마찰 | 지역사회와 조화 도시기능과 조화 |
| 생활, 산업 공간 유무 | 특정기능 일변도 단일항만 기능 | 종합기능 복합항만 기능 |

즉 물류·교통 기능과 관련된 항만시설의 개발상태, 항만시설의 기능 범위, 항만 관련 기술, 항만의 경쟁력, 국제화, 항만의 공간구조, 생활·산업공간으로서의 복합기능 수행 유무 등을 종합적으로 판단하여 선진항만에 대한 기준으로 삼을 수 있다. 이러한 다양한 기준에 관한 일정수준을 상당히 갖추어 선진상태에 도달해 있는 항만은 ‘선진항만’, 그렇지 못한 항만은 ‘개발도상항만’으로 구분할 수 있을 것이다.

위의 분류에 따른 선진항만은 어느 시대, 어느 지역의 항만이든 불문하고 달성하고자 하는 이상적인 항만상이라고 할 수 있다. 그리고 실제 이

러한 상태에 도달해 있는 항만도 있지만 대다수 항만은 이러한 상태로 나아가기 위한 개발도상에 있다고 할 수 있다.

특히 오늘날에는 항만시설의 개발수준 및 항만건설 기술 측면에서 개도국상태로부터 벗어난 항만이 적지 않다. 개도국·신흥국 등을 제외한 대다수 국가의 항만에 있어서는 시설수준 및 건설기술 문제는 해결하고 있다.

그러나 IT기술 및 가시화기술 등을 활용한 항만운영체계, 규모의 경제 및 범위의 경제를 활용한 고도의 항만경쟁력, 항만의 국제화, 도시공간(기능)과 항만공간(기능)의 조화 등 항만공간 및 기능의 범위 등에서는 만족스러운 상태에 도달해 있는 항만이 많은 것은 아니다. 싱가포르항 및 로테르담항 등과 같이 대다수 여건을 충족하여 선진항만으로 발전한 상태에 있는 항만이 있는 반면, 부산항·상하이항·카오슝항·도쿄항·LA/LB항 등 위의 모든 여건을 완벽하게 충족하지 못해 아직까지는 선진항만의 상태에는 이르고 있지 못한 항만도 있다. 물론 아시아, 아프리카, 동유럽, 중남미 등에 있어서는 위의 요건뿐만 아니라 시설수준 및 기술수준조차 확보하고 있지 못한 개도국상태의 항만이 적지 않다. 따라서 이러한 항만은 개발도상항만의 상태로부터 선진항만의 상태로 전환하고자 노력하고 있다. 따라서 항만의 선진화는 ‘개발도상항만’의 상태로부터 ‘선진항만’의 상태로 나아가기 위해 체계적인 항만계획·정책하에 추진하는 일련의 추진과정이라고 할 수 있을 것이다.

| 표 2-9 | 항만의 선진화 개념

| 항목 | 개발도상항만 | 선진화 | 선진항만 |
|----------|--|-----|---|
| 시설수준 | - 시설 부족, 대기·혼잡 발생 - 물리적 기능발휘 위주 | ⇒ | - 여유시설, 대기·혼잡 제로 - 물리적 기능 및 질적 기능 |
| 건설기술 | - 항만설계·건설 기술의 낙후 - 선진항만으로부터 기술 도입 | ⇒ | - 최신 설계·건설기술 확보 |
| 운영체계 | - 터미널 운영의 비체계화 - 자동화·정보화·고도화 미흡 | ⇒ | - 터미널 운영의 시스템화 - 자동화·정보화·고도화(IT, RFID 등) |
| 경쟁력 | - 낮은 경쟁력 - 세분화, 영세화 | ⇒ | - 높은 경쟁력 - 대형화·통합화 |
| 국제화 | - 국내화물 처리 위주 - 국내시장 위주 - 국제항만과의 협력 부재 | ⇒ | - 환적화물 동시 취급(허브기능) - 해외시장 진출 - 국제항만협력 |
| 공간기능의 범위 | - 지역사회와 부조화 - 도시기능과 마찰 - 특정기능 일변도·단일기능 | ⇒ | - 지역사회와 조화 - 도시기능과 조화 - 종합기능·복합기능 - 항만관광, 해양축제 |

우리나라는 항만시설의 개발수준, 항만건설기술 등에 있어서는 이미 상당한 수준을 확보하여 선진항만으로 발전해 있다. 그리고 항만의 운영체계, 자동화·정보화·고도화(IT, RFID 등) 등 기술 분야도 선진상태로 진행되고 있다. 그러나 항만의 국제화, 항만시설의 기능, 항만의 공간구조, 산업·생활 측면에서는 아직도 선진상태로 이행하고 있지 못한 상태에 있다. 이에 따라 이러한 분야의 선진화가 요구된다. 그리하여 이 연구에서는 나머지 분야 즉 항만의 경쟁력, 항만의 국제화, 항만공간기능의 범위 등의 분야를 연구의 주요 대상으로 삼고자 한다.

제 3 장 글로벌 항만 환경 변화와 주요국 항만정책

1. 글로벌 항만 환경 변화

위에서 분석한 바와 같이 항만은 발전 상태를 기준으로 ‘개발도상항만’과 ‘선진항만’으로 분류할 수 있음을 알 수 있다. 그리고 선진항만은 어느 시대, 어느 지역의 항만에 있어서도 추구해야 할 이상적인 목표가 되고 있음도 알 수 있다. 따라서 2010년대에도 선진항만 추구는 우리 항만의 변함 없는 정책목표가 되고 있다.

그런데 2010년대에는 2000년대 및 그 이전의 시대와는 상이한 새로운 환경이 전개될 것으로 전망된다. 따라서 개발도상에 있는 항만, 그리고 그 이전에 이미 선진항만의 상태에 접어든 항만이라 할지라도 변화하는 2010년대에 적절히 부응하지 못하면 선진항만의 지위를 상실할 수도 있다. 즉 새로운 시대적 환경에 부응하여 끊임없이 변화·발전을 모색해 나가지 않으면 선진항만의 구축·유지는 불가능하다.

이러한 관점을 염두에 두고 이 장에서는 2010년대의 10여 년간 전개될 것으로 예상되는 새로운 항만환경 변화를 전망해 보고자 한다. 이 연구에서는 2010년대의 주요 항만환경으로 다음의 몇 가지를 지적하고자 한다. 첫째는 글로벌화의 확대, 둘째는 터미널운영업체의 글로벌 네트워크 구축 확대, 셋째는 중국항만의 자립구조 강화, 넷째는 초대형선 운항의 보편화 및 선사들의 협상력 증대, 다섯째, 항만물류시스템의 고도화·시스템화 등이다. 이하에서는 이러한 각 내용에 대해 살펴보고자 한다.

1) 글로벌화의 지속 · 확대

1980년대 이후 촉진된 글로벌화가 2010년대 후반에도 지속되고 있다. 특히 1978년 중국이 개혁개방 경제체제로 이행한 이후 글로벌화를 주도하고 있다. 아세아, 유럽을 에워싸고 있는 발트해 연안국가, 구 러시아 제국, 흑해 연안국가, 남미, 인도, 중동, 아프리카 북부 등으로 글로벌화의 물결이 확산되고 있다.

(1) 글로벌화의 지속 · 확대

1980년대 이후 진행되고 있는 글로벌화는 향후 보다 확대될 것으로 예상된다. 글로벌화의 확대에 따라 향후에는 모든 사업이 지구차원에서 이루어질 것으로 전망된다. 이러한 전망의 근거로는 정보기술(information technology : IT) 기술의 지속 발전, 교역의 지속적 확대 등을 들 수 있다.

첫째, IT기술이 끊임없이 진보하고 있다. 인터넷이 발달하자 모든 정보가 전 세계를 대상으로 순식간에 전달되고 있다. 전 세계의 네티즌이 인터넷을 통해 정보를 입수하고 있다. 이 정보를 바탕으로 세계를 무대로 하는 의사결정 및 행동이 이루어지고 있다. 공급자에게는 시장의 범위가 종래의 국내시장에서 세계 시장으로 순식간에 확대되었다. 거래의 범위가 세계적 차원으로 확대됨에 따라, 물류도 세계적 차원으로 확대되어 인터모달을 통한 문전(door to door) 운송이 늘어나고, 이에 따라 전 세계를 연결하는 물류 네트워크가 형성되고 있다.

둘째, 국가 간의 교역이 증대하고 있다. 국제 간 상품거래 및 자본거래 규모는 그동안 꾸준히 증가해 왔는데 이러한 경향은 향후 보다 확대될 것으로 전망된다. 이러한 추세를 확대시킨 대표적인 정책으로서 세계무역기구(World Trade Organization : WTO) 및 자유무역협정(free trade agreement :

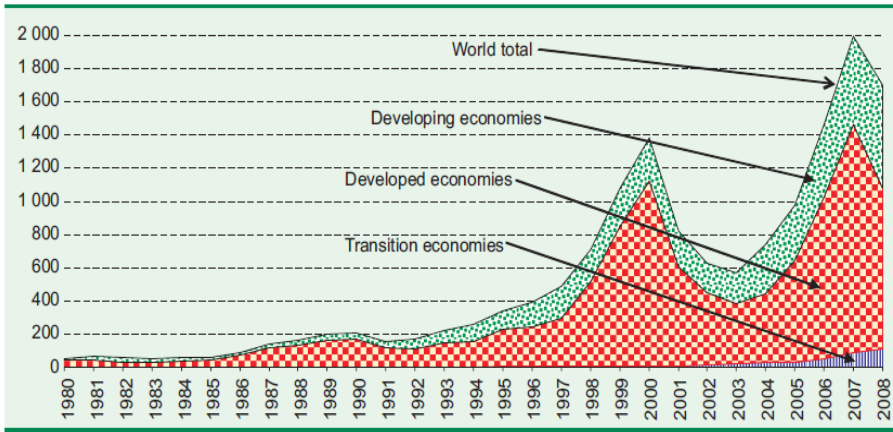
FTA)의 체결을 들 수 있다. WTO는 세계 모든 국가를 대상으로 무역의 자유화를 확대하자는 것이 주요 내용인데, WTO의 가맹국 수는 계속 확대되고 있다. 과거 관세와 무역에 관한 일반협정(General Agreement on Tariffs and Trade : GATT) 체제하에서는 케네디라운드에 62개국, 도쿄라운드에 102개국, 우루과이라운드에 123개국이 참여하였으나, 2001년 이후 도하라운드에는 147개국이 참여하였다. 무역자유화의 대상도 계속 확대되고 있다. 초기에는 자유화의 대상이 상품에 국한되었으나, 그 후 서비스 및 투자분야로 확대되었으며, 이제는 농업, 지적재산권 보호 및 무역·투자에 영향을 주는 국내조치 등으로 확대되었다.

이와 함께 FTA도 급속히 확산되고 있다. WTO가 세계적 차원의 무역자유화 촉진에 주안점을 두고 있다면, FTA는 특정지역 내의 무역자유화를 촉진하는 데 주안점을 두고 있다. 그런데 FTA의 체결범위는 1990년대 이후 현저히 증가하고 있다. 1980년대에는 10건 미만에 불과했으나, 1990년대 전반에는 31건, 후반에는 60건, 2000년 이후에는 40건으로 증가하였다. 1990년대에는 구미선진국에 의한 FTA 체결이 가속화 되었으나, 최근에는 개도국 관련 FTA, 지역횡단적인 FTA 등도 증대하고 있다. 또한 FTA 체결의 내용도 점차 확대되고 있다. 초기단계에서는 체결당사국 간의 관세철폐 또는 관세인하를 통한 무역의 촉진에 비중을 두고 있었다. 그러나 2000년대 들어서는 관세철폐뿐만 아니라 투자, 경쟁정책, 지적재산, 정부조달, 인력이동의 원활화, 전자상거래, 환경, 노동 관련 제도 분야 협정대상이 확대되고 있다. 이와 같이 최근의 FTA는 관세뿐만 아니라 폭넓은 분야를 대상으로 하고 있다는 점에서 경제연대협정(Economic Partnership Agreement : EPA)으로도 불리고 있다.

셋째, 세계적 차원의 규제완화로 인해 국경의 장벽이 소멸되고 있다. 자본의 이동, 사람의 이동, 상품의 이동, 자원의 이동에 대한 각종 제약이

점차적으로 소멸되고 있다. 이에 따라 기업의 입지가 세계적으로 이동하고 있다. 1980년대 이후 소위 신자유주의 이념을 바탕으로 규제가 완화되었다. 규제완화는 기업의 국제적 이동현상을 촉진하기 위해 취해졌다. 이러한 과정에서 주요 산업이 국제시장 및 국제생산 네트워크로 연결되기 시작했는데, 특히 이 과정에서 산업의 글로벌화를 뒷받침하기 위해 시행된 선진국에서의 국제금융거래 규제완화, 투자유치를 위한 인력고용에 대한 규제완화 등은 곧바로 전 세계로 파급되었다. 그리고 WTO 및 FTA 체결을 위한 교섭, 체결 후의 협정 등을 통해 가맹국 간에 관련 정책·규제완화 등이 공유 내지 이전되고 있다. 이때 국경장벽 완화조치뿐만 아니라 서비스·투자 분야의 자유화를 통해 규제철폐, 절차의 간소화·투명화, 분쟁해결절차의 정비 등 투자에 관한 제반 규칙의 정비 및 통일화를 통해 비즈니스 환경이 개선되고 무역·투자 촉진제도가 확대되었다. 그리하여 이제는 각국의 정책이 단일 국가의 범위를 넘어 세계적으로 유사한 동조현상으로 나타나고 있다. 2008년 후반 금융위기를 해결하기 위한 국제적 차원의 경기진작책에서 나타나듯이 각국의 정책공조 현상은 보다 강화될 것이다. 이에 따라 오늘날 형성되고 있는 지구촌 경제는 보다 촉진될 것이고, 단일시장을 향한 발걸음은 보다 진전될 것이다.

넷째, 지구촌 단일시장이 형성됨에 따라 기업의 해외진출이 가속화되고 있다. 다음의 그림은 초국적 기업의 해외직접투자 규모를 나타내고 있다. 1980년도부터 증가하기 시작한 외국인직접투자 규모는 1990년대 이후 급속히 확대되었다. 2000년대 들어서는 더욱 확대되고 있다. 이러한 경향은 향후 계속해서 유지될 것으로 전망된다.



자료 : IMF, *World Economic Outlook*, 2009.

| 그림 3-1 | 외국인 직접투자(FDI)의 추이

(2) 글로벌기업의 세계 입지와 글로벌 항만물류시장 형성

기업 간에 전개되고 있는 치열한 경쟁은 코스트 다운을 모색하는 다양한 전략을 유도하고 있다. 이와 때를 같이 하여 구축되고 있는 효율적 물류 체계는 기업의 글로벌 입지전략을 촉진하고 있다. 그리하여 글로벌 기업들은 국제경쟁력 강화를 위해 기업의 입지를 전 세계적으로 전개해 왔다. 글로벌 기업은 임금이 저렴하고 시장이 형성되어 있으며, 사업하기에 리스크가 적은 국가이면 체제를 불문하고 입지로 선택하고 있다.

글로벌화 및 대규모 기업의 세계적 입지전략에 의해 선진국뿐만 아니라 개도국 및 신흥국도 글로벌 기업에게 문호를 열고 외자유치를 통한 경제성장을 중시하고 있다.

이에 따라 선진국은 물론이거니와 아시아, 중동, 인도, 러시아, 동유럽, 남미, 아프리카 등 개도국과 신흥국 등 세계 전 지역이 글로벌 기업을 유치하기 위한 전략을 전개하고 있다. 이들 국가는 외국기업 유치제도를 정비할 뿐만 아니라 입주기업의 편의를 위해 각종 물류시설을 건설하고 있는데 그중 대표적 시설의 하나로서 항만터미널 개발을 들 수 있다.

항만터미널의 개발은 비단 선진국뿐만 아니라 개도국 및 신흥국에서도 대규모로 이루어지고 있는데 이때 개발자금, 운영기술, 영업력 등이 갖추어져 있는 항만운영업체가 선호되고 있다. 이에 따라 이러한 요건을 갖춘 글로벌 터미널 운영업체(Global Terminal Operator : GTO)가 글로벌 항만시장으로 진출하고 있다.

특히 1990년대 이후 2000년대까지는 중국과 아세안, 아시아 NIEs 등이 글로벌 기업유치의 주요 국가로 등장하였다. 2000년대 중반 이후에는 브라질, 인도, 베트남, 인도네시아 등 동남아시아 국가도 글로벌 기업유치의 주요 국가로 등장하고 있다. 이러한 추세가 최근에는 방글라데시, 아프리카, 중남미 등 세계 모든 국가로 확산됨에 따라 글로벌 기업의 세계적 입지전략은 향후 더욱 가속화될 전망이다. 여기에는 다음과 같은 요인이 작용하고 있다.

첫째, 세계의 경제강국으로 등장하고 있는 중국이 서부지역을 대규모로 개발하고 있다. 연해지역의 집중적인 개발로 인해 서부지역과의 상대적인 격차가 심해져, 사회적 갈등이 발생하고 있기 때문에 이를 해소하기 위한 차원에서 서부대개발을 추진하고 있다. 이를 위해 연해지역과 서부지역을 연결하는 사회기반시설을 집중 투자하고 있고, 서부지역에도 보세구, 경제개발구 등의 설치를 확대하고 있다. 아울러 서부지역에 있어서도 외자유치를 위한 각종 인센티브를 제공하고 있다. 한편 장강과 연결되는 내륙도시의 물류효율화를 위해 장강의 내수로 운송체제를 개선하는 등 물류효율화 정책을 전개하고 있다. 이에 따라 이들 서부지역으로의 글로벌 기업입지가 증가하고 있는데, 이러한 추세는 향후 상당기간 지속될 것으로 전망된다.

둘째, 신흥국의 외자유치를 통한 경제성장에 대한 강한 의지이다. 전술한 바와 같이 종래 아시아에서는 중국의 외자유치가 압도적인 비중을 점해왔다. 그러나 외국인직접투자(Foreign Direct Investment : FDI)가 이제 중국으로부터 아세안지역으로 전환하고 있다. 이러한 경향은 개도국에 대한 해외

직접투자 규모의 급속한 증가에 잘 나타나고 있다. <표 3-1>은 최근 10여 년간 세계의 해외직접투자 유치 규모를 나타내고 있다. 이 표에 의하면 개도국으로 유입되는 해외직접투자 규모가 지속적으로 증가하여 지난 10여 년간 전 세계 해외직접투자 규모 중 개도국으로 유입된 비중이 10% 이상 증가하였다. 그리고 해외직접투자의 원천 중 80% 이상이 선진국에서 개도국으로 유입된 것으로 나타나고 있다.

| 표 3-1 | 외국인직접투자(FDI) 유입 추이

단위 : 백만 달러

| 국가 | 1996 | 1997 | 1998 | 2006 | 2007 | 2008 |
|------|---------|---------|---------|-----------|-----------|-----------|
| 전 세계 | 358,869 | 464,341 | 643,879 | 1,461,074 | 1,978,838 | 1,697,353 |
| 선진국 | 211,120 | 273,276 | 460,431 | 972,762 | 1,358,628 | 962,259 |
| 미국 | 76,453 | 109,264 | 193,375 | 237,136 | 271,176 | 316,112 |
| 개도국 | 135,343 | 172,533 | 165,936 | 433,764 | 529,344 | 620,733 |
| 브라질 | 10,496 | 18,745 | 28,718 | 18,822 | 34,585 | 45,058 |
| 인도 | 2,426 | 3,351 | 2,258 | 20,336 | 25,127 | 41,554 |
| 중국 | 40,180 | 44,236 | 45,460 | 72,715 | 83,521 | 108,312 |
| 러시아 | 2,479 | 6,243 | 2,183 | 29,701 | 55,073 | 70,320 |

자료 : UNCTAD, *World Investment Report*, New York and Geneva, 1999.; UNCTAD, *World Investment Report*, New York and Geneva, 2009.

| 표 3-2 | 외국인직접투자(FDI) 유출 추이

단위 : 백만 달러

| 국가 | 1996 | 1997 | 1998 | 2006 | 2007 | 2008 |
|------|---------|---------|---------|-----------|-----------|-----------|
| 전 세계 | 379,872 | 475,125 | 648,920 | 1,396,916 | 2,146,522 | 1,857,734 |
| 선진국 | 319,820 | 406,668 | 594,699 | 1,157,910 | 1,809,531 | 1,506,528 |
| 미국 | 74,833 | 109,955 | 132,829 | 224,220 | 378,382 | 311,796 |
| 개도국 | 58,947 | 65,031 | 52,318 | 215,282 | 285,486 | 292,710 |
| 브라질 | 520 | 1,660 | 2,609 | 28,202 | 7,067 | 20,457 |
| 인도 | 239 | 113 | 19 | 14,344 | 17,281 | 17,685 |
| 중국 | 2,114 | 2,563 | 1,600 | 21,160 | 22,469 | 52,150 |
| 러시아 | 771 | 2,603 | 1,027 | 23,151 | 45,916 | 52,390 |

자료 : UNCTAD, *World Investment Report*, New York and Geneva, 1999.; UNCTAD, *World Investment Report*, New York and Geneva, 2009.

셋째, 유럽에서는 동유럽, 흑해지역 및 발트해 연안지역이 외국인직접 투자 유치에서 큰 성과를 달성하고 있다. 중부 유럽과 서부유럽은 이미 개발된 지역이기 때문에 신규개발 여지는 많지 않다. 투자를 하더라도 대체 투자를 행하거나 혹은 새로운 지역 발굴을 통한 신규확충이다. 이에 반해 동유럽과 북유럽의 발트해 연해지역은 개발정도가 상대적으로 낮아 향후 개발이 진전될 것으로 전망된다.

넷째, 효율적인 물류체계의 구축이다. 각국 모두 글로벌 기업의 유치에 수송, 배송, 물자의 효율적 운송을 중요한 것으로 인식하고 있다. 그리하여 교통인프라, 물류창고시설, 항만시설, 항공시설 등을 집중 투자하고 있다.

2) GTO의 글로벌 네트워크 확대

이와 같은 다양한 요인들로 인해 개도국 및 신흥국가로의 해외직접투자가 증대되고 있다. 이에 따라 이들 지역에 있어서 항만개발 수요가 급격하게 증가하고 있다. 항만개발 수요가 증가하는 이유는 다음과 같다.

첫째, 전술한 바와 같이 선진국·개도국 및 신흥국에 있어서 글로벌 기업의 입지에 의한 국제교역의 증가이다.

둘째, 세계 각국에서 전개되고 있는 터미널 운영사업의 민영화이다. 1980년대 및 1990년대에 개시된 터미널운영의 민영화는 오늘날에도 지속되고 있다. 1993년에 세계 컨테이너 물동량의 42%가 국영터미널에서 취급되었으나, 2006년도에는 19%로 떨어졌다. 1996~2006년간 국영터미널에서 취급된 총물량은 거의 동일함에도 불구하고, 민영터미널에서 취급된 물량은 급속히 증가하였다. 오늘날 전 세계 컨테이너 물동량의 80% 이상을 취급하는 100대 항만의 대다수는 민영체제를 유지하고 있다.¹²⁾

셋째, 세계 경제성장률을 2~3배나 증가하는 취급물량의 증대가 글로벌

12) UNCTAD, *Review of Maritime Transport*, 2008.

항만수요의 확대를 촉진하고 있다. UNCTAD에 의하면 2008년도에 세계 정기항로 중 무역당사국 간의 직항 서비스는 17.2%, 1회 환적항로는 62%, 2회 환적항로는 18.6%, 3회 이상 환적항로는 2.2%인 것으로 나타났다. 직항로보다는 환적항로가 훨씬 많다. 이로 인해 기점(Origin) 및 종점(Destination) 항만에서 취급된 물량을 훨씬 증가하는 규모가 처리되고 있는 것이다. 실제로 2008년도 세계전체 수출 컨테이너 물동량은 1억 3,700만TEU이었으나, 세계 전체 항만에서 취급된 물량은 5억 692만TEU이었다. 즉 수출물량보다 2.7배나 많은 물량이 취급된 것이다.

이렇게 증가하는 항만개발수요를 충족하는 투자주체로서는 자국의 기업도 포함되지만 외국의 글로벌 터미널 오퍼레이터들이 두드러진다. 글로벌 터미널 운영업체(global terminal operator : GTO)가 터미널 개발 및 운영을 주도하는 이유로서는 다음을 지적할 수 있다.

첫째, GTO는 많은 취급물량, 높은 생산성, 풍부한 경험, 높은 신뢰도를 가지고 있다. 더구나 GTO들은 세계 다수의 항만에 이미 네트워크를 갖고 있다. 이러한 역량은 이들 기업이 세계 다수 항만으로 진출하는 데 유리하게 작용하고 있다.

둘째, 세계적 영업망을 가진 대형선사도 GTO를 선호하고 있다. GTO는 화주나 선사가 원하는 효율적인 SCM이 확보될 수 있는 서비스를 제공한다. 이에 따라 GTO는 선사에 가장 적합한 서비스를 제공할 수 있는 것이다.

셋째, 글로벌 항만운영사업의 매력도 또한 높아지고 있다. 매력도란 궁극적으로 높은 수익성을 의미한다. 글로벌 항만운영의 선두주자인 홍콩의 HPH사와 싱가포르 PSA International사의 영업이익은 연평균 20~30%의 높은 수준을 보이고 있다. 이와 같이 글로벌 터미널 운영사업의 수익성이 높다는 것도 GTO의 해외진출을 촉진하고 있다.

넷째, 대규모 투자자본을 필요로 하는 등 투자자들의 관심을 끄는 사

안이 증가하고 있다. 예를 들어 물동량의 집중유치를 위한 생산성 향상이 특히 아시아 및 중동지역 등에서 제고되고 있다. 말레이시아의 Westports사는 2006년에 CMA-CGM사의 MV Puccini호를 취급하면서 시간당 452개를 하역하여 세계 신기록을 수립하였다. UAE의 Jebel Ali항은 FEU 2개, TEU 4개를 동시에 하역하는 tandem 크레인을 도입하였다. 중국의 선전항은 FEU 3개, TEU 6개를 동시에 하역하는 triple 크레인을 도입하여 시간당 64.17 박스를 처리하였다. 향후에는 FEU 4개, TEU 8개를 동시에 하역할 수 있는 Quad 크레인이 도입될 것으로 기대되고 있다. 이러한 생산성 증가는 많은 고가 장비의 도움으로 이루어지는 것인데, 이 요인은 자금유치 능력을 가진 GTO에게 유리하게 작용하고 있는 것이다.

이상과 같은 복합적 요인에 의해 글로벌 항만운영사업의 수요가 증가하고 이 사업에 투자하는 GTO의 기업규모를 확대시키고 있다. 터미널 운영업체 중 일부는 M&A 등을 통해 이미 초국적 규모로 성장한 기업도 적지 않다. HPH사와 같이 25개국 이상에서 50개 이상의 터미널을 운영하는 사례가 이를 뒷받침하고 있다. PSA International사도 세계 25개국에 거점을 확보하고 있다.

한편 GTO의 세계적 네트워크 구축전략도 다양하게 전개되고 있다. 초기에는 HPH, PSA International, 필리핀의 ICTSI사 등 항만하역업체가 주로 글로벌 시장에 진출하였다. 그러나 터미널 사업의 높은 매력도에 의해 실수요를 가진 선사들이 터미널 운영사업에 추가로 진입하였다. 대표적인 기업으로는 APMoller, MSC, CMA-CGM, NYK, COCSO Pacific, Evergreen, 우리나라의 한진해운과 현대상선도 이 대열에 합류하고 있다. 최근에는 해운·항만 관련 기업뿐만 아니라 투자은행은 물론이거니와 각종 연금·기금들도 항만운영사업에 투자하고 있다.

이들 기업이 글로벌 항만에 진입하는 데에는 여러 방식을 취하고 있다. 자금조달이 용이한 경우에는 Greenfield형 사업에 뛰어들고 있고, 여의

치 않을 경우에는 Brownfield형 사업도 추진하고 있다. 기존 기업의 인수합병 등도 유력한 수단으로 활용되고 있다. 하역형 GTO는 기본적인 운영 노하우를, 선사형 GTO는 실수요를 확보하고 있기 때문에 진입에 큰 제약요인이 따르지 않는다. 다만, 자금조달에 제약을 느낄 수는 있다. 이 제약요인을 보완해 주는 주체들이 나타나고 있는데 이들이 다른 아닌 투자은행 및 연기금들이다.

투자은행과 연기금은 실수요를 갖고 있지 않기 때문에 단독으로 사업을 수행하기는 힘들다. 따라서 이들은 하역회사 또는 선사와 동반하여 투자하고 있다. 대표적 기업으로는 미국의 AIG, Goldman Sachs, Morgan Stanley, 독일의 Deutsche Bank, RReef, 영국의 Peel Holdings, 캐나다의 온타리오교원연금(Ontario Teacher's Pension Plan Board : OTPPB), 온타리오시근로자연금(Ontario Municipal Employment Retirement), 호주의 Macquaire Bank사 등을 들 수 있다. 최근 들어서는 국부자산도 이에 뛰어들고 있다. 싱가포르의 국부자산 Temasek사 산하의 PSA International사를 통해 전술한 바와 같이 해외 네트워크 확대사업을 수행하고 있다. 2007년 두바이 정부에 의한 기업공개 이후 77%를 보유하고 있는 DPWorld사도 2006년에 P&O Ports사를 인수하였다. 그리하여 지금은 최대 규모의 GTO 중 하나로 성장하였다.

이들 투자기관이 GTO에 지분을 투자하자, GTO에 대한 투자가치는 계속 높아지고 있다. DPWorld사가 2005년에 CSX Terminal사를 인수했을 때 주가수익률은 14배이었다. Admiral Acquisitions사가 영국 최대 항만기업 ABP사를 인수했을 때는 15배, Deutsche Bank가 Peel Ports사의 일부지분을 인수했을 때에는 16배이었다. 그런데 2006년에 DPWorld사가 P&O Ports사를 인수했을 때에는 19로 올라갔다. 2007년 HHLA사가 기업공개를 단행했을 때 주가수익률은 24배이었다. 같은 해 ICTSI사는 25배, CMHI(China Merchant Holdings Internationals)사는 36배이었고, 온타리오교원연금이 OOIL사로부터 캐나다와 뉴욕항의 4개 터미널을 구입했을 때는 28배이었다. 중국 상하이항 SIPG사의

2009년 수입전망 대비 가격수준은 무려 58배로 나타난 바 있다. 글로벌 항만운영사업은 이제 해운·항만 전문기업의 투자대상에서 벗어나 일반투자기관의 투자대상으로 변화하고 있는 것이다.

3) 중국항만의 자립구조 강화

여태까지는 선진국이 세계경제 및 국제물류를 주도해 왔으나, 향후에는 이러한 경향에 상당한 변화가 예상된다. 그동안 외국에 주로 의존했던 중국항만이 이제 자립구조를 완성시키고 있기 때문이다. 이러한 징후는 곳곳에서 나타나고 있다. 특히 투자재원, 건설기술, 운영노하우, 마케팅 등에서 잘 나타나고 있다. 과거에는 이 모든 부문을 외국에 의존하였다. 그러나 점차 자국에서 조달하는 체제로 전환되고 있다. 그 구체적인 징후를 살펴보면 다음과 같다.

첫째, 투자재원이다. 중국이 항만시설을 개발하고자 했을 때 가장 부족한 것은 개발자금이었다. 투자자금 부족으로 인해 각 항만당국뿐만 아니라 중앙정부도 외자유치에 혈안이 되었다. 이를 위해 1985년 중국정부는 운영권 이외에도 법인세 감면 및 기타 각종 세제혜택까지 부여하였다.

이를 통해 확보한 외자로 터미널을 급속히 확충한 중국은 2000년대 후반에 들어 항만기업을 공개하였다. 기업공개는 증시상장을 통해 이루어지고 있는데, 홍콩 및 상하이증시가 대상이 되고 있다. 기업공개 현황은 <표 3-3>에 나와 있는 바와 같은 데, 상당한 인기를 끌고 있다. 중국은 이제 자국에서 확보한 자금으로 시설투자를 감당할 수 있는 상황으로까지 발전하였다.

| 표 3-3 | 중국 주요 항만운영사의 기업공개 현황

| 항만당국 | 내 용 | 비 고 |
|---------------------------------------|--|--|
| 상하이항 SIPG | <ul style="list-style-type: none"> - 2003.1 설립 - 2006.10 상하이 증시 상장 - 2010.3 주가 5.6위안 | 상하이시(44.23%), China Merchants(26.54%), Shanghai Tongsheng, Investment(16.81%) |
| Ningbo Port Co. | <ul style="list-style-type: none"> - 2008.4 설립(Ningbo Port Group의 자회사) - 2010.6 상하이 증시 상장 예정(전체 주식의 19%인 25억주, 액면가 1위안이나 주당 5.32위안으로 133억 위안 조달예정) - 2010.8 홍콩증시에도 23.5억주 상장 예정 | Ningbo Port Group(94.6%) China Merchants(5.4%) |
| Qinhuangdao Port Group | <ul style="list-style-type: none"> - 2010 상반기 상하이증시 상장계획 - 50억 위안 규모 | 항만개발재원으로 활용 계획 |
| Yantai Port Group Ltd | <ul style="list-style-type: none"> - Yantai Port Ltd를 설립, 항만관리·운영 - 2010.1.16. 자본금 33억 6,600만 위안 - 향후 상하이(홍콩) 증시 상장 예정 | YPL의 주주 : YPG(67.56%), Bao Steel(20%), China Shipping (10%), State Development & Investment Corp(2.44%) |
| Tangshan Port Group Co.Ltd | <ul style="list-style-type: none"> - 2010년 상하이증시에 기업공개. 전체 주식의 20%인 2억주, 10억 위안 공모 예정 - 조달자금으로 철강부두 3선석 건설 | 唐山港集團有限公司로서 탕산항 관리주체 |
| Dalian Port Company | <ul style="list-style-type: none"> - 2006.4.28 홍콩증시에 상장(H주식) - 2009.12.2 주가는 HK달러 3.14(액면가 1위안, HK달러 1.14) - 2010.4까지 PDA 주식을 상하이 증시에 A주식으로 12억주 신규상장, 4억 7000만 달러 조달계획 - 조달금액으로 터미널 확충 및 부채 상환 예정 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 모그룹인 PDA Corporation(대련항 집단유한공사)는 지주회사 - DPC는 자회사(PDA 67%, 상장 33% 보유) |
| Jiangsu Lianyungang Port Co.Ltd | <ul style="list-style-type: none"> - 2001.10.15 설립, 상하이증시에 상장 - 2009.11.28 모그룹(Lianyungang Port Group Co.Ltd)으로부터 2대 터미널의 지분을 인수 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 양대터미널 현황 - Lianyungang New Oriental CT(4선석) - New Bridge(Lianyungang) Terminal (15만 탱커선 1선석, 7만 벌크선 2선석) |

자료 : KMI 조사에 의함

이와 같이 하여 상하이증시에 상장된 중국의 항만운영사는 SIPG, Tianjin Port 등 11개사이며, 홍콩증시에 상장된 항만운영사는 Dalian Port, COSCO Pacific, China Merchants사 등 9개사로 나타나고 있다.¹³⁾

둘째, 건설기술이다. 여기에는 토목시설의 건설, 장비의 개발 및 생산 등이 포함된다. 그런데 상하이 양산항은 중국의 독자적인 기술로 완성된 항만으로 잘 알려져 있다. 오늘날 항만하역장비는 중국의 기업이 세계를 과점하고 있을 정도이다. 다시 말해 항만건설기술도 이제 독자적으로 해결할 수 있을 정도로 향상되었다.

셋째, 운영노하우이다. 중국은 초기에 운영노하우 부족으로 외국의 항만운영기업을 유치하였다. 그리고 이들과 합작하는 방식을 많이 활용하였다. 이를 통해 다양한 노하우를 익혔다. 이러한 노하우를 바탕으로 자신감을 얻은 중국은 항만당국의 민영화까지 단행하기에 이르고 있다. 이는 외자에 대한 49% 제한 철폐에서 잘 나타나고 있다. 즉 이제는 100% 외자기업과 경쟁이 가능하게 되었다는 자신감에서 제한규제를 철폐한 것이다. 아울러 2000년대 후반에 들어 행해진 항만 민영화를 통해 외국의 자본에 의존하지 않고 스스로 충분히 자금조달 및 운영이 가능하다는 점을 대외에 나타내고 있다. 이러한 과정을 거쳐 점차적으로 외국기업에 대한 의존도를 낮추고 있는 것이다. 한편 운영노하우에는 운영소프트 기술의 개발도 포함된다. 2009년에는 상하이항만당국이 독자적으로 국제물류에 있어서 RFID를 활용한 가시성 완성기술을 개발하였다. 보안에 있어서는 X선 장비의 세계 최대 수출국으로 이미 정평이 나있다. 이와 같이 중국은 이미 항만운영 기술에 있어서도 세계 수준을 달리고 있다.

넷째, 중국의 마케팅 능력 또는 브랜드이다. 중국의 항만은 그 규모 면에서 이미 글로벌 탑 랭킹 10위 중 5개를 점유하고 있다. 또한 향후 더욱 증가할 물동량을 바탕으로 글로벌 브랜드를 이미 획득하고 있다. 상하이항

13) 「KMI 국제물류위클리」, 제60호, 2010. 6. 16.

SIPG사는 2009년에 유럽의 쾰브뤼헤(Zeebrugge)항에 진출하였다. 터미널은 2006년 5월 개장된 APM터미널(1,900m)로서 2009년에 66만 8,000TEU를 처리하였다. 지분은 2009년 당시 40% 취득을 추진했으나, 글로벌 금융위기 여파로 무산된 후, 2010년 상반기에 다시 추진하여 25%를 취득하였다. 한편 SIPG사는 현재 장강주변의 30여 개 항만에 해운 및 물류합작사를 설립하여 운영하고 있다. Jiangyin Sunan International Container Terminal사의 지분 20% 및 Chongqing Jihai Shipping사의 지분 5% 보유 등이 대표적인 사례이다.

다섯째, 이러한 내용을 바탕으로 중국은 이제 외국항만에 대한 의존도를 낮추고 있다. 이미 방대한 시설을 개발하였으며, 향후에도 계속해서 시설을 건설해 나갈 계획이다. 이는 자국의 성장하는 물동량을 처리하기 위해서일 뿐만 아니라 외국항만에서 중계되는 자국 물량의 유출을 방지하기 위해서이다.

이와 같이 중국의 항만이 자립적 구조를 확보해 나감에 따라 여태까지 중국을 염두에 두고 정책을 추진해 온 우리나라로서는 기존 정책의 내용에 대한 재검토 또는 새로운 정책방향의 모색이 요구된다.

4) 초대형선 운항의 보편화 및 메가 캐리어의 협상력 증대

(1) 초대형선의 운항 보편화

초대형선의 운항이 증가하고 보편화되고 있다. 2010년부터 2014년까지 선박발주 척수 합계를 살펴보면 1만TEU급 이상이 149척으로 1위, 4,000~4,900TEU급이 125척으로 2위, 1,000~1,500TEU급이 88척으로 3위의 순위를 보이며 3가지 선형이 전체 선형의 50%를 차지함으로써 소형, 중형, 초대형 선박의 발주가 주종을 이루고 있음을 알 수 있다. 이러한 현황을 살펴볼 때 선박의 초대형화는 글로벌 금융위기에도 불구하고 꾸준히 진행될 것으로 판단된다.

| 표 3-4 | 선박 발주 현황과 인도 시기(2010년 6월 기준)

단위 : 척, TEU

| 구분 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 현재 | '10~'14 | 현재 대비(%) |
|-------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|-----|---------|----------|
| 500이하 | 6 | 9 | 2 | 18 | 8 | 1 | 0 | 0 | 0 | 347 | 9 | 2.6 |
| 500~999 | 57 | 65 | 80 | 62 | 52 | 8 | 0 | 0 | 0 | 720 | 60 | 8.3 |
| 1,000~1,499 | 44 | 54 | 55 | 63 | 65 | 15 | 5 | 3 | 0 | 612 | 88 | 14.4 |
| 1,500~1,999 | 18 | 31 | 29 | 43 | 30 | 9 | 3 | 2 | 0 | 586 | 44 | 7.5 |
| 2,000~2,499 | 3 | 15 | 13 | 9 | 14 | 9 | 0 | 0 | 0 | 301 | 23 | 7.6 |
| 2,500~2,999 | 39 | 31 | 38 | 23 | 16 | 11 | 8 | 5 | 0 | 417 | 40 | 9.6 |
| 3,000~3,999 | 10 | 19 | 13 | 22 | 26 | 13 | 0 | 0 | 0 | 304 | 39 | 12.8 |
| 4,000~4,999 | 21 | 35 | 44 | 58 | 48 | 29 | 39 | 9 | 0 | 579 | 125 | 21.6 |
| 5,000~5,999 | 9 | 10 | 16 | 23 | 8 | 10 | 12 | 0 | 0 | 292 | 30 | 10.3 |
| 6,000~6,999 | 13 | 8 | 21 | 27 | 22 | 13 | 2 | 1 | 0 | 179 | 38 | 21.2 |
| 7,000~7,999 | 2 | 2 | 4 | 3 | 2 | 12 | 9 | 3 | 0 | 36 | 26 | 72.2 |
| 8,000~8,999 | 23 | 13 | 13 | 19 | 13 | 22 | 9 | 4 | 0 | 179 | 48 | 26.8 |
| 9,000~9,999 | - | 10 | 6 | 5 | 1 | 5 | 0 | 0 | 0 | 61 | 6 | 9.8 |
| 10,000이상 | - | 3 | 6 | 13 | 34 | 67 | 33 | 2 | 13 | 39 | 149 | 382.1 |

주 : 1) 2006년도 8,000-8,999TEU 선박대수는 8,000TEU급 이상의 선박임

2) 2010~2014년까지는 주문 및 인도예정년도 기준임

자료 : Drewry, *Annual Container Market Review and Forecast*, 2006~2010

위의 표에 나와 있는 바와 같이 2010년 6월 현재 1만TEU급 이상 선박은 총 39척이지만, 2010~2014년까지 인도척수 합계 149척과 비교해 보면 증가율은 약 382%에 이르러 선박의 초대형화는 꾸준히 진행되고 있음을 알 수 있다. 2013년 1만TEU급 이상 선박의 발주 비율이 급격히 감소하고 있는 것은 글로벌 금융위기에 따른 발주 취소 및 연기에 따른 영향이 작용한 것으로 보인다. 그러나 조사시점이 2010년 6월을 기준으로 발주된 비율을 조사한 것이므로 향후 발주 척수는 더욱 증가할 것으로 보인다.

이와 더불어 기후변화에 따른 탄소배출 저감 영향으로 선박의 초대형화가 급진전될 것으로 보인다. 이는 기존의 8,000TEU급 선박의 연료소비량이 TEU당 약 30kg인 반면, 1만 6,000TEU의 경우¹⁴⁾ 약 17kg으로서 초대형선

이 약 80%의 연료절감 효과를 가지는 것으로 나타났다. 이는 초대형선이 별도의 탄소저감 장치나 저탄소 선박 개발 없이도 해운분야의 기후변화에 대응하기 위한 효과적 수단이 될 것으로 판단된다.

(2) 메가 캐리어의 협상력 강화

선사가 다수의 초대형선을 운항하고 세계 주요 항만을 기항하며, 경쟁 선사와 얼라이언스를 형성하자 항만 및 터미널 운영사에 대한 선사의 협상력이 강화되고 있다. 선사의 협상력이 강화되는 이유는 다음과 같다.

첫째, 선사는 대형화를 통해 많은 선박과 물량을 확보하고 있다. 세계 최대선사인 Maersk사가 소유 및 용선하여 운항하고 있는 선복량은 <표 3-5>에 189만TEU로 나와 있으나, Maersk사의 자료에 의하면 2009년 207만 TEU를 초과하였고, 연간 운송한 물량은 1,380만TEU에 이른 것으로 나타났다.¹⁵⁾ MSC사의 경우에는 선복량이 다음 표에는 139만TEU로 나와 있으나, MSA사의 자료에 의하면 2009년 173만TEU, 연간 운송물량이 1,029만TEU로 나타났다.¹⁶⁾

둘째, 단일 선사만으로 선박운항이 곤란하여 얼라이언스를 결성하는 경우 선복량은 130만~190만TEU에 이른다. 그랜드 얼라이언스, 뉴월드 얼라이언스, CKYH얼라이언스의 경우 선복량은 2009년에 각각 155만, 192만, 137만TEU로 나타났다. 이들 얼라이언스도 각각 연간 1,000만TEU 내외를 운송한 것으로 추정된다(<표 3-5> 참조).

셋째, 단일 항만에서 취급하는 물동량이 적게는 50만TEU, 많을 경우에는 250만TEU를 증가한다.

이와 같이 거대선사가 확보하고 있는 방대한 물량은 특정 항만의 터미

14) 국내 조선업계 전문가 의견에 따르면 1만6천TEU 컨테이너선은 1기의 엔진으로 운항 가능.

15) Maersk, Annual Report 2009, <http://www.maersk.com> 참조.

16) MSC, http://www.msccva.ch/about_us/facts.html

널 운영사가 가지고 있는 처리능력을 증가한다. 이러한 방대한 물량확보는 터미널 운영사와 항만당국에 대한 협상력의 강화 요인이 된다. 이들 선사들은 이러한 협상력으로 터미널 운영사와 항만당국에 하역료 인하, 생산성 제고, 임대료 인하, 항만이용 시의 기타 우대조치 실시 등 다양한 요구를 하고 있다.

표 3-5 | 주요 컨테이너 선사의 시장 점유율(2009년 2월)

| 컨테이너선사/얼라이언스 | 선복량(TEU) | 비중(%) |
|--------------|------------|-------|
| Maersk | 1,894,100 | 16.5 |
| CKYH 얼라이언스 | 1,371,254 | 11.9 |
| 그랜드 얼라이언스 | 1,552,713 | 13.5 |
| 뉴 월드 얼라이언스 | 1,918,800 | 16.7 |
| MSC | 1,387,200 | 12.1 |
| CMA-CGM | 895,400 | 7.8 |
| Evergreen | 619,300 | 5.4 |
| 기타 | 2,323,900 | 20.2 |
| 전체 | 11,489,000 | 100 |

주 : CKYH 구성원은 COSCO, K Line, Tang Ming, 한진해운, 그랜드 얼라이언스의 구성원은 NYK Hapag Lloyd, OOCL, MISC, 뉴 월드 얼라이언스의 구성원은 APL, 현대상선, MOL사 등임

자료 : Institute of Shipping and Logistics, *Shipping Statistics Yearbook 2009*, p. 81

이와 같이 거대선사가 확보하고 있는 방대한 물량규모는 기항하는 항만의 특정 터미널 운영사가 가지고 있는 처리능력을 증가하기도 한다. 이들 거대선사가 방대한 물량을 배경으로 취하는 항만선택 전략은 터미널 운영사와 항만의 성쇠를 좌우하기도 한다. 거대선사의 협상력이 압도적일 수밖에 없는 이유이다. 거대선사들은 이러한 강력한 협상력으로 터미널 운영사와 항만당국에 요율 인하, 신속한 하역작업, 여유 있는 시설의 건설 등 다양한 요구를 행한다.

메가 캐리어(mega carrier)는 때때로 인접한 대형항만을 대상으로 양항 공략전략을 실시하기도 한다. 대규모 물량을 활용하여 기존에 이용하고 있는 항만을 떠나 인접한 경쟁항만으로 이전하겠다는 의사를 표명한다. 인접한 항만은 상당한 물량이 유입될 것을 기대하여 경쟁항만보다 훨씬 유리한 인센티브를 제시한다. 그러면 기존 항만도 이를 좌시하지 않는다. 떠나지 못하게 하기 위해 새로운 인센티브를 제공하지 않을 수 없는 것이다. 이러한 전략의 대표적 사례가 바로 Maersk사에 의한 PTP항 및 싱가포르항 동시 공략이다. 싱가포르항을 이용해 온 Maersk사가 어느 날 인근 말레이시아의 PTP항으로 이전계획을 발표하였다. 이에 PTP항은 Maersk의 유치를 위해 온갖 노력을 기울이게 되고, 빼앗기지 않으려는 싱가포르항도 유리한 조건을 제시하지 않을 수 없다.

선사들이 이러한 양항공략전략을 구사하는 것은 다음의 두 가지 목적에 기인할 것이다. 첫째는 이전하려는 항만에서 매우 유리한 조건을 제공받을 것을 기대하기 때문이다. 둘째는 기존에 이용하고 있는 항만에서도 유리한 조건을 확보하기 위함이다. 이러한 양항공략전략을 통해 이전하려는 항만에서도, 이전하지 않는 항만에서도 유리한 조건을 확보하려는 것이다.

이와 같이 거대선사들의 항만공략전략은 항만당국으로 하여금 선사 위주의 서비스전략 채택을 불가피하게 만들고 항만시설의 과다건설 경쟁을 부추기고 있다. 선사들의 항만공략전략을 잘 감지하고 있는 항만이라 하더라도 연명을 위해서는 어쩔 수 없이 수단과 방법을 강구하지 않을 수 없다. 특히 공세적인 항만당국은 여유 있는 시설의 사전확보를 서두르기도 한다. 이때 대형선사를 유치하지 못하는 경우에는 시설잉여 등 심각한 문제가 발생하기도 한다. 거대선사들의 항만 좌지우지 전략에 항만이 대응할 수 있는 혁신적인 정책을 강구하지 않을 경우 이러한 경향은 지속될 수밖에 없을 것이다.

5) 항만물류시스템의 고도화 · 시스템화

컨테이너 선박의 초대형화에 따라 항만물류시스템이 고도화 · 시스템화되고 있다. 이러한 현상은 다음과 같은 사실에 잘 나타나고 있다.

첫째, 갠트리크레인의 성능과 능력이 향상되고 있다. 크레인의 성능은 인양중량의 증가, 인양속도의 향상, 운송길이(outreach)의 장대화, 권상하(hoist) 속도의 증가, 트롤리(횡행) 속도의 증가, 1회 작업 시 컨테이너 취급 개수의 증가 등으로 나타나고 있다. 특히 한꺼번에 인양하는 컨테이너 개수를 높이는 스프레더도 향상되고 있다. 최초에는 컨테이너 1개가 취급되었으나, 그 후 20피트 2개를 취급하는 트윈(twin) 크레인, 그리고 40피트 2개, 20피트 4개를 취급하는 tandem 크레인이 이미 활용되고 있다. 오늘날에는 40피트 3개, 20피트 6개를 취급하는 quad 크레인이 시험 가동되고 있다. 이러한 측면의 발전 현황은 <표 3-6>에 나와 있는 바와 같다.

표 3-6 | 안벽장비 사양 변화 추이

| 구 분 | 1세대 | 2세대 | 3세대 | 4세대 | 5세대 | 6세대 |
|-----------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-------------|-------------|
| 출현 시기 | 1966~1970 | 1971~1984 | 1984~1994 | 1994~1999 | 1999~2010 | 2010이후 |
| 아웃리치 (M) | 21~35 | 32~39 | 44~47 | 48~52 | 53~66 | 67이상 |
| 인양중량 (Ton) | 30.5 | 35 | 40.6 | 40.6~50.8 | 50.8~80 | 80~120 |
| 레일게이지 (M) | 16 | 16~30 | 30 | 30 | 30~35 | 35~42 |
| 인양높이 (M) | 21 | 32 | 32 | 34~36 | 36~42 | 36~42 |
| Hoist 속도 (m/min) | 36 | 55 | 55 | 60~75 | 70~140 | 70~140 |
| Trolley 속도 (m/min) | 120 | 180~210 | 180~210 | 180~210 | 210~240 | 240이상 |
| 크레인 자중 (Ton) | 450~600 | 650~850 | 900~1,000 | 950~1,250 | 1,250~1,450 | 1,450~2,000 |

자료 : 최상희 외, 「국내 컨테이너 항만기술개발 로드맵 수립연구」, 한국해양수산개발원, 2007을 보완
주 : 6세대 C/C 사양은 예측사양임



| 그림 3-2 | 갠트릭레인의 스프레더 기능 고도화 추이

둘째, 야드 이송장비의 기능 다양화, 야드장비의 고단적화가 이루어지고 있다. 안벽장비의 생산성 향상을 위한 이송장비의 기능 다양화, 야드장비의 고단적화 등 장비의 기능도 첨단화, 고효율화되고 있다. 예를 들면 이송장비에 있어서는 수동적 기능에서 능동적 작업기능을 갖춘 ShC(Shuttle Carrier), ALV(Automated Lifting Vehicle) 등이 개발되고 있다.

셋째, 하역장비 운전의 자동화가 이루어지고 있다. 종래에는 야드트랙터가 모두 인력에 의해 운전되었으나, 점차적으로 무인화가 이루어지고 있다. 갠트릭레인의 운전 자동화도 시도되고 있다. 그러나 현재는 계획되고 있는 정도에 불과하며, 아직 실현되고 있는 상태는 아니다.

넷째, 야드 내 장치공간이 확대되고 있다. 종래에는 3단적이 일반적이었으나, 점차 고단적화되어 오늘날에는 5단적이 일반화되고 있다. 아울러 야드장비도 1대가 취급 가능한 5단 6열의 구조에서 5단 10열의 구조로 광폭화되어, 고속처리기능을 발휘하고 있다.

| 표 3-7 | 야드장비의 변화 추이

| 구분 | 1세대 | 2세대 | 3세대 | 4세대 |
|------|-----------|------|------------------|------------------------|
| 주요장비 | 샤시, SC | RTGC | RTGC, RMGC, OHBC | RMGC, OHBC, HSS, WS |
| 단적수 | 1단1열~2단1열 | 4단5열 | 5단6열~8단10열 | 5단9열~20단6열 |
| 특성 | 저단적 | 고단적화 | 고단적화, 광폭화, 자동화 | 초광폭화, 고단적화, 부지효율화, 자동화 |

주 : 1) HSS : High Stack System, WS : Warehouse System

2) 4세대 중 HSS, WS는 현재 연구개발 중인 개념임

다섯째, 야드 운영이 시스템화되고 있다. 종래에는 야드트랙터와 갠트리크레인 간에 1:1 매칭 작업이 일반적이었다. 그러나 오늘날에는 불특정 야드트랙터와 불특정 갠트리크레인이 모두 복합적으로 연계되어 작업이 이루어지는 멀티작업 형태가 주종을 구성하고 있다.

2. 주요국 항만정책의 변화

위와 같은 2010년대의 환경 변화 전망에 대응하여 세계 주요국 항만은 지난 2000년대 후반 이후 선진항만으로 나아가기 위해 나름대로의 방식으로 대응하고 있다. 여기에서는 이러한 대응 현황을 살펴보고자 한다.

1) 대권역 형성과 으뜸항만 육성정책

(1) 거대항만(으뜸항만) 육성과 항만의 통합

초대형선의 운항이 보편화되자, 항만 간 경쟁에서 우위를 확보하기 위해 항만당국은 중심항만의 규모를 보다 더 확대하는 거대항만(으뜸항만 : Premier Port)) 육성정책을 전개하고 있다. 초대형선은 기항항만 수를 줄이

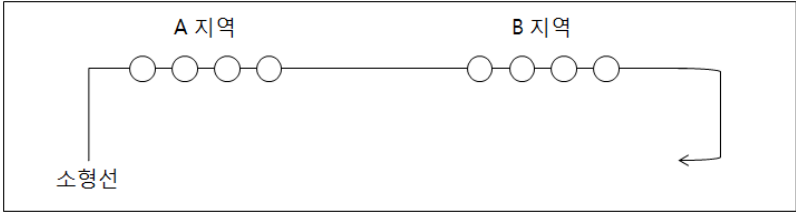
려고 노력한다. 왜냐하면 운항비용이 높기 때문이다. 그리하여 물동량이 많은 항만에는 초대형선을 배선시키고 물동량이 상대적으로 적은 항만은 기항지에서 제외시킨다. 대신 중소형선을 투입하여 대형항만과 연결시킨다.

그리고 오늘날의 대형항만은 단순히 Hub & Spoke 체제의 Hub 기능만을 수행하지는 않는다. 대형선과 대형선, 또는 대형선과 중형선, 중형선과 중형선, 중형선과 소형선 등을 연계하는 Relay 기능을 수행하기도 한다. 이에 따라 대형항만은 Kiss & Relay 기능¹⁷⁾을 수행하고 있다.

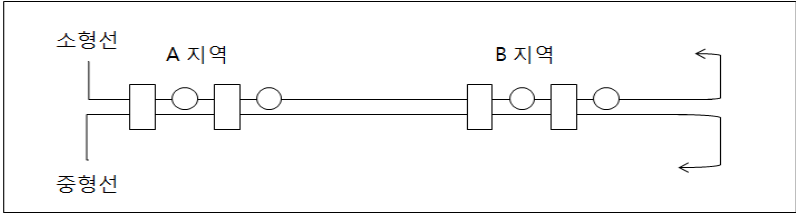
이와 같이 초대형선의 출현과 초대형선의 거대항만 기항패턴 및 Relay 방식의 운항 패턴에 따라 초대형선 유치를 위해 항만당국은 종래의 단순한 Hub & Spoke 체제상의 Hub 기능에만 멈추지 않고 Relay 기능도 포함하는 으뜸항만 육성으로 대응하고 있다. 항만당국의 으뜸항만 육성은 배후권역의 확대, 항만과 배후권역과의 효율적 연계체제 구축, 인근항만과의 협력체제 구축 등으로 나타나고 있다. 이러한 으뜸항만의 개념은 다음 그림을 통해 확인할 수 있다.

17) 항로가 각기 상이한 대형선과 대형선, 중형선과 중형선 등이 중개항만에 동시에 기항하여 상호 선적한 물량을 환적하여 최종 수요지로 운송하는 방식을 의미함. Hub & Spoke가 피더선 및 대형선 간에 형성되는 관계임에 반해 Kiss & Relay는 유사한 규모의 선박 간에 이루어지는 관계를 의미함.

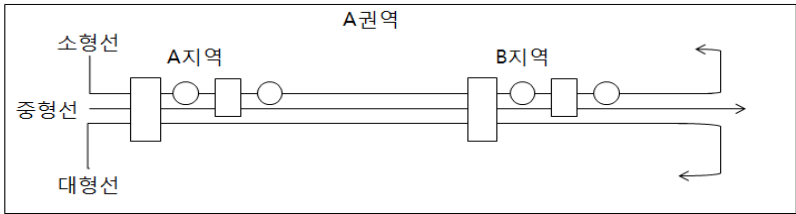
<지역항만 체제>



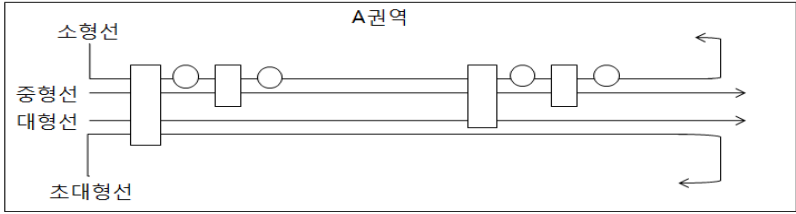
<지역항만 간 경쟁과 지역 거점항만 출현>



<지역 거점항만 간 경쟁과 지역 대표항만(권역 거점항만) 출현>



<권역 거점항만 간 경쟁과 권역 대표항만(오픈항만)의 출현>



| 그림 3-3 | 대권역 형성과 대형 항만 간 경쟁 체제

(2) 배후권역의 확대 및 배후권역과의 네트워크 효율화

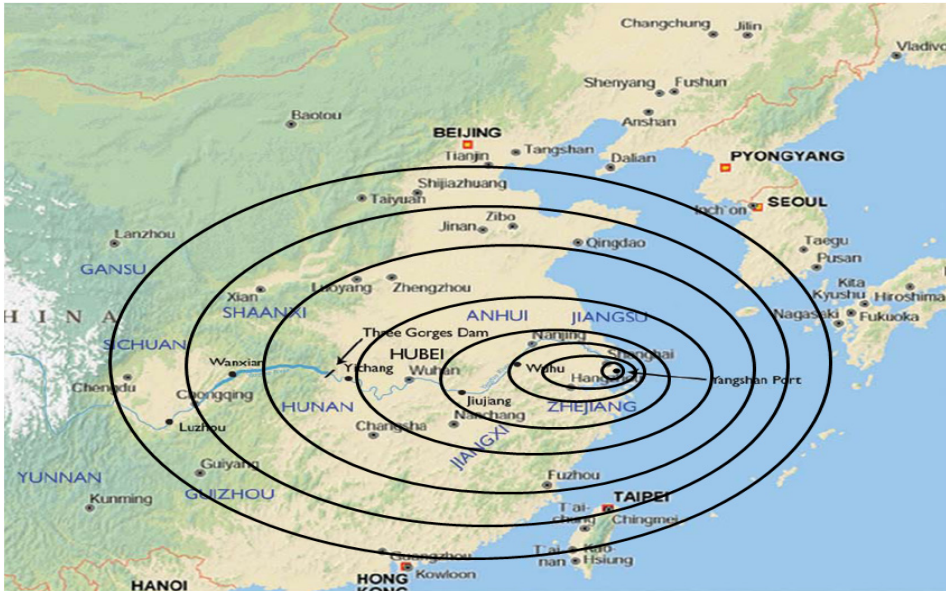
항만당국의 거대항만 육성전략은 다양하게 나타나고 있다. 그중의 하나로서 자기항만에 많은 물동량을 유치하고 있다. 물동량 유치증대를 위해서는 배후권역의 확대와 효율적인 네트워크의 구축이 필수적임을 인식한 항만당국은 배후권역 및 연계네트워크를 동시에 확대하는 전략을 실시하고 있다. 주요국의 사례로서는 다음을 들 수 있다.

먼저 중국이다. 중국의 배후권역 확대는 다음과 같은 정책에 잘 나타나고 있다. 첫째, 중국정부가 2000년도부터 추진하기 시작한 서부대개발 정책이다. 서부대개발은 총 3단계, 50년에 걸쳐 진행되고 있는데 1단계는 2010년까지, 2단계는 2030년까지, 3단계는 2050년까지로 구분된다. 1단계에 해당하는 지난 10년간(2000~2009)은 120개 서부대개발사업에 약 2.2조 위안이 투입되었고, 2010년에는 연간 최대인 약 7,000억 위안 규모의 23개 프로젝트가 진행 중이다.¹⁸⁾ 이에 따라 내륙도시가 발전하고 물동량이 증가하고 있다.

둘째, 상하이항이 배후권역을 종래의 상하이시, 장쑤성, 저장성으로부터 장강 내륙의 중상류지역으로 확대하고 있다. 상하이항의 제1차 배후권역에는 상하이시, 장쑤성 및 저장성이 포함되어 있고, 상하이에서 반경 1,000km 이내 지역에는 난징, 전장(Zhenjiang), 양저우(Yangzhou), 창저우(Changzhou), 우시(Wuxi), 쑤저우(Suzhou), 난통(Nantong) 등 7개 대도시가 포함되어 있다. 그런데 여기에 2,000km 이내에 위치한 우한(武漢), 충칭(重慶) 등도 배후권역에 포함시키고 있다. 장강 중류 및 상류까지 포괄하면 장쑤성, 저장성 이외에 쓰촨성, 후난성, 허베이성, 장시성, 안후이성을 모두 배후권역에 포함시키고 있는 것이다. 이와 같이 상하이항이 배후권역을 제1차 권역에서 제2차 및 제3차 권역으로 계속해서 확대시키고 있는 것은 서부대개발에 의해 산업단지가 내륙으로 입지하고, 내륙에서 생산되는 수출

18) 한국해양수산개발원 상해연구센터, 「중국물류리포트」, 제10-14호, 2010. 8. 18.

입 물동량이 발생하기 때문이다.



| 그림 3-4 | 상하이항의 배후권역

한편 배후권역의 효율적 확대를 위해 상하이항은 배후권역과의 네트워크를 효율화시키고 있다. 배후권역인 내륙의 대도시가 대부분 장강에 접해 있기 때문에 장강을 활용한 네트워크의 효율화를 추진하고 있는 것이다. 연계 네트워크의 효율화는 다음과 같은 몇 가지 측면에 잘 나타나고 있다.¹⁹⁾

첫째, 장강의 항행조건 개선이다. 장강은 야간통행이 금지되어 있고, 중상류로 올라갈수록 수심이 얕다. 이에 따라 토사 준설, 암석제거 등을 통해 수심을 깊게 하고, 항행지원시설을 설치하여 24시간 항행이 가능한 상태로 개선시키고 있다. 상류에 위치한 산사댐이 개발되기 이전에는 평균 420톤 선박이 이용하였으나, 개발 이후에는 최대 1만 톤급 선박이 장강 상류의 최대도시 충칭시까지 출입할 수 있게 되었다. 컨테이너바지의 경우 종래

19) 김형태, “상하이항, 중국의 독보적 항만으로 부상하는 이유”, 「쉬핑투데이」, 2010. 7. 19.

64~144TEU이었던 것이 이제는 250TEU 규모도 통행이 가능하게 되었다.

둘째, 장강의 통행 여건을 개선하고 있다. 상하이에서 2,700km 상류에 있는 루저우(瀘州)까지는 2004년까지만 해도 16일이 소요되었다. 상하이항에서 보세허가취득에 1일, 장강운송에 14일, 루저우에서의 통관에 1일이 소요되었던 것이다. 물론 장강을 이용하는 전체 일수 16일은 철도운송에 비하면 훨씬 짧은 편이다. 그러나 위와 같은 장강 통행여건의 개선으로 말미암아 2007년 이후에는 9일 ± 1일로 단축되었다. 이는 2006년의 산샤뎬 완공으로 야간항행이 가능하게 되었고 선박도 종래 96TEU에서 326TEU로 대형화되어 스피드가 향상된 데 기인한다.²⁰⁾

셋째, 장강 내수로 항만에서 상하이 양산항까지 직접 항행 가능한 선박을 개발하고 있다. 장강에서 컨테이너를 운송하는 바지의 상당수는 낡은 구조 및 노후화 등으로 인해 양산항으로의 직항이 곤란하다. 이에 따라 2003년 이후 바지선의 표준화를 위한 많은 노력이 투입되었다. 그리고 양산항을 이용하는 장강 유역 물동량의 불과 1/3 미만이 바지를 이용하며 나머지는 모두 도로를 이용하고 있다. 이는 물류비 증가 및 환경부하를 심각하게 만들고 있다. 이에 따라 물류비 및 오염발생을 동시에 저감시키기 위해 2009년 이후 중국정부가 직접 장강~양산항 전용바지선을 개발하고 있다.

넷째, 장강 내 항만개발이다. 장강에는 13개 주요 내수로 항만이 기능하고 있는데 대다수가 낙후된 시설로 운영되고 있다. 그리고 대형화되는 선박을 수용할 수 있는 접안시설도 부족한 상황이다. 이에 따라 증가하는 물동량과 대형선 수용을 동시에 처리하기 위한 항만시설의 확충이 급속히 이루어지고 있다.

20) 이러한 현황은 쓰촨지역에 위치한 토요타자동차, 충칭 토요타 Boshoku 자동차부품회사가 자동차부품 조달실태를 밝힌 자료에 의한 것임. 자료는 Katsuhiko Hayashi, Toshinor Nemoto, "Procurement Logistics of Japanese Auto Manufacturing in Inland China--Intermodal Transport Utilizing the Yangtze River--," *Asian Journal of Shipping Logistics*, Vol. 26, No.1. 2010, pp.119-138에 의함

이상에서 살펴본 바와 같이 상하이항이 거대항만으로 부상하고 있는 것은 배후권역의 급속한 팽창에 기인한다. 그리고 여기에는 중국정부의 서부대개발 정책이 작용하였다. 이 정책에 따라 증가하는 중서부지역의 물동량을 상하이항과 효율적으로 연계시키는 상하이항의 전략이 주효하게 작용하고 있는 것이다.

다음으로 로테르담항, 함부르크항, 브레머하벤항, 앤티워프항 등도 배후권역을 확대하고 있다. 배후권역 확대는 특히 EU의 유럽횡단교통네트워크(Trans European Transport Network : TEN-T) 사업에 의해 촉진되고 있다. 이 사업은 EU 내 종래 국가별 체제로 개발되어 온 인프라 시설의 개발방식을 EU 차원에서 체계적으로 개발함과 아울러 친환경을 중시하여 육상, 해상, 항공 네트워크를 종합한 복합운송 네트워크를 구축하고자 하는 데 목적을 두고 있다.²¹⁾ 이 사업은 원래 유럽 전체의 경쟁력 및 고용증대 차원에서 추진되고 있는데 선진지역과 후진지역 간의 결속을 강화하기 위해 분리된 구간은 연결하고, 병목으로 작용하는 부분은 제거함과 아울러 환정보호도 도모한다는 취지를 갖고 있다.

이 사업을 추진하기 위해 EU는 2007~2020년間に 5,000만 유로의 투자를 예정하고 있는데, 이 중 30개의 투자우선사업에 대해서는 2,700만 유로를 투입할 예정이다. 우선프로젝트는 EU가 개별 국가와 밀접하게 추진하고 있다. EU는 TEN-T 사업의 효율적 추진을 위해 수개의 금융기관 및 유럽투자은행(European Investment Bank : EIB)으로 하여금 저리의 융자금을 지원할 수 있도록 하고 있다. 그리고 보조금 및 결속·유럽개발펀드(Cohesion and European Development Fund)도 마련하고 있다. 이 보조금 등은 개별 프로젝

21) 1980년대 말 유럽이 단일시장 구축과 관련하여 범유럽 차원의 내부시장 창출과 사회경제 통합 강화정책의 일환으로 추진하고 있는 정책임. 1996년 유럽의회 및 각료회의를 통해 결의된 이 사업은 유럽전역을 지리적·경제적으로 연계시키는 범유럽 통합교통망 구축 프로젝트로 도로·철도·내륙수로·공항·항만 및 교통관리 시스템에 대한 개발계획으로 구성되어 있음. 서민호, 「ESPON과 TEN-T로 그려본 유럽의 미래」; 국토연구원, 「국토정책 Brief」, 제247호, 2009. 10. 12

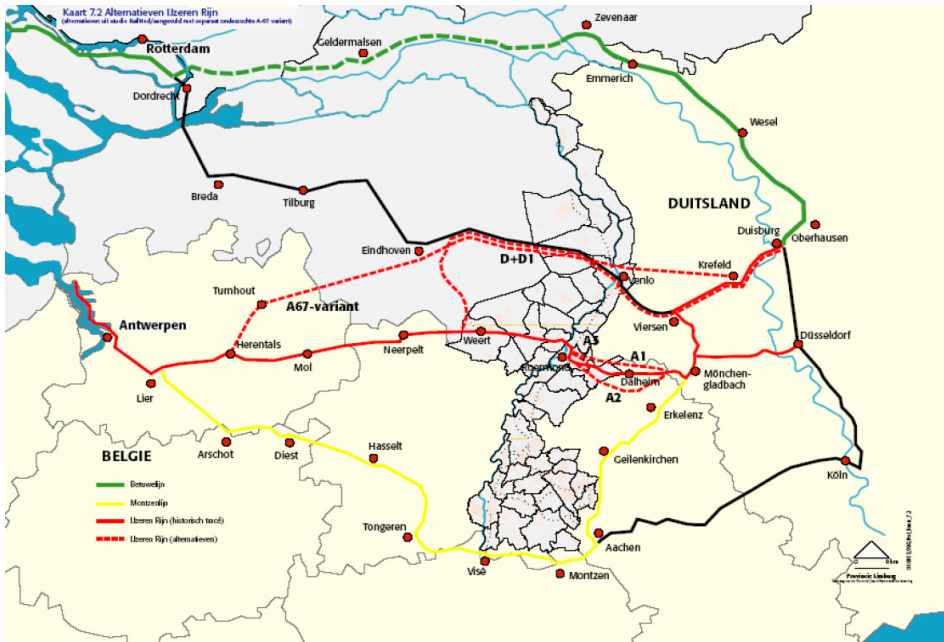
트의 타당성 분석, 기술·환경 평가 등에 지급된다. 이 사업을 추진하기 위해 2006년에는 TEN-T 추진청(TEN-T Executive Agency)까지 설립하였다.²²⁾

이렇게 EU 전체적인 차원에서 추진되고 있는 이 사업은 도로수송체제로부터 철도, 해상 및 복합운송체제로 모달시프트를 촉진하고 있는데, 이 사업으로 인해 EU가 보다 밀접해지고 국가 간의 거리가 단축되고 있다. 그런데 이러한 EU 각 국가 간의 물리적 거리 단축화 사업은 EU 내 대형항만의 배후권역을 확대시키는 중요한 계기가 되고 있다. 로테르담항과 앤트워프항은 이러한 상황을 자기항만의 확대를 위한 계기로 활용하고 있다. 구체적인 전략은 Betuwe Line의 부설과 Iron Rhine의 재개사업으로 나타나고 있다.²³⁾

첫째, 네덜란드는 1998년 유럽 물동량의 최대 발생지인 독일 루르지역을 로테르담항과 직접 연결하는 철도노선의 신설에 착수하였다. Betuwe Line으로 불리는 이 노선은 로테르담항의 마스블락테(Maasvlakte) 지역과 독일의 루르지역을 연결하는 복선화물전용철도이다. 이 사업은 유럽의 철도 네트워크 효율화 사업의 하나로 EU가 추진하고 있는 거대 프로젝트 TEN-T 중의 하나이기도 하다. 전장이 160km에 불과한 이 사업은 당초 23억 유로를 훨씬 능가하는 47억 유로가 투입되어 2007년 중반에 완성되었다. 이 노선은 1992년에 독일과 네덜란드 간의 조약에 의해 암스테르담·로테르담~독일의 두이스부르크(Duisburg) 간을 연결하려고 계획되었다. 현재 네덜란드 구간의 공사는 완공되었으나, 독일 구간은 완공되지 않고 있다. 이 철도가 완성될 경우 1일 50회, 5년 내에 1일 150회의 화물열차가 운송될 것이라고 운영사인 Keyrail사는 발표한 바 있는데, 이는 또한 로테르담항의 물동량을 대폭 확대시킬 것으로 전망되고 있다.

22) European Commission, Trans-European Network, http://ec.europa.eu/ten/index_en.html(2008. 11. 25), Motorways of the Sea, http://ec.europa.eu/transport/maritime/motorways_sea/motorways_sea_en.htm. TEN-T/Transport infrastructure, http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/index_en.htm.

23) 김형태, “독일지역 화물철도 확대에 벨기에와 네덜란드가 경쟁하는 이유”, 「취평투데이」, 2010. 8. 16.



| 그림 3-5 | 로테르담항과 앤트워프항의 배후권역 확대 현황

둘째, 벨기에 또한 독일의 루르지역과 앤트워프항을 직접 연결하는 Iron Rhine의 재개를 시도하고 있다. 이 철도노선은 앤트워프항과 독일의 Monchengladbach를 연결하는 노선인데 1879년에 160.3km가 개장되었다. 그런데 이 노선의 일부가 네덜란드를 통과하고 있다. 그리고 네덜란드 구간 내 일부와 네덜란드~독일의 일부 구간이 연결되고 있지 않다. 네덜란드 구간에서는 네덜란드 국철이 별도의 노선을 이용하고 있고, 네덜란드의 Roermond~독일의 Dalheim 구간 16.5km도 운영되지 않고 있다. 이에 따라 2002년부터 벨기에가 이 노선의 재개를 요구하였다. 그러나 네덜란드는 이 노선의 재개에 적극적으로 대응하고 있지 않다. 왜냐하면 이 노선이 연결될 경우 경쟁항만인 앤트워프항의 이용률이 높아지는 반면 로테르담항은 위협을 받을 것으로 판단하고 있기 때문이다. 이에 반해 벨기에는 이 사업의 타당성이 낮은 것으로 밝혀지고 있음에도 불구하고 강력히 추진하고 있다.

이와 같이 벨기에와 네덜란드는 자국 항만의 배후권역을 확대하기 위해 새로운 내륙철도노선 확장에 열을 올리고 있다. 벨기에는 앤트워프항과 연결되는 Iron Rhine의 재개를 네덜란드에 강력히 요구하고 있고, 네덜란드는 로테르담항과 독일을 연결되는 Betuwe Line의 신속한 완공을 독일에 강력히 요구하고 있는 것이다. 그러나 네덜란드는 벨기에가 요구하는 Iron Rhine의 재개에는 매우 소극적이다. 자국 항만과 배후지역을 연결하는 사업은 신속하게 추진하고 있지만, 경쟁국가의 배후권역 확대에 대해서는 비협조 자세를 보이고 있는 것이다. 허브항만 구축경쟁이 항만시설의 확장 뿐만 아니라 내륙연계망 확장에서도 나타나고 있는 것이다.

다음으로 싱가포르항도 유사하다. 싱가포르도 배후권역을 지속적으로 확대하고 있다. 싱가포르의 배후권역 확대는 아세안 자유무역지역(ASEAN FTA) 체결에 잘 나타나고 있다. 아세안 자유무역지역 체결은 원래 1992년에 결정되었다. 그리고 15년 이내에 실현하기로 하였다. 당시에는 6개국이 멤버국이었다. 브루나이, 인도네시아, 말레이시아, 필리핀, 싱가포르 및 태국이었다. 그 후 1995년에 베트남, 1997년에 라오스 및 미얀마, 1999년에는 캄보디아가 참여하였다. 그리하여 현재는 10개국으로 확대되었다. 뒤늦게 ASEAN에 가입한 4개국은 ASEAN FTA에 자동적으로 가입되었다.

아세안 자유무역지역의 목적은 아세안 내 관세, 비관세 장벽을 제거하여 세계시장에서 제조거점으로서 아세안의 경쟁력을 제고시키며, 아세안에 대한 해외직접투자를 증대시키는 데 있다. 이를 위해 공동유효특혜관세(Common Effective Preferential Tariff)를 도입하였다. CEPT의 최종관세율(0-5%) 실현목표 연도는 앞당겨져, 최초 가맹국은 2002년까지 거의 달성되었으나, 캄보디아 및 미얀마는 실시가 지연되고 있다. 아세안 자유무역지역의 최종목표는 수입관세철폐에 있다. 목표연도는 최초 가맹국이 2010년으로 앞당겨지고, 신규 가입국은 2018년에서 2015년으로 당겨졌다.

아세안 자유무역지역 추진으로 관세인하가 확대되고, ASEAN Plus

Three(APT)도 추진되었다. 여기에는 비관세장벽의 제거, 세관절차의 조화, 제품인증표준 개발 등도 포함된다. APT는 아세안과 중국, 일본, 한국 간의 협력을 위한 포럼이다. 이 회의는 1997년에 최초로 개최되고 1999년에 제도화되었다. APT는 그 후 아시아 통화위기를 맞이하여 재정 안정화를 위해 아시안통화가 제안되고 있다.

현재 아세안은 자유무역지역을 계속 확대하여 2009년에는 호주 및 뉴질랜드와 FTA를 체결하였는데 이는 2010년 1월에 발효되었다. 그리고 아세안과 중국 간 FTA, 아세안과 한국과의 FTA, 아세안과 인도와의 FTA는 모두 2010년 1월에 발효되었다. 아세안과 일본 간에는 포괄적 경제파트너십이 결성되었다.

그런데 이와 같은 아세안 FTA 체결 및 확대는 싱가포르항의 배후권역을 확대시키는 중요한 요인으로 작용하고 있다. FTA는 화물, 서비스, 인력, 지식, 투자 부문에 있어서의 자유화를 의미한다. 따라서 싱가포르의 입장에서 인근 국가와 FTA를 결성하는 것은 싱가포르의 수출시장 확대만을 의미하는 것은 아니다. FTA는 싱가포르의 시장 확대뿐만 아니라 더 중요한 것은 아세안 이외 국가들로 하여금 싱가포르를 아세안 진출의 거점으로 만들고 있다는 점이다. 즉 아세안은 아세안 FTA뿐만 아니라, 아세안 이외 지역과 FTA를 체결할 때 싱가포르의 힘을 더욱 발휘시키고 있다. 예를 들어 미국이나 유럽이 아세안 지역과 교역을 할 경우 아세안 모든 국가에 기지를 설립할 필요가 없다. 싱가포르에만 기지를 두면 충분하다. 즉 아세안 이외 지역이 아세안 지역에 대한 투자, 거래 등을 하는 데 있어서 싱가포르를 아세안으로의 진출거점으로 활용하는 것이다. 이에 따라 아세안 각국의 경제가 성장하면 할수록 싱가포르의 중요성은 더욱 커지는 것이다. 물론 베트남처럼 자국항만을 대형항만으로 개발할 경우에는 싱가포르도 베트남의 자국항만 육성전략을 수공할 수밖에 없다. 다만 이때에는 아세안의 중심국 싱가포르가 브랜드를 갖고 베트남으로 진출하는 것이다. 그리하여 계속해서

서 싱가포르의 주도권을 베트남에서 행사하는 것이다. 이와 같이 싱가포르 항의 배후권역 및 기능이 확대되어 오늘날에는 거대항만으로 발전하고 있는 것이다.

뉴욕항도 내륙 연계망을 효율화시키고 있다. 뉴욕항은 종래 서부지역의 물량을 끌어 모으는 운송방식을 주로 도로에 의존해왔다. 그러나 도로운송만으로는 환경부하 및 물류비 부담이 크기 때문에 효율적인 운송방법을 새롭게 강구하였다. 그 일환으로 추진하고 있는 것이 바로 항만내륙 간 배송 네트워크(Port Inland Distribution Network : PIDN) 체제이다. 이 네트워크를 구축하려는 목적은 i) 항만을 중심으로 한 컨테이너 화물의 물류체계 효율화, ii) 기존 도로운송에 따른 교통혼잡 완화를 통한 친환경적 물류운송체계 구축에 있다. 이를 위해 내륙의 물류거점에 내륙컨테이너터미널을 건설하여 바지 및 철도운송을 통해 항만(뉴저지항)과 연결한다는 것이다. 이를 위해 뉴욕항은 다음을 계획하고 있다. 첫째, 항만과 떨어진 내륙에 내륙 컨테이너터미널을 건설하는 것이다. 그리고 이 내륙터미널은 항만과 바지운송 및 철도운송이 가능하도록 계획하고 있다. 이 경우 내륙수송비 20% 절감이 가능한 것으로 전망되고 있다. 둘째, 뉴욕뉴저지항은 항만중심의 연계운송체계 구축을 위한 CPIP 계획(Comprehensive Port Improvement Plan)을 수립하였다. 이는 2060년도의 물동량을 감안한, 친환경적, 경제적 항만을 구축하는 것을 주요 내용으로 하고 있다. 이 계획의 주요 내용 중 하나는 해상부문(수로 등)과 육상부문(터미널과 복합운송 연계 시스템)의 연계시스템 개선을 포함하고 있다. 그리고 이를 추진하기 위한 인프라 투자계획 및 재원조달 계획도 수립한 상태이다.



| 그림 3-6 | 뉴욕항의 PIDN 서비스 네트워크

이와 같이 뉴욕항도 내륙 또는 배후권역으로 효율적인 연계네트워크를 구축하여 배후권역을 계속 확대하고 있다.

(3) 항만의 협력체제 구축과 통합

위에서 살펴본 바와 같이 초대형선의 운항 증대에 따라 항만당국은 배후권역 확대 및 항만과 배후권역과의 연계 효율화 전략을 추진하여 거대항만을 육성하고 있음을 알 수 있다. 그런데 거대항만 육성은 비단 배후권역의 확대 및 네트워크의 효율화로만 그치고 있지 않다.

1,000만TEU 이상의 물량을 취급하고 있는 거대항만들은 그 이하의 물동량을 취급하는 동일권역 중심항만과 차별화 정책을 추진하고 있다. 차별화는 다양한 방식으로 나타나고 있는데 그중의 대표적인 정책이 협력과 통합이다. 특히 거대항만은 인접한 하위의 중심항만(sub hub port)과 협력관계

를 결성하고 있다. 이들 항만이 협력과 통합을 추진하는 근본적인 이유는 경쟁의 폐해 방지 및 거대항만 구축에 있다.

원래 중심항만은 동일 권역 내의 다른 중심항만과 경쟁하고 있다. 그런데 동일권역 또는 일국 내 중심항만이 동일권역 내에서 거대항만으로 성장하여 중심적인 역할을 강화하기 위해서는 인접한 대형항만과 경쟁해서는 곤란하다. 인접항만과의 경쟁은 거대항만의 형성을 저해하기 때문이다. 경쟁을 계속 유지할 경우 기항지를 축소하려는 초대형선의 유치에 있어서 협상력을 상실하게 되고, 대형선사에 종속되는 결과가 발생하기 때문이다. 이에 따라 대형항만은 인접한 대형항만과 경쟁체제를 유지하기보다는 협력체제를 조성함으로써 초대형선의 기항에 대한 불편을 해소시키고 협상력을 강화하려 하고 있다. 이에 따라 동일 국가 내 인접한 대형항만 간에는 종래의 경쟁관계를 지양하고 협력적 관계를 구축하는 현상이 나타나고 있다. 이러한 현상은 다음과 같은 측면에서 잘 나타나고 있다.

첫째, 중국이다. 상하이항은 2000년대 전반까지만 하더라도 인접한 Ningbo항 및 타이창항과 경쟁관계를 유지해왔다. 그런데 초대형선의 출현에 대응하고 거대항만을 육성하기 위해 상하이항은 Ningbo항 및 타이창항과 협력관계를 구축하고 있다. 상하이항과 Ningbo항은 인접해 있기 때문에 양 항만 모두 경쟁체제 지속은 곤란하다고 판단하여 2009년에 상호 협력체제를 유지하기로 하였다.²⁴⁾ 그리하여 양 항만당국이 공동의 조인트벤처를 결성하였다. 조인트벤처는 우선 해외항만 투자를 공동으로 수행하기로 하고 있는데, 이는 두 항만이 향후 협력적 관계를 실천하는 첫걸음이 될 것으로 기대되고 있다. 상하이항과 타이창항도 유사하다. 타이창항은 컨테이너 처리능력에 여유가 있다. 그러나 그럼에도 불구하고 상하이항만당국이 타이창항

24) 2006년에는 Ningbo항과 조산항이 상하이항에 대응하기 위해 Ningbo조산항으로 통합하였음. 그러나 이러한 지역적인 통합으로는 화동지역에서 거대항만 육성을 오히려 저해한다고 판단하여 2009년에는 상하이항과 Ningbo조산항만당국이 상호 협력관계를 구축하기로 하였음.

과 협력적 관계를 구축하기 위해 타이창항에 투자를하기로 하였다. 상하이항을 거대항만(mega port)으로 육성하며 타이창항은 상하이항에 협조적인 기능을 수행하는 쪽으로 방향을 선회하고 있는 것이다.

이러한 협력관계 구축을 통해 상하이항을 화동지역뿐만 아니라 장강권역까지 포함한 중국 중서부대권역의 으뜸항만으로 육성하고, Ningbo항과 타이창항은 화동대권역의 대형 및 중형항만의 하나로 위치지우는 것이다. 이와 같이 하여 인접한 항만 간의 지나친 경쟁을 조정하여 협력 및 조화를 통한 발전을 도모하고 있는 것이다. 이러한 정책추진에 따라 상하이항이 중국 중서부대권역에서 으뜸항만이 되고 있다. 중국은 상하이항 등 대형항만뿐 아니라 소형항만 간에도 통합을 추진하고 있다. 이러한 내용은 다음의 표에 나와 있는 바와 같다.

표 3-8 | 중국의 항만통합운영 현황

| 항만 | 기존 | | 현행 |
|------|--|---|--|
| 칭다오항 | QQCT(Qingdao Qianwan CT) (11선석, 3400m, 17.5m, 650만 TEU) | ⇒ | QQCT |
| | QQCTN(Qingdao New Qianwan CT) (주주 : Qingdao Port Group, DPWorld, APM, Cosco Pacific, Pan Asia Shipping)(4선석, 20m) | ⇒ | QQCTU(Qingdao Qianwan United CT Co. Ltd) QQCTN과 CTM이 50%씩 출자 |
| | CTM Qingdao Terminal (주주 : China Merchants Holdings) (5선석, 2272m, 17m, 450만 TEU) | | |
| 허베이성 | Qinhuangdao항 관리주체 | ⇒ | Hebei Port Group Co.Ltd(河北港口集團有限公司) 3개 항만관리주체는 HPG산하의 개별 항만운영사로 전환 Qinhuangdao항은 Qinhuangdao Port Group Co. Ltd가 직접 운영 |
| | Caofeidian항 관리주체 | | |
| | Huangye항 관리주체 | | |

그런데 상하이항의 거대항만 육성정책은 3개 항만 간의 협력관계 구축만으로 종결되고 있지 않다. 장강지역 항만개발과 관련하여 상하이항의 관리주체이면서 터미널 운영사인 SIPG사가 장강 항만개발에도 직접 참여하고 있다. 2005년 장강중류의 우한항 개발에는 SIPG사가 30%를 출자하였다. 2008년 1월에는 Jiujiang항 개발을 위해 Jiujiang시와 조인트벤처를 결성하고 SIPG가 91.67%의 지분을 확보하였다. 장강 상류의 충칭항 개발을 위해 SIPG사는 2008년 4월 충칭시정부와 공동으로 24억 위안(3억 4,370만 달러) 규모의 투자사업을 수행하기로 합의하였다. 2010년 7월에는 저장성에 위치한 Jiaxing내륙컨테이너터미널 건설에도 SIPG사가 협력하기로 하였다. 장강 항만개발에 SIPG사가 직접 참여하는 것은 장강 항만의 물동량을 상하이항으로 운송, 상하이항을 경유하여 외국으로 수출입하도록 하기 위함이다. 이와 같은 상하이항 SIPG사의 장항항만 투자전략은 장강유역 물동량을 상하이항으로 끌어들이는 주요 요인이 되고 있다. 그리하여 다수의 장강델타항만 중 유독 상하이항이 독보적인 항만으로 부상하고 있는 것이다.²⁵⁾

다음은 일본이다. 일본에서는 2009년에 집권한 하토야마 정권이 「전략항만」 육성정책을 추진하고 있다. 종래 일본은 「수퍼중추항만 육성정책」을 추진해왔으나, 정책성고가 나타나지 않았다. 그리고 수퍼중추항만으로 선정된 도쿄만 내의 도쿄항, 요코하마항, 카와사키항은 상호 치열한 경쟁관계를 유지해 왔다. 그리고 오사카만 내의 오사카항 및 고베항도 치

25) 이는 인근지역 항만과의 협력관계 구축 없이는 달성하기 어려운 것임. 상하이항의 인근에는 Ningbo항과 Taichang항이 기능하여 상하이항의 독보적인 성장을 위협하고 있음. 이에 상하이항은 2009년 Ningbo항과 협력하기로 하고, 2010년에는 터미널 건설·투자를 공동으로 수행하기 위한 조인트벤처를 설립하였음. 상하이항은 Taichang항과도 협력관계를 유지하고 있음. 상하이항은 장강 중상류 지역의 발전에 따른 내수로 항만개발, 장강을 통한 효율적인 연계네트워크 구축, 그리고 장강델타지역 인근항만과의 협력관계 구축을 동시에 추진하고 있음. 즉 상하이항을 중국의 「옴항만」으로 육성하고자 하는 중국정부와 상하이시의 정책에 따라 배후지역과는 효율적인 네트워크 연계를, 인근항만과는 협력관계를 구축하고 있음. 이 전략은 상하이항 및 SIPG사의 독보적인 성장을 촉진시키고 있을 뿐만 아니라 중국 전체의 해운·항만산업 발전까지 촉진시키는 요인이 되고 있음.

열한 경쟁관계를 유지해 왔다. 그리하여 항만마다 물동량을 집중하지 못하고, 초대형선이 기항할 수 있을 정도의 충분한 물동량을 확보하지 못하였다. 그리하여 국제적 차원의 수퍼항만 육성이 제대로 이루어지지 않은 결과가 발생한 것이다.

이를 반성한 일본은 이제 전략항만 정책을 추진하고 있다. 수퍼중추항만의 개수를 보다 축소시켜 국제허브가 될 수 있는 전략항만을 일본 전국에 한 개 내지 두 개 항만으로 선정하려는 것이다. 이러한 중앙정부의 방침에 부응하기 위하여 각 항만은 전략항만으로 선정되기 위해 종래의 경쟁관계를 지양하고 협력관계를 구축하려고 하고 있다. 그런데 이러한 협력관계는 항만을 통합하는 단계로까지 나아가고 있다. 도쿄항과 요코하마항 및 가와사키항은 케이힌항(京浜港)으로, 오사카항과 고베항은 한신항(阪神港)으로, 나고야항과 요카이치항은 이세만항(伊勢湾港)으로, 기타큐슈항과 하카타항은 북부큐슈항으로 각각 하나의 대형항만으로 통합계획을 수립한 상태이다. 같은 만(Bay)에 위치한 복수의 항만을 하나의 항만으로 통합하고 있는 것이다. 이는 대권역 형성에 대형항만(으뜸항만) 육성으로 대응하는 것을 의미한다.

전략항만 육성계획에 따라 2010년 8월 도쿄만 내의 케이힌항과 오사카만 내의 한신항이 전략항만으로 선정되었다. 그리고 도쿄만 내의 세 항만과 오사카만 내의 두 항만은 각각 하나의 항만관리주체에 의해 운영되는 거대항만으로 통합하기로 결정되었다.

독일도 유사하다. 독일에서는 종래 함부르크항과 브레머하벤항이 경쟁관계에 있었다. 그러나 오늘날에는 양 항만 간에 협력관계가 유지되고 있다. 함부르크항의 터미널 운영사인 Eurokai사가 브레머하벤항의 운영사인 BLG사와 Eurogate사로 50:50으로 통합하였다. 그리하여 브레머하벤항의 운영사와 함부르크항의 운영사는 동일주체로 되었다. 뿐만 아니라 브레머하벤항은 인근의 빌헬름스하벤항과도 협력관계를 맺고 있다. 브레머하벤항은

부족한 터미널 시설의 능력확충을 위해 신규 개발지로서 인근의 빌헬름스하벤항을 선정하고 터미널 운영주체를 Eurogate사로 선정하였다. 따라서 이 제는 Eurogate사가 함부르크항, 브레메하벤항 및 빌헬름스하벤항을 모두 일 원적으로 운영하게 되었다. 독일은 이와 같이 이제 3개 대형항만이 하나의 거대항만으로 통합되고 있는 것이다.

거대항만으로서는 이상에서 살펴본 바와 같이 중국의 상하이항, 일본 의 케이힌항, 한신항, 유럽의 로테르담항, 함부르크항, 싱가포르항 등을 들 수 있다. 그러나 이외에도 미국 서해안의 LA/LB항, 우리나라의 부산항, 홍 콩항 및 선전항 등도 이에 포함된다. 이들 항만은 항만규모를 더욱 확대하 고 있고 물동량을 더 많이 유치하고 있다. 왜냐하면 그렇게 해야만 대형선 의 기항이 용이하다는 사실을 알고 있기 때문이다. 그리하여 항만당국 스 스스로 항만물동량 증대를 위해 노력하는 것이다. 이는 궁극적으로 초대형선 의 유치를 위한 전략의 일환인데, 이러한 결과 중심항만의 규모는 점차적 으로 거대화하여 소위 1,000만TEU 이상의 거대항만이 출현하고 있는 것 이다.

이와 같이 인접해 있는 대형항만 간에 발생하는 지나친 경쟁으로 말미 암아 대형선의 기항빈도가 오히려 감소하고 당해 항만의 국제허브기능이 축소될 것을 우려하여 인접항만의 통합을 통해 거대항만을 육성하고 있는 것이다. 그리고 거대항만은 한 국가에 하나 또는 두 개, 하나의 대권역에 하나로 만들고 있는 것이다. 또한 거대항만 육성을 위해서는 종래 경쟁관 계도 협력관계로 전환하고 있는 것이다.

(4) 터미널의 고효율화

선박의 초대형화 및 시간비용의 증대에 따라 각국 항만은 컨테이너 처 리를 효율화하기 위해 각종 시스템을 효율화시키고 있다. 이는 다음의 표 에 나와 있는 바와 같다.

| 표 3-9 | 항만운영시스템 개선 현황

| 구분 | | 항만운영에 미치는 영향 | 기능 |
|------------------|----------------|---|----------------------|
| 운영 시스템 효율화 | 선석계획 효율화 | • 선박접안시간의 증가에 따른 선석부족현상에 대응하여 효율적인 선석계획을 수립 | 운영시스템 컴퓨터화 지능화 |
| | 장치계획 효율화 | • 많은 컨테이너의 보관을 위한 장치장 공간 증대 및 효율화 | |
| | 장비운영 계획 효율화 | • 터미널 운영 효율화를 위한 장비의 활용도 제고 | |
| 장비운영 자동화 | | • 높은 하역생산성 요구에 대응한 자동화 운영시스템으로의 전환 | 무인운영 |

첫째, 선석 및 터미널을 대형화하고 있다. 안벽길이의 장대화, 수심증심, 고규격 하역장비의 다수화 등이 그것이다. 대형선 유치를 위한 수심 15m는 이미 보편화되었고, 향후 5년 이내에 등장할 것으로 예상되는 15,000TEU급 초대형선의 흘수가 16.0m임을 감안하여 항만건설 시 16.0m에 여유분 10%를 더한 (-)DL. 16.6m(약 17.0m)의 수심을 확보하고 있다. 한편 안벽장비 보유대수도 증가시키고 있다. 초대형선의 하역물량 증가로 인해 서비스 시간을 단축하기 위하여 보유 안벽장비 대수를 증대시키고 있는 것이다.

15,000TEU급 초대형선에 대하여 재항시간 24시간 이내, 시간당 40개 이상의 처리를 위해 갠트리크레인을 최소 7대 내외 설치하고 있다. 아울러 선박의 폭 증가에 대응하기 위해 아웃리치가 장대화된 갠트리크레인을 사용하고 있다. 또한 기존의 Twin-lift 방식을 Tandem-lift, Triple-lift 방식으로 변화시키고 있다. 한편 갠트리크레인 사양 및 운영하중의 증가에 대응하기 위해 안벽구조 등 토목인프라 시설도 개선시키고 있다.

| 표 3-10 | 항만 인프라 건설 시 고려사항

| 구분 | 고려사항 | 비고 |
|------|--|------------------|
| 수심 | (-)DL 17M 이상 | 수심은 선박흘수의 10% 증가 |
| 안벽하중 | 탠덤리프트 : 토목휨하중 80Ton 고려 트리플리프트 : 토목휨하중 120Ton(탠덤) 고려 | |

둘째, 게이트 출입절차를 간소화 및 자동화하고 있다. 이는 터미널 운영사와 화주, 선사, 항만당국 간의 정보송수신 시스템 구축으로 추진하고 있다. 오늘날 대다수 컨테이너 터미널의 게이트 출입은 자동화되고 있다.

셋째, 항만인근 교통상황을 감안한 트럭통행이 이루어지도록 하기 위해 항만인근 지역의 혼잡정보를 실시간으로 제공하고 있다. 대표적인 사례가 일본의 컨테이너 물류정보서비스(COLINS)이다. 컨테이너 물류정보서비스는 국토교통성 항만국이 개발하여 2010년 4월에 개시한 서비스이다. 이 시스템은 화주 및 포워더 등 관련 사업자 간에 컨테이너 정보를 공유하기 위한 웹사이트에 정보시스템을 구축하고 이를 이용시켜 컨테이너 터미널 게이트에서 발생하는 혼잡현상을 회피할 수 있도록 하는 데 있다. 이 시스템에서 확인할 수 있는 정보는 i) 수입컨테이너의 CY 반출여부 정보, ii) 선박동정 정보, iii) 항만지구의 혼잡상황에 대한 카메라 화상정보, iv) 게이트 개장시간 정보, v) 무료장치기간 및 Demurrage 허가기간 정보 등이다. 이러한 각종 정보를 인터넷으로 확인할 수 있다. 이 시스템의 도입으로 예상되는 기대효과로서는 인터넷을 통한 터미널 정보의 파악, 컨테이너 터미널 게이트에서의 트럭혼잡 예방 및 트럭운송업체의 효율적인 배차 등을 들 수 있다.

넷째, 2008년 이후 유럽과 아시아를 중심으로 항만의 무인자동화 사업을 가속화하고 있다. 2008년 9월 네덜란드의 ECT는 5세대 완전무인자동터미널인 유로막스(Euromax) 컨테이너터미널 운영을 개시하였다. 최신 무인자동화와 하이브리드 하역장비인 DHST(Dual Hoist Second Trolley) GC, 개량형 AGV(Automated Guided Vehicle), ARMGC(Automated Rail Mounted Gantry Crane)를 운영하는 첨단 완전무인자동화터미널이다.

2007년 중국 ZPMC사는 독자적인 완전무인자동화터미널을 개발한 바 있으며 중국 허베이성의 카오웨이디안항은 2011년까지 자동화터미널 2선석을 건설할 예정이다. 또한 미국 롱비치항도 ZPMC 자동화시스템을 공급

할 예정으로 자동화터미널의 세계 표준을 주도해 가고 있다.

독일 함부르크항의 CTA(Container Terminal Altenwerder)는 2002년 완전 무인자동화터미널 1단계 운영을 시작하였으며, 현재 2단계 확장사업을 진행 중에 있다. CTA는 최신 무인자동화장비인 DHST GC, AGV, DRMGC(Double Rail Mounted Gantry Crane)를 운영하고 있다. 이와 더불어 2010년 5월 CTB(Container Terminal Burchardkai) 또한 야드의 자동화를 운영 중에 있다. CTB는 DHST GC와 야드자동화를 위해 DRMGC를 운영하고 있다.

한편 캐나다의 MIT(Melfod International Terminal)은 2012년 완전무인자동화터미널을 운영할 예정이다. 그리고 벨기에의 앤트워프항도 OHBC(Over Head Bridge Crane)를 이용한 야드자동화터미널을 운영 중이다.

우리나라 부산항신항(1-1, 1-2, 2-1, 2-2, 2-3단계), 스웨덴, 뉴질랜드, 대만, 그리스, 영국, 스페인, 미국 등에서도 야드자동화터미널을 운영 중이거나 건설 중에 있다. 이러한 현황은 다음 표에 나와 있는 바와 같다.

표 3-11 | 완전무인자동화터미널(운영 및 계획) 현황

| 국가 | 터미널 (운영사) | 개장연도 | 배치형태 | 장비구성 | 기타 |
|------|-----------------|------|------|-----------------|----------|
| 네덜란드 | DDN | 1993 | 수직형 | SHST--AGV-ASC | 신규, 운영 중 |
| | DDE | 1996 | 수직형 | SHST--AGV-ASC | 신규, 운영 중 |
| | DDW | 2002 | 수직형 | SHST--AGV-ASC | 신규, 운영 중 |
| | Euromax | 2008 | 수직형 | DHST-AGV-ARMG | 신규, 운영 중 |
| 독일 | CTA | 2002 | 수직형 | DHST-AGV-ARMG | 신규, 운영 중 |
| | CTB | - | 수직형 | DHST-AGV-ARMG | 개선, 계획 중 |
| 캐나다 | MIT | 2012 | 수직형 | SHST--AGV-ASC | 신규, 건설 중 |
| 중국 | Caofeidian Port | 2011 | 수직형 | DHST-TOHBC-TRMG | 신규, 건설 중 |
| 미국 | LB Port | 2012 | 수직형 | DHST-TOHBC-TRMG | 신규, 계획 중 |

| 표 3-12 | 반자동화(아드자동화)터미널(운영 및 계획) 현황

| 국가 | 터미널 (운영사) | 개장연도 | 배치형태 | 장비구성 | 기타 |
|------|--------------------------|------|------|---------------|----------|
| 한국 | 부산 1-1 | 2006 | 수평형 | DHST-TT-ARMG | 신규, 운영 중 |
| | 부산 1-2 | 2009 | 수평형 | DHST-TT-ARMG | 신규, 운영 중 |
| | 부산 2-1 | 2010 | 수평형 | DHST-TT-ARMG | 신규, 운영 중 |
| | 부산 2-2 | 2011 | 수평형 | DHST-TT-ARMG | 신규, 운영 중 |
| | 부산 2-3 | 2012 | 수직형 | DHST-ShC-ARMG | 신규, 건설 중 |
| 스페인 | TTIA | 2010 | 수직형 | SHST-ShC-ASC | 신규, 건설 중 |
| 대만 | KMCT | 2011 | 수평형 | SHST-TT-ARMG | 신규, 건설 중 |
| 그리스 | PCT | 2011 | 수평형 | SHST-SC-ARMG | 개선, 건설 중 |
| 아부다비 | ADPC | 2012 | 수직형 | SHST-ShC-ASC | 신규, 건설 중 |
| 스웨덴 | SKCT | 2013 | 수직형 | SHST-SC -ASC | 개선, 계획 중 |
| 영국 | LGW | 2013 | 수직형 | SHST-ShC-ASC | 신규, 계획 중 |
| 뉴질랜드 | PoAL | 2013 | 수직형 | SHST-SC-ASC | 개선, 계획 중 |
| 미국 | Hanjin - Jacksonville | 2013 | 수직형 | SHST-ShC-ASC | 신규, 계획 중 |
| 네덜란드 | DPW -MassvlakteII | 2014 | 수직형 | SHST-ShC-ASC | 신규, 계획 중 |

이상과 같이 취급물량의 대량화, 취급정보의 대량화, 선박의 대형화 등에 항만당국과 터미널 운영사는 하역시스템의 고도화, 터미널의 대형화, 터미널 운영의 고도화 등으로 대응하고 있는 것이다.

2) 동북아 항만권역의 분화

세계적인 차원에서 이루어지는 대권역형성 움직임과는 반대로 동북아 지역에서는 권역의 분화 현상이 발생하고 있다. 동북아 권역의 분화현상은 북중국과 일본의 최근 항만정책과 깊은 관계가 있다.

(1) 북중국 항만의 대규모 개발정책

우선 북중국지역을 살펴보자. 종래 북중국 항만들은 부산항의 배후권역에 속해 있었다고 할 수 있다. 칭다오, 텐진, 다롄 등을 중심으로 하는 이들 북중국 항만이 미주지역 또는 유럽지역과 교역할 경우 주로 부산항을 환적거점항만으로 이용하였기 때문이다.

그러나 상황이 달라지고 있다. 2000년대 들어 이들 지역의 항만에 대형선이 직기향하고 있다. 중앙정부 및 지방정부가 항만시설을 대대적으로 건설하고 수심도 준설하여 대형선의 입항에 문제가 없도록 조치하였기 때문이다. 다음의 표는 북중국 3대항만의 컨테이너 터미널 시설 현황을 나타내고 있다.

표 3-13 | 텐진항 컨테이너 터미널 현황

| 터미널명 | TACT | TOCT | TPCT | FICT | PUIC |
|-----------------------|---|--|---|---|---|
| 운영사 | Tianjin Port Alliance International Container Terminal Co., Ltd | Tianjin Orient Container Terminal Co., Ltd | Tianjin Port Pacific International Container Terminal Co.,Ltd | Tianjin Port Five International Container Terminal Co., Ltd | Tianjin Port Eurasia International Container Terminal Co.,Ltd |
| 선석수 | 4 | 4 | 6 | 4 | 3 |
| 길이(m) | 1,100 | 1,150 | 2,300 | 1,202 | 1,100 |
| 전면수심(m) | 16.0 | 14.0 | 16.0 | 15.7 | 15.5 |
| 야드면적(m ²) | 63만 | | | 27.6만 | |
| GC기수 | 11 | 8 | 14 | 12 | 14 |
| 처리능력 | 181만TEU | | | 150만TEU | 180만TEU |

자료 : <http://www.coscopac.com.hk/>; <http://www.internationalpsa.com/>; <http://www.tianjin-port.com/>, <http://www.cmhi.com.hk/>

| 표 3-14 | 다롄항 컨테이너 터미널 현황

| 터미널명 | DCT | DPCC | DPCT |
|-----------------------|------------------------------------|--------------------------------|---|
| 운영사 | Dalian Container Terminal Co., Ltd | Dalian Port Container Co., Ltd | Dalian Port Container Terminal Co., Ltd |
| 선석수 | 7 | 2 | 4 |
| 길이(m) | 1,856 | 360 | 1,311 |
| 전면수심(m) | 14.0 | 9.4 | 13.9~16.0 |
| 야드면적(m ²) | 74만 | 6만 | 64.1만 |
| GC기수 | 14 | 1 | 10 |
| 처리능력 | 220만TEU | 30만TEU | 170만TEU |

자료 : <http://www.dpmterminal.com/>; <http://www.dpcc.com.cn/>;
<http://www.internationalpsa.com/factsheet/pdf/Dalian.pdf>; <http://www.dct.com.cn/>

| 표 3-15 | 칭다오항 컨테이너 터미널 현황

| 터미널명 | QQCT | QCIT | CMT |
|-----------------------|---|---|--|
| 운영사 | Qingdao Qianwan Container Terminal Co., Ltd | Qingdao Qianwan Cosport International Container Terminal Co., Ltd | China Merchants International Container Terminal Co. Ltd |
| 선석수 | 11 | 1 | 3 |
| 길이(m) | 3,400 | 349 | 1,190 |
| 전면수심(m) | 14.5~17.5 | 13.5 | 17.0 |
| 야드면적(m ²) | 225만 | 25만 | 95만 |
| GC기수 | 39 | | 14 |
| 처리능력 | 650만TEU | 60만TEU | 250만TEU |

자료 : <http://www.ggct.com.cn/>; <http://www.cmhi.com.hk/>

위의 표에 나와 있는 바와 같이 북중국의 3대 항만에서는 2000년대 이후 지속적인 항만개발로 컨테이너 터미널이 대폭 확충되었다. 수심만 보더라도 다롄항의 경우 14m, 텐진항의 경우 16m, 칭다오항의 경우 17.5m로 각각 증심되었다. 이에 따라 오늘날에는 1만TEU급 대형선도 이들 항만을 자유롭게 입항할 수 있게 되었다. 이들 항만에 대한 대형선의 기항횟수는 다음과 같다.

| 표 3-16 | 북중국 3대 항만(톈진항, 다롄항, 칭다오항)의 북미항로 운항편수 추이

| 선박규모(TEU) | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 |
|-----------|------|------|------|------|------|------|
| 4,000 | 1 | 0 | 7 | 4 | 8 | 4 |
| 5,000 | 2 | 2 | 1 | 8 | 8 | 3 |
| 6,000 | 0 | 0 | 0 | 2 | 2 | 1 |
| 7,000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 |
| 8,000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| 9,000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 10,000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 12,000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 합계 | 3 | 2 | 8 | 14 | 18 | 13 |

자료 : International Transport Services, 「國際輸送ハンドブック」, 각 연도판에 의거 필자 작성

| 표 3-17 | 북중국 3대 항만(톈진항, 다롄항, 칭다오항)의 유럽항로 운항편수 추이

| 선박규모(TEU) | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 |
|-----------|------|------|------|------|------|------|
| 4,000 | 2 | 0 | 0 | 1 | 5 | 2 |
| 5,000 | 4 | 9 | 4 | 1 | 5 | 3 |
| 6,000 | 4) | 7 | 5 | 5 | 6 | 4 |
| 7,000 | 0 | 0 | 5 | 7 | 0 | 0 |
| 8,000 | 0 | 0 | 1 | 1 | 5 | 7 |
| 9,000 | 0 | 0 | 0 | 2 | 8 | 7 |
| 10,000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 12,000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 합계 | 10 | 16 | 15 | 17 | 29 | 25 |

자료 : International Transport Services, 「國際輸送ハンドブック」, 각 연도판에 의거 필자 작성

| 표 3-18 | 북중국 3대 항만(톈진항, 다롄항, 칭다오항)의 북미/유럽항로 운항편수 추이

| 선박규모(TEU) | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 |
|-----------|------|------|------|------|------|------|
| 4,000 | 3 | 0 | 7 | 5 | 13 | 6 |
| 5,000 | 6 | 11 | 5 | 9 | 13 | 6 |
| 6,000 | 4 | 7 | 5 | 7 | 8 | 5 |
| 7,000 | 0 | 0 | 5 | 7 | 0 | 3 |
| 8,000 | 0 | 0 | 1 | 1 | 5 | 10 |
| 9,000 | 0 | 0 | 0 | 2 | 8 | 7 |
| 10,000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 12,000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 합계 | 13 | 18 | 23 | 31 | 47 | 38 |

자료 : International Transport Services, 「國際輸送ハンドブック」, 각 연도판에 의거 필자 작성

북미항로를 연결하는 대형선 편수가 북중국 3대항만의 경우 2004년에서 2009년까지 3개, 2개, 8개, 14개, 18개, 13개 항로로 증가세를 보이고 있다. 유럽항로의 경우에는 10개, 16개, 15개, 17개, 29개, 25개 항로로 증가세를 보이고 있다. 북미, 유럽항로를 합계하면 13개, 18개, 23개, 31개, 47개, 38개 항로로 증가세를 보이고 있다.

대형선의 직기항은 이들 항만이 더 이상 원양항로를 이용하는 데 환적항만을 이용하지 않아도 된다는 것을 의미한다. 이는 이들 항만이 부산항의 배후권역에서 벗어나 독자적인 권역을 형성하게 되었음을 의미하기도 한다. 다만, 경제적인 관점에서는 아직도 우리나라 항만을 중계거점으로 이용하고 있기는 하다. 그 이유는 부산항에 직기항하는 대형선의 교역 항만수가 북중국 대형항만에 직기항하는 대형선의 교역 항만수보다 월등히 많기 때문이다. 따라서 아직 항로가 개설되지 않은 교역항만으로 물동량을 운송하기 위해서는 부산항 이용이 불가피한 측면이 있다는 뜻이다. 그러나 이들 3개 대형항만의 물동량이 더욱 증가하게 된다면 당연히 직기항 항로수나 교역 항만수가 증가하게 될 것이다. 그렇게 되면 부산항을 환적거점으로 경유하는 항로는 축소될 것이다.

이에 따라 우리나라를 환적거점으로 이용하는 중국의 물동량 비율이 감소하고 있다. 2001년에는 중국 항만 물동량 중 우리나라 경유 물량 비율이 16.26%이었다. 이 비율은 2002년 18.95%로 피크에 달했다. 그러나 그 후 점차 감소하여 2009년에는 6.96%로 하락하였다. 북중국 항만의 개발속도, 물동량 증가속도 등을 감안할 경우 우리나라 경유 물량비율은 계속해서 하락할 전망이다.

| 표 3-19 | 중국 화물의 우리나라 경유물량 규모 추이(TEU)

| 항만 | 입항환적 | 출항환적 | 합계 | 북중국 합계 | 비중(%) |
|------|-----------|---------|-----------|------------|-------|
| 2001 | 730,143 | 222,634 | 952,777 | 5,859,000 | 16.26 |
| 2002 | 1,042,526 | 316,305 | 1,358,831 | 7,170,000 | 18.95 |
| 2003 | 985,781 | 377,680 | 1,363,461 | 8,933,000 | 15.26 |
| 2004 | 1,056,078 | 413,135 | 1,469,213 | 11,165,000 | 13.16 |
| 2005 | 1,184,897 | 456,434 | 1,641,331 | 14,768,000 | 11.11 |
| 2006 | 1,287,178 | 423,496 | 1,710,674 | 18,166,000 | 9.42 |
| 2007 | 1,344,790 | 494,035 | 1,838,825 | 22,379,000 | 8.22 |
| 2008 | 1,308,516 | 567,556 | 1,876,072 | 28,266,000 | 6.64 |
| 2009 | 1,351,190 | 646,313 | 1,997,503 | 29,113,000 | 6.86 |

자료 : SP-IDC

주 : 북중국항만이란 칭다오항, 톈진항, 다롄항, 잉커우항, 런윈강항을 포함하고 있음

| 표 3-20 | 북중국 항만의 컨테이너 물동량 추이(1,000TEU)

| 항만 | 칭다오항 | 톈진항 | 다롄항 | 잉커우항 | 런윈강항 | 합계 |
|------|--------|-------|-------|-------|-------|--------|
| 2001 | 2,639 | 2,011 | 1,209 | - | - | 5,859 |
| 2002 | 3,410 | 2,408 | 1,352 | - | - | 7,170 |
| 2003 | 4,239 | 3,015 | 1,679 | - | - | 8,933 |
| 2004 | 5,140 | 3,814 | 2,211 | - | - | 11,165 |
| 2005 | 6,307 | 4,801 | 2,655 | - | 1,005 | 14,768 |
| 2006 | 7,702 | 5,950 | 3,212 | - | 1,302 | 18,166 |
| 2007 | 9,462 | 7,103 | 3,813 | - | 2,001 | 22,379 |
| 2008 | 10,232 | 8,500 | 4,503 | 2,030 | 3,001 | 28,266 |
| 2009 | 10,263 | 8,704 | 4,577 | 2,537 | 3,032 | 29,113 |

자료 : www.portcontainer.cn/

(2) 일본의 전략항만 육성정책

다음으로는 일본의 항만이다. 일본에서는 종래 도쿄항, 요코하마항, 나고야항, 요카이치항, 오사카항, 고베항 등의 6대항을 집중적으로 육성하는 소위 ‘수퍼중추항만정책’이 추진되어 왔다. 그러나 실제로는 6대항뿐만 아

나라 다수의 지방항만도 동시에 개발되어 왔다. 정책의 표방은 6대항에 집중하겠다고 하였으나 실제로는 60여 개에 이르는 지방항만 모두를 육성하는 것으로 변질되었다.

이에 따라 물량규모가 수천TEU 내지 수만TEU에 불과한 대다수 지방항에는 대형선이 기항하지 못했다. 그 결과 이들 항만과 부산항을 연결하는 피더네트워크가 형성되고, 우리나라 부산항이 이들 항만의 환적항만 기능을 수행했던 것이다.

그런데 일본은 2009년 들어 정책을 전환하였다. 첫째는 종래의 6개 대형항만만 집중 육성하는 수퍼중추항만정책을 포기하고, 2개 항만만을 집중 육성하는 ‘전략항만 육성정책’으로 전환한 것이다. 사실은 국제중추항만으로 육성하고자 하는 대상항만의 수를 축소한 것이다. 육성대상 항만수를 축소시켜 집중육성의 실효성을 강화하고자 한 것이다. 2개 전략항만에 대해 2015년에는 자국 내 허브항으로, 2020년에는 국제허브항으로 육성한다는 것을 목표로 하고 있다.

둘째는 종래 103개에 이르는 지방 컨테이너항만에 대한 분산 개발을 지양하고 개발대상 항만수를 43개로 축소하기로 하였다.

셋째로 전략항만과 지방항만 간에 효율적인 피더네트워크를 구축하여 지방항의 물량을 전략항만으로 유치하려고 하고 있다.

이러한 목적을 달성하기 위해서는 일본항만의 고비용구조를 타파하는 것이 중요하다고 판단하여 전략항만에 대해서는 안벽건설 시 국비투입의 증대, 규제완화, 이용절차의 간소화, 항만경영주체에 대한 세금감면 등의 조치를 취하고 있다. 일본이 취하고 있는 전략항만 정책이 목적하는 바는 궁극적으로 부산항을 이용하는 자국 환적화물을 축소시키는 데에 있다.

이상과 같은 북중국 항만과 일본의 전략항만 육성정책은 궁극적으로 우리나라를 경유하는 자국 환적 물동량의 축소에 목적이 있다. 이는 또한 북중국 항만들과 일본의 항만들이 더 이상 부산항에 의존하지 않고, 자국

의 대형항만에 기항하는 원양 대형선을 통해 수출입하겠다는 의도를 가지고 있다. 말하자면 부산항을 중심으로 하는 동북아의 단일항만권역으로부터 탈피하려는 것이다. 이로 인해 종래 우리나라를 중심으로 형성되어 온 ‘동북아 단일항만권역’이 ‘북중국 항만권역’과 ‘일본항만권역’으로 삼등분될 상황에 놓이게 된 것이다.

3) GTO 육성 강화 및 항만당국의 역할 변화

글로벌화에 따라 항만개발 수요가 증가하고 이러한 추세가 향후에도 지속될 것을 감안하여 주요국, 주요 항만당국 및 주요 항만운영업체 등이 글로벌 항만시장으로 진출하고 있는데 이에 대해서는 전술한 바와 같다.

그런데 대형 터미널 운영업체가 글로벌 항만시장으로 진출하는 방식에는 두 가지의 뚜렷한 특징이 나타나고 있다. 하나는 자력에 의한 진출이고, 다른 하나는 위로부터의 진출촉진 현상이다.

전자의 대표적인 사례로서는 HPH, Maersk, HHLA, NYK, 한진해운 등을 들 수 있다. 이들 운영업체 중 하역회사형 GTO는 자국항만시장의 포화상태를 타개하기 위한 차원에서 글로벌 항만투자를 개시하였다. 선사형 GTO는 효율적인 선박운항을 지원하고자 하는 차원에서 터미널 사업에 진출하였다. 이와 같이 이들 항만은 사업규모의 확대 또는 기업의 영업전략 차원에서 해외항만투자를 추진한 것이다.

그런데 DP World, PSA International사 등은 이들과 상이한 전략에 의해 해외항만투자를 추진하고 있다. 도시국가 규모에 해당하는 이들 국가는 자국경제 규모의 협소함을 타파하여 국가 성장동력의 하나로 활용하기 위해 글로벌 물류시장 진출을 국가적 차원에서 추진하고 있다. 특히 이들 국가는 자국 내 국부자금을 활용하여 이를 추진하고 있다. 싱가포르의 PSA International사와, 두바이의 DPW사는 국가의 전폭적인 지원을 받고 있다.

PSA International사는 막대한 국부를 원천으로, DPW사는 막대한 석유자본을 배경으로 글로벌 항만시장에 진출한 것이다. 따라서 이들 국가의 터미널 운영업체는 이윤확보라는 단순한 동기에서가 아니라 국가경제 존망의 차원에서 글로벌 시장진출을 도모하고 있는 것이다. 말하자면 글로벌 물류사업 추진이 국가생존전략의 하나로 설정되어 있는 것이다. 이와 같이 국가가 직간접적으로 이들 터미널 운영업체의 세계시장 진출을 촉진 및 지원하고 있다. 이러한 방식이 선진국 GTO 또는 자발적 투자 형태를 취하고 있는 GTO와 상이한 방식이다.

그런데 최근 들어서는 중국의 항만운영업체도 GTO의 대열에 뛰어들고 있다. 진출 동기는 명확하지 않으나 기존의 GTO들과는 약간 상이한 것으로 보인다. 중국은 자국경제 성장동력의 하나로 활용하거나 자금의 유효한 활용이라는 주요 목적 이외에도 세계시장에서 중국의 브랜드 확보 및 세계시장 확보를 보다 중시하여 진출하고 있는 것으로 판단된다.

그런데 진출목적이 어떠한 두바이, 중국 등의 후발 GTO들은 세계 항만시장에 진출하는 과정에서 자국정부의 지원이 강력함을 알 수 있다. 우선 DPWorld, PSA International, SIPG사는 모두 각국의 국영기업이다. 따라서 정부가 자금, 정책 양면에서 지원하고 있다고 할 수 있다. 뿐만 아니라 이들 국가는 이들 항만운영업체가 세계적 GTO로 성장하기 이전에 자국항만에서 독점적 또는 과점적 지위를 구축하고 국제적인 경쟁력을 갖추도록 뒷받침해 주었다. 이와 같이 후발 GTO 또는 도시국가의 GTO는 직접적인 국가지원하에 글로벌 항만시장에 진출, 성공하였음을 알 수 있다. 그리고 이들 후발국은 세계항만시장에 진출하기 위한 전략을 국가적 차원에서 계획적으로 수립하여 실행하고 있다.

그런데 선발 GTO라 하더라도 국가나 항만당국이 전혀 무관심의 자세를 유지한 것은 아니다. 선발 GTO의 경우에는 국가의 지원이 크지는 않았으나, 일정부분 국가 및 항만당국이 이들의 성장에 공헌했다. 글로벌 항만

시장이 형성되기 시작한 초기단계에서는 세계 항만진출이 소수의 선발 GTO에 제한되었기 때문에 정부의 큰 지원 없이도 세계진출이 어려운 것은 아니었다. 과점시장이었기 때문이다. 또한 지명도가 상대적으로 낮은 중소 항만운영업체는 세계시장으로의 진출을 염두에 두지도 않았다. 이에 따라 이미 세계 항만시장에 진출한 경험을 보유한 선발 GTO는 상대적으로 용이하게 시장을 넓혀 나갈 수 있었다.

그러나 HPH, HHLA사 등 선발 GTO도 자국항만에서 이미 대형 항만운 영업체로 성장한 후 세계항만으로 뛰어 들었다. 이들 GTO가 활동했던 항만의 항만당국은 일찍이 항만운영을 민영화하여 이들이 터미널운영 노하우를 축적할 수 있도록 해주었던 것이다. 그리고 이를 통해 대형화를 달성했다.²⁶⁾ 따라서 이들 선발 국가에 있어서도 자국의 터미널 운영업체를 GTO로 성장시키기 위한 지원을 했다고 할 수 있는 것이다. 특히 터미널 운영업체의 대형화를 위해 주요국은 다음과 같은 정책을 전개하였다. 첫째, 독일은 원래부터 항만운영업체를 소수화하였다. 함부르크항에는 종래 HHLA, Eurokai, Unikai 등 3사가 활동하였으나, 현재는 2사가 활동하고 있다. HHLA 및 Eurogate사 이다. 그리고 브레머하벤항에는 Eurogate사가 독점적으로 컨테이너 터미널 운영사업을 수행하고 있다.

둘째, 홍콩에도 터미널 운영업체는 5개사에 불과하다. HIT, COSCO-HIT, MTL, DPW, ACT 등이다. 이 중 COSCO-HIT사는 HIT와 지분을 공동으로 갖고 있어 실질적인 사업자는 4개사에 불과하다.

셋째, 상하이항에는 컨테이너 터미널 운영사가 6개에 이르고 있다. 그러나 4개 터미널 운영사에 SIPG사가 지분을 출자하고 있기 때문에 터미널

26) 오늘날 GTO 중에는 미국이나 일본, 영국 및 프랑스 등의 기업은 거의 보이지 않음. 이들 국가에서는 독점적인 항만운영업체를 육성시키지 않았기 때문임. 터미널 단위별 부두임대 운영을 통한 항만운영업체의 균등한 성장정책을 시행하였기 때문임. 이와는 달리 홍콩, 싱가포르, 두바이, 중국 등의 GTO는 자국 항만당국의 뒷받침을 받아 경쟁력을 강화하였기 때문에 세계시장으로 용이하게 진출할 수 있었던 것임.

운영에 상당한 조정역할을 수행한다.

넷째, 싱가포르, 두바이항의 경우에는 독점적 운영업체만 활동하고 있다.

이와 같이 GTO가 활동하고 있는 모항 또는 모국에서는 이들 GTO가 거의 독점적인 운영업체이거나 과점적인 운영업체로 성장해 있다. 이와 같이 자국정부에 의한 대형기업으로의 육성지원 정책이 있었기 때문에 이들 기업의 대형화가 가능하였고, 이를 바탕으로 글로벌 투자도 가능했던 것이다.

4) 종합항만건설과 항만관광객 유치

산업구조는 1차산업에서 2차산업으로, 그리고 3차산업으로 비중이 이동한다. 이는 산업구조의 고도화 및 사회발전에 따른 필연적인 현상이며 세계 각국의 산업 발전 역사상 나타나는 보편적인 현상이기도 하다. 이러한 산업구조의 고도화 및 발전패턴은 일반산업 이외의 여타 부문에서도 그대로 적용된다. 항만도 예외는 아니다.

항만은 도시가 필요로 하는 물자를 수송하는 기지 역할을 수행한다. 물자수송을 위해 최초에는 벌크화물을 취급하다, 나중에는 컨테이너 화물도 취급하게 된다. 물류비 절감, 작업인력의 접근편의성 등을 위해 항만은 도시와 가까운 해면에 건설되었다. 그런데 도시가 팽창하고 선박이 대형화됨에 따라 항만을 도시의 중심부에 계속 위치시키는 것은 곤란한 현상을 발생시켰다. 그리하여 대형선의 수용을 위한 항만을 도시의 주변부로 이전하게 된다.

여기에서 필연적으로 발생하는 문제 중 하나가 노후화된 구항의 활용 방안이다. 구항은 선박과 화물의 신행 이전으로 인해 폐허가 되는 것이 일반적이다. 그런데 구항은 도심의 일부를 구성하기 때문에 폐허로 방치시켜서는 곤란하다. 도시의 활성화 및 발전을 위해서는 구항을 새로운 성장동력의 하나로 재개발해야 할 필요성이 강하게 대두한다. 이러한 시대적 요

구에 따라 대다수 항만의 노후화된 내항지구는 새로운 도시기능 지역으로 탈바꿈하게 된다. 소위 내항지구를 도심의 새로운 명소로 개발하여 당해 도시, 나아가 당해 국가의 새로운 성장동력으로 활용하는 것이다.

구항의 재개발시기와 재개발방향은 항만도시의 여건에 따라 각기 상이하다. 그러나 시기상의 선후는 있으나, 대개 컨테이너선의 대형화와 함께 발생했다. 컨테이너선의 대형화로 인해 구항지구에 선박이 입항하지 못하고, 외항지구로 선박과 화물이 이전하였기 때문에 구항지구가 활력을 잃게 되었는데 이는 1960년대에서 2000년대에 걸쳐 발생하였다. 선진국 항만에서는 시기가 다소 앞서며, 개도국 항만에서는 시기가 다소 늦은 것이 일반적인 현상이다.

이때 재개발 방향은 대개 도시기능으로의 활용이다. 내항이 도시기능으로 활용되는 이유는 항만기능의 외연화와 함께 때마침 팽창하는 도시의 규모, 도시인구의 증대 등으로 도심에 토지가 부족한 데 기인한다. 이에 따라 황폐화된 내항부지를 도시기능으로 활용하고자 하는 수요가 증대한다. 이와 같이 내항의 물류기능 저하 및 도시기능 수요의 증대가 맞아떨어져 내항지구의 재개발이 이루어지는데 재개발의 방향은 대개 수변공간을 활용하는 것에 두어졌다. 즉 수면을 활용한 고급주택, 쇼핑센터, 스포츠센터, 고급 오피스 빌딩, 대규모 주택단지, 테마파크, 오락시설, 휴게시설, 광장, 수변공원, 박물관, 교류시설 등이 개발되고 있다. 물론 개발되는 시설은 당해 국가와 항만에 따라 상이하기는 하나, 대개는 친수시설, 시민의 주택시설, 교류시설, 휴게시설, 고급 오피스 빌딩, 쇼핑센터 등으로 나타나고 있다.

이러한 구항의 재개발은 항만의 기능에도 상당한 변화를 가져다주고 있다. 이러한 항만재개발 상황을 몇 가지 사례를 통해 살펴보면 다음과 같다

(1) 일본

① 풍요로운 항만공간 창조사업

일본은 1985년에 새로운 항만정책으로 ‘21세기의 항만--풍요로운 항만공간 창조--’를 수립하였다. 종래 항만을 교통, 산업공간으로만 인식해 온 것을 반성하고 생활공간으로도 인식하여 생활공간을 포함한 종합공간을 창출하고자 한 것이다. 그리하여 항만시설의 범위에 친수시설을 포함시키고, 친수시설 등 생활공간을 확충하기 시작하였다. 당시 일본이 중점적으로 정비한 시설은 광장, 녹지, 박물관, 오피스 빌딩, 물류센터, 역사적 건물 보존, 항만타워, 수족관, 유흥지, 매립을 통한 항만 공간 확충 등이다.

그리고 이러한 시설의 건설을 촉진하기 위해 공공성이 강하고 수익성이 낮은 시설은 국가 및 항만당국이 공동으로 개발하고, 수익성이 있거나 상업 시설 등은 민간이 건설하였다. 다만 수익성이 낮은 시설로서 공공성이 강한 시설에 대해서는 국가가 직접 건설하거나 지자체(항만당국)에 건설재원의 상당부분을 지원하였다. 아울러 민간이 건설하는 시설 중 호텔, 전시장, 물류센터 등에 대해서도 공공성이 강한 일부 시설을 함께 포함시켜 건설할 경우 포함되는 시설에 대한 지원제도를 마련하였다. 이와 같은 제도 시행으로 전국의 항만에 상당한 규모의 생활공간, 물류고도화 시설, 항만공간고도화 시설 등이 조성되었다. 일본의 항만이 외관상 깨끗하고 인근 도시구역과 집합성이 있으며 시민과 관광객이 찾아오기 시작한 선진수준으로 변모한 것은 바로 이러한 정책의 소산이다. 이러한 사업 중 대표적인 사업이 ‘요코하마의 MM21’ 사업이다.

그리고 1987년에는 항만공간고도화센터를 설립하여, 항만공간고도화 사업을 추진하는 민간, 지자체, 제3섹터 등을 지원하고 있다. 국가가 지원은 하되 지원절차 등을 수행하는 업무를 담당하는 기구가 바로 항만공간고도화센터이다.

② 항만공간 고도화 사업

풍요로운 항만공간 창조사업의 핵심사업 중 하나로서 항만공간 고도화 사업을 들 수 있다. 이 사업은 항만을 물류·산업·생활의 3개 기능으로 구분하여 항만공간을 보다 충실히 활용할 뿐만 아니라 전체 항만공간의 질적 향상을 추구함으로써 아름다운 항만공간을 실현하고자 하는 데 중점을 두고 있다. 또한 항만을 매개로 지역 간 교류를 촉진하고 지역사회의 발전기반을 조성하여 도시와 항만 간의 갈등을 해결하며 국토의 균형발전에도 기여하기 위해 국가적인 사업으로 추진하고 있다.

항만공간고도화 정책은 ‘풍요로운 해안공간 실현’이라는 큰 틀에서 국토의 균형발전에 기여한다는 목표를 전제로, 항만공간의 고도화 및 국토의 균형발전이라는 두 가지 분야로 구분하여 추진하고 있다. 항만공간의 고도화는 아름다운 항만의 조성, 항만 공간기능의 확충, 새로운 항만공간의 창출 등을 기본 목표로 하고 있으며, 국토의 균형발전 사업은 지역사회 및 항만 간 네트워크화와 교류의 촉진, 임해 주거지역 정비 등으로 추진하고 있다. 구체적인 사업 분야는 다음과 같이 구분하고 있다.

표 3-21 | 일본의 「풍요로운 해안공간 실현」을 위한 사업 분야

| 구 분 | 목 표 | 사업 분야 |
|----------|---------------|----------------|
| 항만공간 고도화 | 아름다운 항만 조성 | 이용하기 쉬운 항만 |
| | | 아름다운 항만공간 |
| | | 고도의 물류공간 |
| | 항만 공간기능 확충 | 고품질의 다양한 산업공간 |
| | | 풍부한 생활공간 |
| | 새로운 항만공간 창출 | 항만 재개발 |
| | | 항만공간 개발(인공섬 등) |
| 국토 균형발전 | 네트워크화 및 교류 촉진 | 항만배치의 체계화 |
| | | 항만기능 연계성 제고 |
| | 임해 주거지역 정비 | 지역발전 기반공간 조성 |
| | | 도심지역 민원해소 실현 |

자료 : 財団法人 港湾空間高度化センター, 「港湾民活プロジェクト-ガイドブック-」, 2001. 8.

③ 요코하마 MM21사업

요코하마항의 내항지역(MM21 지역)에는 조선소 및 노후 항만시설이 입지하여 도심이 연결되지 않고 분리되어 도시의 발전에 제약요인으로 작용하고 있었다. 이에 요코하마시가 주체가 되어 i) 분리된 도심을 상호 연결하고, ii) 항만도시의 기능과 이미지를 갖춘 국제·문화도시를 건설하며, iii) 동일본의 중심항만에 부합하는 워터프론트를 개발하고, iv) 시민과 항만 및 도시의 연계 강화를 위해 거대 프로젝트 ‘MM21 재개발사업’을 추진하였다. 이 사업은 규모의 거대성, 시설의 첨단성 등에 따라 국토교통성, 우정성 및 경제산업성이 적극 지원하는 국책사업으로 추진하였다.

1983년에 착공된 이 사업은 소요기간이 18년간, 투자비는 2조 엔이 소요되는 것으로 예상되었고 2000년에 완성되었다. 유치시설 내역을 살펴보면 i) 해변가에 친수공원, 여객선부두, 호텔 ii) 개발의 중심지역에는 초고층빌딩, 대규모 쇼핑센터, iii) 도크지역에는 해사박물관 및 범선유치, iv) 입구지역에는 레크리에이션 시설 및 쇼핑시설 등으로 구성되어 있다.

이 사업을 위해 1983~2004년간 1조 5,314억 엔의 투자를 유치하였고, 2007년까지 1,230개의 사업체 유치, 5만 9,000여 명의 신규고용창출, 5,000만 명 이상의 방문객을 유치하여 경제적 파급효과만 2조 2,240억 엔, 요코하마시의 조세수입은 연간 113억 엔에 이르고 있다.



| 그림 3-7 | 요코하마 MM21 지구 전경

④ 항만 축제행사 지원제도

2007년 6월 일본정부는 ‘관광입국 추진 기본계획’을 수립하고 2008년 「관광권 정비를 통한 관광객의 내방 및 체제촉진에 관한 법률」을 제정하였다. 범정부적 차원에서 추진되고 있는 관광입국 정책을 뒷받침하기 위해 국토교통성은 항만축제를 활성화하기로 하였다. 이를 위해 항만축제에 대하여 몇 가지 지원제도를 마련하였다.

첫째, 「항만활력창출 지원제도」이다. 이는 기초지자체가 주도하는 항만축제 관련 사업으로서 향후 항만의 활력창출을 주요업무로 행하는 NPO 및 지역주민 등이 관련 단체를 설립하고자 할 때 지자체가 이들에 대해 지원해주는 제도이다. 이와 관련하여 2007년 사카타항에서는 지역의 유지 및 시민들이 참가하여 구성한 NPO 법인 ‘사카타항만 만들기 시민회의’가 설립되었다. 그리하여 이 기구가 제도지원의 최초사례가 되었다.

둘째, 「주민 참가형 도시구축펀드」 제도이다. 이 제도는 2008년에 마련된 제도로써 시민단체나 민간이 하드시설을 건설할 경우에 지원해주는 제도이다. 예를 들면 창고 등을 수리할 경우 외관향상을 위해 외벽을 도장 및 장식한다거나 심볼이 되는 시설을 정비하거나 라이트를 밝히는 경우 ‘민간도시개발추진기구’를 통해 펀드를 지원하는 방식이다.

셋째, 「항만진흥 교부금」 제도이다. 이는 항만관리자 이외의 기초지자체에 대하여 보조하는 제도로써 종래의 항만정비사업 이외에 항만의 활성화를 촉진하는 제안사업에 대해서도 폭넓은 지원을 행하는 교부금 제도이다. 이는 2007년도부터 실시하고 있다.

⑤ 항만경관조성 제도

일본에서는 2000년 무렵부터 항만경관을 중시하기 시작했다. 이를 위해 당시 워터프론트 개발사업, 역사적 항만환경정비사업, 항만경관모델사업, 임해부재편 관련 사업 등을 발굴하여 항만공간 전체의 경관을 조성해 왔다.

그런데 경관조성은 항만에 국한시키지 않았다. 국토교통성은 2003년 7월 ‘아름다운 국가건설 정책대강’을 발표하여 장래의 아름다운 국가 건설을 위한 정책추진의 기본적 방향을 제시하고 이를 달성하기 위해 공공사업에 대한 경관평가시스템을 확립하며 분야별로 경관조성가이드라인을 수립하기로 하였다. 2004년 6월에는 「경관법」을 제정하여 경관정비·보전을 위한 기본이념을 명확하게 하는 등 경관을 중시하는 법·제도를 정비하였다.

이러한 여건을 바탕으로 국토교통성 항만국은 항만경관의 조성 필요성을 새롭게 인식하여 2005년 3월에는 ‘금후의 항만환경정책 기본방향에 대하여’를 발표하여 항만경관의 조성을 항만정책의 하나로 명확히 위치시키고, 그와 동시에 향후 항만경관조성을 위한 구체적인 가이드라인까지 제시하고 있다.²⁷⁾

(2) 영국

① 항만재개발 정책

영국에서는 1990년대 후반까지 다수 도시에서 항만기능의 쇠퇴현상과 교외로의 인구이동 현상이 발생하였다. 이에 1998년 5월 영국정부는 도시의 쇠퇴 원인을 규명하고 인구의 재유입 방안을 강구하기 위해 Urban Task Force를 설치하고 1999년 6월 Towards an Urban Renaissance 보고서를 발표하였다.

보고서 내용에 따르면 도시의 쇠퇴원인은 다양하나, 그중 대표적인 요인으로 대형선의 입항 중지 등에 따른 항만기능의 쇠퇴, 그에 따른 항만 관련 종사자의 직장 상실, 소득수준 감소, 항만인근지역 및 거주지의 유지보수 미흡, 세금징수실적 감소, 지역재정비 미비로 인한 지역 황폐화 등으로 밝혀졌다.

보고서는 이러한 현상을 방지 및 개선하기 위해 지자체 스스로 도시재

27) 국토교통省 港灣局, 「港灣景觀形成ガイドライン」, 2006. 3.

생사업을 수행하고, 중앙정부는 이를 지원하도록 제안하였다. 이에 따라 전국의 18개 지자체가 도시재생회사(Urban Regeneration Company)를 각각 설립하였다. 그리고 각 지역별로 항만재개발 및 도시재생사업을 실시하였다. 재개발대상 지역은 도심에 위치한 구항지구 즉 워터프론트 지역이 선정되었다.

② 런던도크랜드 재개발

런던 시내 테임즈 강변 북쪽지역에는 약 22만km²(660만 평) 규모의 도크랜드(dockland)가 위치해 있다. 19세기에 건설된 7개 도크는 1960년대 이후 이용률이 낮아져 점차 폐허지역으로 변모하였다. 이 지역은 1960년대 이후 컨테이너화 및 선박대형화로 인해 입항선박이 감소하여 1960~1980년 사이에 모든 도크가 폐쇄되었다.

항만기능이 소멸되는 바람에 실직자가 최고 9만 5,000여 명이나 발생하였다. 이와 함께 전원주택이 유행하기 시작하여 도심인구도 급격히 감소하여 이 지역은 황폐화되었다. 소득감소로 인해 연립주택 등의 유지보수도 방치 상태여서 재개발 논의가 자연스럽게 이루어졌다.

이 지역의 재개발을 추진하기 위해 1981년 중앙정부의 환경부가 「런던도크랜드개발공사」를 설립하였다. 재개발 사업은 1981년 7월부터 1998년 3월까지 18년간 추진되었다. 재개발 비전은 21세기 도시를 지향하는 것으로 설정되었고, 구체적인 목표로는 i) 신규산업 유치, ii) 고용창출, iii) 환경개선, iv) 주거지개발 등이 제시되었다.

재개발 후 이 지역은 주거·비즈니스·상업·고도경공업의 복합단지로 변모했다. 특히 도크랜드 중심부에는 영국 최대규모의 초고층 건물이 밀집하여 런던의 새로운 금융센터기능을 수행하고 있다. 입주기업으로는 런던 제2금융센터, 방송사, 신문사 등 첨단기술 및 금융기업 등이 있다. 아울러 레저시설을 유치하고 대규모 쇼핑센터, 공원과 밀레니움, 마리너, 수

상스포츠 시설 등도 정비하였다. 또한, 이 지역과 도심을 연결하는 경전철을 정비하고, 런던도심공항도 개장하였다.

이 지역에는 현재 2,700여 개의 기업이 입주해 있고, 2만 4,046개의 신규 주택이 건설되었으며, 8만 5,000여 명의 고용이 창출되었다. 거주인구는 종래 3만 9,000여 명에서 7만 7,000여 명으로 증가하였다. 아울러 이 지역에는 다양하고 독창적인 건축물이 많아 건축물과 경관 분야에서 94개의 상을 수상하였다. 이와 같이 항만과 도시가 융합되고 있다.

③ 리버풀항 재개발²⁸⁾

리버풀에도 도시재생사업을 수행하기 위해 리버풀시, 중앙정부의 지방개발청(Regional Development Agency) 관할의 Northwest Development Agency, EP(English Partnership)의 3개 기관이 공동으로 개발사업을 추진하기로 하고 ‘리버풀 비전’을 수립, 도시재개발 사업을 추진하고 있다.

재개발대상 지역은 워터프론트 지역으로 개발목표시점은 2000~2015년이며, 이 기간 중 20억 파운드를 투자하기로 계획하고 있다. 재개발 핵심지역은 항만지역 중 이용되고 있지 않는 Pier Head 및 King's Dock 지역이다. 그리하여 이 지역에 i) 대형 크루즈선 유치를 위한 부두시설 확장, ii) 리버풀 운하와 연결되는 새로운 운하 건설, iii) 박물관 건립, iv) 과거 도크시설을 레스토랑 및 쇼핑아케이드 등의 복합단지로 개조하는 것이다.

(3) 함부르크항²⁹⁾

함부르크에는 과거 항만기능을 수행했던 남부지역에 수면 55ha 및 육역 100ha 등 155ha의 Hafencity가 위치해 있다. 이 지역은 항만기능을 수행

28) 財團法人 港灣空間高度化環境研究センター、「北ヨーロッパ港町文化海外調査報告書」, 2005. 9. pp. 5~6.

29) 財團法人 港灣空間高度化環境研究センター、「北ヨーロッパ港町文化海外調査報告書」, 2005. 9. pp. 9~14.

하기에 적절하지 않고 노후화가 심하여 항만당국 및 도시당국이 대규모 도시기능으로 재개발하기로 하였다. 유치시설은 주택지 및 오피스 빌딩으로 설정하였다. 그리고 도시의 매력도를 높이기 위해 시설 건축 시에는 유명 건축가를³⁰⁾ 초청하여 디자인을 독특하게 설계하고 녹지공원 및 쾌적시설을 충분히 정비하였다. 또한 도시의 전통과 경관을 유지하기 위해 빌딩의 높이를 6~8층으로 규제하고 있다. 그리고 함부르크 시뿐만 아니라, 독일을 대표하는 관광 포인트의 하나로 조성하고 있다.

(4) 로테르담항

로테르담의 도심에 위치해 있는 Cop Fan Side 지역은 30년 전까지만 하더라도 항만용도로 사용되었으나, 선박의 대형화로 항만기능이 하구로 이전됨에 따라 버려진 상태가 되었다. 그리하여 로테르담시 및 항만당국이 공동으로 이 구역을 주택 및 고층 오피스 지역으로 재개발하기로 하였다. 1990년대 초반에 개시된 이 사업은 마스강 남쪽의 구항지구를 재개발하는 사업이 중심적인 내용으로 구성되었는데, 이 중에서도 Wilhelmmia Pier 지구에는 워터프론트로 이어지는 오피스 빌딩, 고급 아파트, 리버사이드 보도교가 건설되었다. 로테르담의 명물인 800m 길이의 에라스무스 대교도 동시에 건설하여 이 지역의 심볼로 삼고 있다. 그런데 특징적인 것은 로테르담시가 이 지역을 재개발할 때 모토로서 ‘품격’을 중시했다는 점이다. 이를 위해 건축가 및 국내외 전문가로 구성되는 Quality Team이라는 심사위원회를 설치하여 도시경관을 중시하였다.

Cop Fan Side의 서쪽지역에는 과일전용부두가 있었으나, 노후화되어 현재는 ‘Port Plan 2020’을 추진하고 있다. 시민들은 워터프론트 지역에 위치한 주거시설을 매우 선호하고 있기 때문에 이에 대응하여 주택, 오피스 및

30) 財團法人 港灣空間高度化環境研究センター、「北ヨーロッパ港町文化海外調査報告書」, 2005. 9. pp. 15~20.

요트하버 등을 건설할 계획이다. 아울러 이 지역은 종래 항만지역이었던 만큼 항만분위기를 유지하는 상태로 개발하고 있다. 한편 로테르담은 항내 크루즈선을 운행하여 유로포트(Europort) 전체지역을 왕복 서비스하고 있는데, 유럽최대항만을 직접 견학할 수 있도록 하고 있다. 이는 항만을 활용한 관광사업으로서 매우 중요한 관광자원으로 평가받고 있다.

(5) 코펜하겐항

코펜하겐항에서도 항만의 물류기능이 내항지구에서 외항지구로 이전되자, 과거 도시를 지탱해 온 내항지구는 대부분 산업기능을 상실하고, 유흥지로 변모해 버렸다. 코펜하겐에서도 유흥지의 재개발은 도시의 존립과 직결되는 핵심적인 정책이 되었다.

그런데 내항 재개발계획은 도시와의 연계가 어느 정도인가에 따라 결정된다. 즉 연계가 강한가 약한가에 따라 내용이 상이해진다. 그리하여 도심에 가까운 북항지구에는 고도의 복합시설이 개발되었다. 도심에서 다소 떨어진 남항지구에는 대규모 주택개발이 이루어졌다. 중간지역에는 주택개발, 쇼핑센터의 개발 및 일상적으로 이용되는 녹지 및 풀 등이 개발되었다.

코펜하겐항이 이와 같이 개발한 기본개념 중 하나는 ‘워터시티’이다. 이는 해면을 주택의 정원으로 취급하는 개념이다. 다른 하나는 ‘하버프롬 나드’이다. 이는 바다에 접해 있는 지역에 가능한 한 이어지는 보행로를 확보하는 것이다.

이와 관련된 몇 가지 사업을 보면 다음을 지적할 수 있다. 첫째, 북항지구의 복합적 도시구역에는 여객선부두를 현대식으로 개조하였다. 둘째, 여객선부두를 둘러싸고 있는 오래된 창고를 개조하여 오피스 및 고급맨션, 선박계류장으로 이용하거나 마리너로 이용하고 있다. 셋째, 이 지역에 위치한 국립도서관도 증축하여 바다를 바라볼 수 있도록 하였다.

(6) 미국

① 샌프란시스코항의 Fisherman's Wharf³¹⁾

미서해안 최대 규모의 도시 중 하나로 손꼽히는 관광도시, 샌프란시스코는 오늘날 물류의 중심인 컨테이너 항만기능이 완전히 소멸되었으나 과거 찬란했던 항만 역사를 기반으로 발전방향을 전환, 여전히 활기찬 도시로 기능하고 있다. 물류의 취급비중은 매우 낮으나, 대신 인류(人流)를 유치하여 과거보다 더 활기차게 움직이고 있는 것이다.

샌프란시스코 도심과 구항이 활기를 띠게 된 것은 과거 잡화선박 시절에 이용하던 부두와 항만창고를 새로운 용도로 성공적으로 전환시킨 데 기인한다. 물류항만의 기능은 대부분 소멸되었지만, 재래식 부두와 낡은 창고는 그대로 유지·보존하였다. 그리고 이들 시설을 완벽하게 개축하여 쇼핑센터와 레스토랑 등 사람이 이용하는 시설로 바꾼 것이다. 물류를 인류로 바꾼 혁신적인 아이디어였다.

이 지역에는 과거 많은 돌출식 부두가 개발·운영되고 있었으나, 1970~1980년대에 현대식으로 재개발되어 오늘날에는 관광시설로 바뀌었다. 많은 잡화부두의 한쪽 끝에는 이 지역의 특산물인 던진네스 게(Dungeness Crab) 잡이 어선을 위한 어부들의 부두(Fisherman's Wharf)가 기능하고 있는데, 이 부두는 지금도 옛날 모습을 그대로 유지하고 있다. 이 부두를 에워싸고 있는 대다수 잡화부두가 관광객이 찾아오는 시설로 변모하면서 이 지역 일대가 Fisherman's Wharf로 명명되고 있다.

Fisherman's Wharf 지역에는 'Pier 39', 'Pier 35', 'Pier 33', 'Pier 45' 등이 있는데 이곳에는 많은 상점, 레스토랑, 비디오아케이드, 바다동물해설센터, 수족관, 3D Ride, 마리너 시설, 크루즈선박의 해상관광터미널로, 연안관광터미널, 잠수정박물관, 선원기념교회 등이 들어서 있다. 그리고 배후에는

31) 김형태, “인류(人流) 유치에 성공한 샌프란시스코항의 Fishermen's Wharf”, 「쉬핑투데이」, 인터넷판, 2010. 12. 20일자

국립해상공원, 해양공원, 백사장, 빅토리아공원, 해사박물관, 광장 등이 조성되어 있다. 아울러 배후지역에는 호텔군과 쇼핑센터 등이 빼곡히 들어서 있다. 그리고 이 지역과 도심을 연결하는 관광용 전차가 부설되어 이 지역을 방문하는 수백만 명의 관광객통기능을 수행하고 있다. 흥미를 자아내는 행사도 다양하다. 이 지역에는 각종 음악회, 라이브 뮤직, 쇼, 노상 퍼포먼스 등 각종 이벤트가 사계절에 걸쳐 개최되고 있다. 또한 세계적 수준의 볼쑁놀이, 에어쇼 등도 개최되고 있다.

Fisherman's Wharf는 샌프란시스코를 찾아오는 관광객의 90%가 반드시 거쳐간다고 일컬어지는 지역이다. 또한 이 지역의 명칭인 Fisherman's Wharf는 오늘날 미국의 많은 항만으로 파급되어 유사한 Fisherman's Wharf의 원조가 되고 있다. 뿐만 아니라 성공적인 항만재개발의 모범 사례가 되어 세계 주요 항만에서 볼 수 있는 대표적 브랜드로 정착되었다.

샌프란시스코 Fisherman's Wharf의 사례는 여러 가지 의미를 주고 있다. 첫째, 항만은 물류만 취급하는 곳이 아니라는 점이다. 인류를 유치함으로써 더욱더 활기차게 기능할 수 있다는 점이다.

둘째, 기능하지 않는 항만시설을 유효하게 활용하고 있다는 점이다. 잡화터미널과 잡화창고의 유지·보존을 통하여 새로운 용도로 활용, 이용률을 높이고 있다.

셋째, 부두와 창고를 잘 활용하고 있다는 점이다. Fisherman's Wharf는 샌프란시스코의 항만이미지를 소멸시키지 않고 오히려 관광객 유치에 활용하여 '관광항만'이라고 하는 새로운 개념을 발굴, 오늘날 '항만관광'의 선구가 되고 있다.

오늘날 재개발이 이루어진 세계 주요 항만에서는 샌프란시스코와 같이 항만관광객을 유치하는 관광항만으로 발전한 곳이 적지 않다. 항만이 물류의 공간만이 아님을 위의 사례는 잘 보여주고 있다. 또한 사람을 유치하여 고용과 소득을 창출, 지역경제를 윤택하게 하고 있다.

② 보스톤항 재개발

보스톤은 과거 무역 및 항만기능이 활발하였다. 그러다 1950년대부터 무역기능이 타 도시로 이전함에 따라 항만의 위상이 저하되었다. 그에 따라 워터프론트 지역도 황폐화되었다. 1950년 무렵에는 배후도시의 중심부도 피폐하여 워터프론트는 비참한 상황으로 바뀌었다.

이에 보스톤시는 1962년 피폐한 워터프론트의 중심부를 재개발하기로 하였다. 재개발의 포인트는 시민을 워터프론트로 불러 모으는 것에 두었고, 이를 감안한 도시의 활성화를 도모할 수 있는 장대한 계획을 수립하였다. 이 계획이 유명한 ‘100에이커 계획’이다. 이 계획의 주요 내용은 i) 친수공간 전체를 보행자 도로로 연결하고 ii) 주택을 확대시키며 iii) 역사적 건조물을 보존 및 이용한다는 것을 골자로 하고 있다.

50여 년이 경과된 오늘날 이 계획의 내용은 거의 대부분 실현되었다. 계획의 중심지역에는 역사적 건축물과 무역거래소를 상업시설로 재개발하였고, 도시의 경관도 매우 중시하였다. 이러한 개발방식은 시민의 공감을 얻어 오늘날에도 연간 1,400만 명이 이용하는 활기찬 지역으로 변모하였다. 그리하여 워터프론트 개발의 원조격이 되고 있다.

(7) 시드니항³²⁾

시드니의 Darling Harbour는 1800년대에 건설된 신규항만으로서 양모 무역항으로 번창했으나, 선박의 대형화로 인해 1980년대 무렵부터 사용되지 않았다. 그 결과 Darling Harbour는 쇠퇴한 공장 및 조선소의 잔해가 가득찬 황폐한 항만으로 변모하였다. 이에 따라 1985년 이후 호주건국 200주년 기념사업으로 New South Wales 정부의 주도하에 재개발 사업이 계획되었다.

32) 김형태, “관광항만 육성에 성공한 시드니와 요코하마”, 「취핑투데이」, 인터넷판, 2010. 9. 13.

재개발사업은 시드니시 중심부에 위치한 Darling Harbour 지구 내 공장 및 항만 부지 약 54ha를 재개발하는 대규모 사업이다. 노후화된 부두와 인접한 철도부지를 모두 철거하여 상업시설, 수족관, 엔터테인먼트센터 등을 유치하였는데, 사업기간은 1985~1988년으로 4년간 수행하여 1988년 5월 건국 200주년에 완성되었다.

이 사업으로 이 지역에는 2.5ha의 전시장, 3,500명을 수용할 수 있는 국제회의장, 해양박물관 및 수족관, 대규모 쇼핑센터 등이 건설되었다. 개발은 오늘날에도 계속되고 있는데, 이 지역은 과거 황폐한 항만지역으로부터 지금은 호주 유수의 상업·관광지역으로 변모하였다. Darling Harbour 지구와 동시에 재개발된 인접한 록스지구를 합하면 연간 약 2,000만 명의 관광객이 방문하고 있다.

개발과정에서 특이한 점은 수질보전을 중시한 것으로 호주에서는 환경을 배려한 대표적인 성공사업으로 평가받고 있다. 또한 주정부의 주도하에 민간자본을 도입하여 성공한 사례로도 높게 평가받고 있다. 개발계획은 원래 1998년까지로 되어 있었으나, 그 이후에도 민간투자가 계속 이어지고 있다. 이 사업에 대한 총 투자금액으로 주정부가 약 10억 호주 달러, 민간이 30억 호주 달러를 투입하였다. 그리고 개발을 담당한 시드니 연안개발국의 연간 수입은 약 1.1억 호주달러, 지출 1억 호주 달러로 1,000만 호주 달러를 주정부에 납입하고 있다.

이상에서 살펴본 바와 같이 상당수 선진항만에서는 항만기능 변화 이후 항만지구를 도시지구와 융합시켜 항만도시, 도시항만으로 개조하고 있다. 도시와 항만이 어우러지는 융합되고 현대화된 새로운 항만도시로 탈바꿈하고 있는 것이다.

제 4 장 주요 항만정책의 현황과 문제점

앞장에서 분석한 바와 같이 향후 2010년대의 10년간 세계의 항만은 글로벌화의 확대·심화, 글로벌 항만개발수요의 증대, 글로벌 항만시장의 형성과 확대 및 그로 인한 GTO의 역할 증대, 선박의 초대형화 및 그로 인한 메가 캐리어의 협상력 증대, 중국항만의 자립적인 항만시스템 확립, 북중국 지역과 일본지역의 독자적인 항만권역으로의 독립 및 그로 인한 동북아 대권역의 분화, 그로 인한 우리나라 항만의 위기징후 발생 등이 전망되고 있다.

그리고 이러한 환경 변화에 대응하여 주요 각국은 자국 대형항만의 경쟁력 강화를 위해 종래 경쟁 일변도의 전략으로부터 경쟁 및 협력(Copetition) 전략으로 전환하고 있으며, 자국 내 대형항만을 새롭게 형성되는 대권역의 으뜸항만으로 육성하기 위한 배후권역 확대·배후권역과의 연계 네트워크 효율화, 새로운 항만부가가치를 창출하기 위한 항만배후단지의 물류·제조 복합거점으로서의 육성, 관광항만 육성정책 등으로 대응하고 있음을 알 수 있었다.

이러한 세계적인 항만환경 변화 및 세계 주요국의 대응 현황과의 관련 속에서 우리나라 항만은 현재 어떠한 항만정책으로 대응하고 있는지, 그리고 이러한 정책대응으로 충분한 것인지, 그로 인한 문제점은 무엇인지를 분석해 보고자 한다.

그런데 현재 우리나라 항만당국이 추진하고 있는 항만정책은 선진항만 구현정책이라기보다는 중심항만 육성정책에 초점이 맞추어져 있는 것으로 보인다. 왜냐하면 현행 주요 항만정책은 다음과 같이 i) 동북아 물류중심 항만정책, ii) 물류부가가치 창출정책, iii) 글로벌 물류네트워크 구축정책, iv) 종합물류기업 육성정책, v) 항만재개발 정책 등을 주요정책으로 추진하고 있기 때문이다. 그리하여 이 장에서는 이러한 정책의 현황과 문제점에 대해 자세히 분석하고자 한다.

1. 우리나라 주요 항만정책

1) 동북아 물류중심항만정책

종래의 대다수 항만개발정책들은 기본적으로 국내를 대상으로 하고 있다. 항만개발과 관련하여 대표적인 제도의 하나로 1996년에 도입된 ‘항만기본계획’ 수립제도의 원래 목적은 증가하는 물동량 처리에 부족한 항만시설을 계획적으로 개발하고자 하는 데 있었다. 이에 반해 국제적 시각을 감안하여 도입한 항만정책이 처음으로 수립되었는데 이것은 바로 ‘동북아 물류중심항만정책’이다.

1990년대까지만 하더라도 정부의 항만정책은 부족한 항만시설의 건설 및 효율적인 운영에 정책수립의 중점이 두어져 있었다. 1990년대까지는 항만시설 부족이 상존하는 최대의 구조적인 문제였기 때문에 이를 해결하는 것이 항만당국의 최대 과제 중 하나였다.

그러다 2000년대 초반에 들어서는 항만정책의 시각이 달라진다. 1990년대 중반부터 우리나라를 경유하는 환적물량이 폭발적으로 증가하기 시작하였다. 북중국의 높은 경제성장 및 일본 서안의 국제화 정책에 따라 우리나라의 동북아 중계기지 역할이 조명을 받게 되었다. 특히 우리나라의 지정학적 입지 유리성이 입증되어 이를 활용한 국제물류정책이 수립되었다. 이에 따라 항만정책의 목표와 내용이 국내적인 관점으로부터 국제적인 차원으로 이동하게 된다. 이러한 인식은 2003년 ‘동북아 물류중심항만정책’ 수립을 기준으로 그 이전은 국내적인 관점을, 그 이후는 국제적인 관점을 중시하는 항만정책으로 구분할 수 있다.³³⁾

동북아 물류중심항만정책은 성장하는 북중국 경제와, 국제화를 지향하는 일본 지방항만의 발전전략을 우리나라의 새로운 성장동력으로 활용하

33) 김형태 · 최상희 · 이성우 · 심기섭 · 김근섭 · 김은수, 「동북아 물류중심항만정책의 평가」, 한국해양수산개발원, 2009. p. 11.

고자 수립된 정책이다. 핵심적인 내용은 다음의 두 가지로 구성된다. 하나는 우리나라 항만을 중국과 일본 수출입 물동량의 환적거점으로 조성하여 환적물동량을 유치하려는 것이다. 다른 하나는 동북아지역으로 몰려드는 글로벌 물류기업을 우리나라 항만 배후단지로 유치하려는 것이다. 즉 동북아 지역의 세계경제에 대한 높은 점유율로 인해 많은 글로벌 기업들이 동북아로 몰려들고 있는데 이들의 입주공간을 우리나라의 항만배후단지에 조성하여 이들 글로벌 물류기업의 동아시아 물류본부를 우리나라에 설치함으로써 물류부가서비스를 제공하도록 하려는 것이다. 이러한 목표를 달성하기 위해 항만시설과 함께 항만배후단지의 동시 개발을 중점적인 추진 수단으로 설정하여 추진해 오고 있다. 특히 부산항과 광양항의 선택을 통한 집중개발이 이 정책의 핵심적 내용 중 하나로 되어 있다. 뿐만 아니라 항만생산성의 향상, 해운업의 국제경쟁력 제고, 글로벌 물류기업 유치, 환적물량 유치 등도 주요 추진과제로 되어 있다.

2) 물류 부가가치 창출 정책

(1) 항만배후단지 개발현황

터미널 내에서 취급하는 화물의 하역·보관 작업만으로는 높은 부가가치를 창출해 내기가 힘들다는 것을 인식한 정부는 2000년대 초반 들어 항만배후단지를 조성하여 물류기업을 유치해 왔다.³⁴⁾ 그리하여 현재 전국의 8개소에 항만배후단지가 조성되고 있는데 이 중 가장 규모가 큰 곳이 부산항신항과 광양항이다. 부산항에는 북항, 감천항 및 신항에 각각 배후단지가 조성되고 있다. 이 중 가장 규모가 큰 곳이 신항이다.

부산항신항 항만배후단지는 북컨배후단지, 웅동배후단지 및 남컨배후단지 등 3개소에 개발되고 있다. 북컨배후단지는 2005년 6월 개발 개시 이후,

34) 해양수산부가 2002년에 제1차 항만배후단지종합개발계획을 수립하였음.

2010년 12월에 사업이 완료되어 총 1,204천㎡가 조성되었다. 용동배후단지는 2013년까지 총 2,486천㎡를 개발할 예정으로³⁵⁾ 현재 1단계 사업이 진행되고 있다. 이 단지는 2010년 10월 1단계 입주기업 모집공고 이후 12월 말까지 업체를 선정할 계획이다. 한편 남컨배후단지는 2006년도에 수립된 제2차 ‘항만배후단지 종합계획’에 따라 개발이 계획되어 있으나, 아직 착공단계는 아니다. 부산항신항 배후물류단지의 개발계획 및 현황은 다음과 같다.

표 4-1 | 부산항신항 배후물류단지 개발 현황

| 구 분 | 개발 내용 | 비고 |
|--------|---|---|
| 북컨배후단지 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 1단계 <ul style="list-style-type: none"> - 준공시기 : 2005. 12. 31 - 개발면적 : 64,998㎡(19,662평) ○ 2단계 <ul style="list-style-type: none"> - 준공시기 : 2006. 12. 31 - 개발면적 : 424,491㎡(128,408평) ○ 3단계 <ul style="list-style-type: none"> - 준공시기 : 2008. 12. 31 - 개발면적 : 493,896㎡(149,403평) ○ 4단계 <ul style="list-style-type: none"> - 준공시기 : 2010. 12. 31 - 개발면적 : 220,822㎡(66,798평) | <ul style="list-style-type: none"> ○ 개발주체 : 부산도시공사 ○ 매입주체 : (구)해양수산부, 부산항만공사 |
| 용동배후단지 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 1단계(조성 중) ○ 2단계 ○ 3단계 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 1단계 사업은 국토해양부와 부산항만공사가 공동 진행 ○ 2, 3단계 사업은 미정 |
| 남컨배후단지 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 계획 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 2006년 수립된 ‘항만배후단지 종합계획’에 근거 |

자료 : 부산항만공사, 2010.

한편 2002년 제1차 항만배후단지개발종합계획에 따라 개발된 후 최초로 자유무역지역으로 지정된 광양항 배후물류단지는 2012년까지 총 388만㎡(117만 평)가 개발될 예정이다. 광양항 배후물류단지는 동측과 서측으로 구

35) 국토해양부 항만개발과 보도자료, 2009. 7. 1.

분되어 개발되고 있는데, 동측은 2008년에 개발이 완료되었다. 동측배후단지의 면적은 195만㎡(59만 평)이다. 한편, 2006년부터 개발되기 시작한 서측배후단지는 193만㎡(58만 평)로 2012년 완공될 예정이다.

| 표 4-2 | 광양항 동측 배후단지 조성 현황

| 구 분 | 소 계 | 1단계 | 2단계 | 3단계 |
|---------|-----------|---------------|-------------|--------------|
| 조성기간 | '04~'08 | '04.10~'06.12 | '05.5~'08.6 | '06.5~'08.10 |
| 조성면적(㎡) | 1,961,898 | 386,144 | 1,268,194 | 307,560 |
| 공사비 | 2,843억 원 | 384억 원 | 1,871억 원 | 360억 원 |
| 현 황 | - | 임대완료 | 임대완료 | 현 공정 100% |
| 개발주체 | 국가+지자체 | 국토해양부 | 국토해양부 | 광양시 |

자료: 광양시, 2010.

| 표 4-3 | 광양항 동측 배후단지 입주기업 현황

| 구 분 | 개발면적(㎡) | 임대면적(㎡) | 입주기업 |
|--------|-----------|-----------|---|
| 1단계 | 386,146 | 166,902 | 한국파렛트폴(주), 국제석재가공물류센터, 대한통운(주), (주)동부광양물류센터 등 4개사 |
| 황금물류센터 | 72,932 | 35,079 | 세방광양물류센터(주), 삼성테스코(주), 동부광양물류센터(주), 모닝스타(주) 등 4개사 |
| 2단계1차 | 1,228,745 | 316,624 | 동부복합물류(주), 피비우스로드(주), 동방광양물류센터(주), (주) 한신 T&S, 성화산업(주) 등 5개사 |
| 2단계2차 | | 477,636 | 동부광양스틸유통센터(주), 세방전지(주), (주)광양국제물류, (주) 대현우드, 삼성테스코(주), 아이씨모터스(주), (주)엠스틸인터내셔널, 국제물류센터 등 7개사 |
| 3단계 | 328,919 | 116,372 | 입주기업 모집 |
| 합 계 | 1,943,810 | 1,112,613 | |

주 : 1) 2010.9.9. 기준

- 2) 연면적 44,326㎡ 규모로 5개의 외국인 투자기업이 선정되어 전용사용기간 30년으로 운영되고 있는 황금물류센터는 CFS의 단순물류 기능을 벗어나 분류, 조립, 가공, 전시 등의 복합물류기능을 수행하고 있음

자료 : 한국컨테이너부두공단

(2) 물류기업 유치현황

2010년 10월 현재 전국 8개 항만배후단지 중 실제 배후단지가 조성되어 운영 중인 곳은 부산항신항, 광양항, 인천항 3곳에 불과하다. 이에 따라 여기에서는 글로벌(동북아) 물류거점 유형으로 개발된 부산항신항과 광양항 배후단지를 중심으로 기업유치 현황을 살펴보고자 한다.

먼저 부산항신항의 경우 북컨배후단지에는 2010년 12월 현재 입주예정기업이 총 30개사로서 19개사는 입주완료, 3개사는 공사 중, 나머지 8개사는 조만간 입주할 계획이다. 옹동배후단지는 2010년 10월 1단계 입주기업 모집공고 이후 12월 말까지 업체를 선정할 계획이다.

표 4-4 | 부산항신항 북컨배후단지 입주업체 현황

| 단계별 (업체수) | 업 체 명 | 운영상태 | 준공(예정)일 | 임대부지면적(m ²) |
|--------------|-------------------------|------|-----------|-------------------------|
| 1단계 (2) | 부산신항 CFS | 운영 중 | '06.02.16 | 20,915.6 |
| | BIDC(주) | 운영 중 | '07.07.23 | 30,963.4 |
| 2단계 (7) | (주)C&S 국제물류센터 | 운영 중 | '08.12.16 | 66,430 |
| | BIDC(주) | 운영 중 | '09.01.30 | 72,718.8 |
| | 세방 부산신항물류(주) | 운영 중 | '08.09.22 | 49,680.3 |
| | (주) 동방물류센터 | 운영 중 | '09.02.27 | 37,017.8 |
| | 씨스테인웨그동부 디스트리파크부산(주) | 운영 중 | '08.06.12 | 66,095.4 |
| | FCL(주) | 운영 중 | '08.09.03 | 37,774.6 |
| | 대한통운 BND(주) | 운영 중 | '08.06.18 | 37,017.4 |
| 3단계 (13) | 보고 로지스틱스 | 공사 중 | '11 상반기 | 30,230 |
| | 케이엔로지스틱스(주) | 운영 중 | '10.8.31 | 33,058 |
| | 신대륙물류(주) | 공사 중 | '11 상반기 | 33,058 |
| | (주)범한판토스 부산신항물류센터 | 운영 중 | '10.7.7 | 26,962 |
| | 신항국제물류(주) | 운영 중 | '10.10.21 | 34,714 |
| | 현대코스코로지스틱스(주) | 운영 중 | '10.5.11 | 30,979 |
| | 대한통운 BND(주) | 공사 중 | '11 상반기 | 27,659 |

| 표 4-4 | 부산항신항 북권배후단지 입주업체 현황(계속)

| 단계별 (업체수) | 업 체 명 | 운영상태 | 준공(예정)일 | 임대부지면적(m ²) |
|--------------|--------------|--------------------|----------------|-------------------------|
| | 부산글로벌물류센터(주) | 운영 중 | '10.10.11 | 26,962 |
| | 디케이엘씨(주) | 운영 중 | '09.11.9 | 24,793 |
| | 엠에스디스트리파크(주) | 운영 중 | '10.3.19 | 33,058 |
| | (주) 부산크로스독 | 운영 중 | '10.3.29 | 30,979 |
| | (주) 지앤지 | 운영 중 | '10.5.26 | 18,182 |
| | 한진케리로지스틱스(주) | 운영 중 | '09.11.18 | 16,529 |
| 4단계 (8) | 후지글로벌물류센터 | 실시협약 체결 진행 중 | '11년 중 공사착공 | 20,060 |
| | SI 로지스틱스 | | | 40,553 |
| | 한진해운 컨소시엄 | | | 20,838 |
| | 보고 COLD | | | 33,740 |
| | SW 인터내셔널 | | | 33,881 |
| | 우성국제물류 | | | 33,179 |
| | GW 코퍼레이션 | | | 20,543 |
| | YJ 국제물류 | | | 22,058 |

주 : 2010. 11. 22. 기준

자료 : 부산항만공사

입주기업의 사업내용을 파악하기 위해 2009년 10월 현재 부산항신항 항만배후단지에 유치된 총 22개 물류기업 중 물류 비즈니스를 수행하고 있는 9개사를 살펴보았다. 1개사(부산신항 CFS)를 제외한 모든 업체가 해외 우수기업과의 컨소시엄 형태로 입주한 상태이다. 입주한 해외기업의 국적은 일본(12개)과 중국(8개, 홍콩 포함)이 압도적인 비중을 점하고 있으며, 인도네시아, 싱가포르 등의 아시아 지역과 캐나다 한 곳이 추가되어 있다. 이러한 투자패턴은 부산항이 일본과 중국 노선을 기반으로 한 동북아 허브로 기능하고 있음을 반영한다.

광양항 항만배후단지에는 2010년 9월 현재 23개사가 유치되어 있다. 23개사 모두 해외와 국내기업 간의 컨소시엄으로서 이 중 조업 중인 기업은 12개사, 3개사는 공사 중, 나머지 5개사는 입주 준비 중에 있다.

| 표 4-5 | 광양항 항만배후단지 유치기업 개요

| 부지 | 유치기업 | 입주면적 | 투자금액 (억 원) | 화물계획 (TEU) | 외국 투자 | 운영개시 여부 |
|-------------------------|---------------|---------|---------------|---------------|----------|------------|
| 1단계 (5개사) | 한국파렛트풀(주) | 33,016 | 131 | 26,000 | 일본 | ○ |
| | 케이카티로지스틱스(주) | 66,082 | 42 | 300 | 온두라스 | ○ |
| | (주)동부광양물류센터 | 14,596 | 32 | 1,700 | 중국 | ○ |
| | 국제석재가공물류센터 | 23,140 | 101 | 2,600 | 중국 | ○ |
| | 대한통운(주) | 30,069 | 49 | 500 | 아일랜드 | ○ |
| | 소 계 (5개사 운영) | 166,902 | 355 | 46,400 | | |
| 2-1단계 (6개사) | 동부복합물류(주) | 65,930 | 332 | 52,000 | 국내 | ○ |
| | 피비우스(주) | 49,194 | 63 | 13,000 | 일본 | ○ |
| | 동방광양물류센터(주) | 33,042 | 12 | 5,500 | 중국 | × |
| | 로지스올인터내셔널(주) | 66,018 | 263 | 52,000 | 일본 | × |
| | (주)케미칼지 | 33,000 | 79 | 22,000 | 일본 | × |
| | (주)한신T&S | 32,289 | 70 | 11,000 | 미국 | × |
| | 추가 분양 진행 부지 | 37,151 | | | | × |
| | 소 계 (2개사 운영) | 316,624 | 670 | 155,500 | | |
| 2-2단계 (7개사) | 동부광양스틸유통센터(주) | 106,405 | 312 | 59,000 | 중국 | × |
| | 비아이디씨(주) | 34,213 | 64 | 9,000 | 일본 | × |
| | (주)광양국제물류 | 16,530 | 7 | 5,500 | 국내 | × |
| | (주)대현우드 | 80,100 | 35 | 26,000 | 미국 | × |
| | 삼성테스코(주) | 105,025 | 305 | 10,000 | 영국 | × |
| | 아이씨모터스(주) | 22,311 | 17 | 35,000 | 일본 | × |
| | (주)MSM글로벌 | 75,052 | 262 | 4,500 | 영국 | × |
| | 포워드 창고건립부지 | 38,000 | | | | × |
| | 소 계 | 477,636 | 740 | 149,000 | | |
| 황금 물류 센터 (5개사) | 세방광양물류센터(주) | 7,968 | 25 | 22,000 | 중국 | ○ |
| | 삼성테스코(주) | 7,968 | 23 | 9,000 | 영국 | ○ |
| | 동부광양물류센터(주) | 6,430 | 22 | 17,000 | 중국 | ○ |
| | 로지스올인터내셔널(주) | 5,902 | 32 | 29,000 | 일본 | ○ |
| | 비아이디씨(주) | 6,811 | 7 | 8,000 | 일본 | ○ |
| | 소 계(5개사 운영) | 35,079 | 109 | 85,000 | | |
| 합 계 | | 996,241 | 2,285 | 435,500 | | |

주 : 2009년 9월 30일 현재

자료 : 한국컨테이너부두공단 내부 자료 재구성

3) 글로벌 물류네트워크 구축정책

동북아 물류중심항만정책은 글로벌 물류기업을 우리나라로 유치하는데 주안점을 두고 있다. 그런데 우리나라가 동북아의 물류중심국가로 부상하기 위해서는 글로벌 물류기업의 국내유치뿐만 아니라 우리나라 기업의 글로벌 물류시장 진출도 동시에 필요하다. 이를 인식한 정부는 2006년 들어 ‘글로벌 물류네트워크 구축정책’을 수립하였다. 이 정책이 수립된 구체적인 배경 및 과정은 다음과 같다.

첫째, 2000년대 들어 글로벌 물류산업의 높은 수익성과 성장가능성이 전망되었고, 때마침 추진해 온 동북아 물류허브 정책의 일환으로 물류기업의 해외진출 필요성이 공감대를 형성하기 시작했다. 국내의 시장규모는 포화상태에 가까워지고 있기 때문에 기업의 성장을 촉진하기 위해서는 세계시장으로의 진출이 불가피하였다. 국내 기업의 세계시장 진출은 또한 공동화되는 산업기반에 활력을 불어넣고 상실해 가는 국가의 성장동력을 새롭게 발굴하는 요인이 되기도 한다. 이에 따라 국내 물류기업의 세계시장 진출을 촉진할 필요성이 제기되었다. 그런데 국내 물류기업의 독자력에 의한 진출은 여건상 용이하지 않기 때문에 정부의 다양한 지원이 요구되었다.

둘째, 우리나라의 인천공항, 부산항 등은 시설규모나 운영효율성 등의 측면에서 세계적으로 높게 평가받고 있음에도 불구하고,³⁶⁾ 이에 걸맞는 항만운영회사 및 종합물류기업이 부재한 상황이었다.

이에 따라 정부는 글로벌 물류기업을 육성하고 이들 기업이 글로벌 물류시장을 개척할 수 있도록 지원하기 위해 2006년 12월 경제정책조정회의에서 「글로벌 물류네트워크 구축계획」을 보고하고 이를 정책으로 수립하였다. 정책의 주요내용은 글로벌 네트워크를 구축하는 물류기업을 대상으

36) 2005년 Global Travers사 우리나라 인천국제공항을 2004년 세계 최고의 공항으로 선정하였고, IATA 및 ACI가 평가한 세계 주요 공항 서비스 품질에서 Top 2의 위치를 점유하였음. 부산항도 2000년에 세계 3위로 부상하고, 2003년 이후에는 계속해서 세계 5위를 보이고 있음.

로 다양한 지원을 부여하는 것이다. 구체적인 지원계획은 다음과 같다.

| 표 4-6 | 글로벌 물류 네트워크 구축 정책에 따른 물류기업 지원계획

| |
|---|
| ○ 해외투자 사업발굴 지원 |
| - 정부가 용역 발주 등을 통해 글로벌 물류사업 관련 동향정보 제공 및 사업 발굴을 지원 |
| ○ 개별 사업타당성 조사 지원 |
| - 물류기업의 글로벌 물류사업 추진 시 사업타당성 조사 지원 |
| - 해외물류사업 조사 전문기관으로 투자분석센터를 설립·운영 |
| ○ 자금지원 |
| - 국제물류투자펀드를 조성하여, 자금을 지원 |

자료 : 국토해양부, 내부자료

4) 종합물류기업 육성정책

물류의 중요성 증대 및 해외 글로벌 물류기업의 성장에 자극받은 정부는 우리나라 물류기업의 업종 종합화를 통해 국제적 수준의 대형 물류기업을 육성하겠다는 의지를 갖게 되었다. 이러한 의지는 2006년에 ‘종합물류기업 육성정책’으로 나타났다.

이 정책이 수립된 구체적인 배경은 다음과 같다. 글로벌 물류기업이 세계 물류시장을 석권하고 있는 현상이 강화되어 가고 있음에도 불구하고, 우리 물류기업은 여전히 기대하는 만큼의 역할을 수행하고 있지 못한 상황이었다. 이에 따라 항만기업을 포함한 해운, 항공, 운송, 물류창고, 포워더 등 각 분야에서 물류기업의 종합화, 대형화 및 글로벌화를 위한 다양한 전략과 정책의 추진이 요구되는 상황이었다. 이러한 요구를 수용하고, 위의 업종별 기업육성 과제를 종합적인 차원에서 추진하기 위해 2006년 정부는 ‘종합물류기업 인증제도’를 수립한 것이다.

물류 관련 다양한 업종을 복합적으로 수행하고 있는 일정규모 이상의 물류기업을 종합물류기업으로 인증하고, 이들 기업을 집중적으로 지원하여

글로벌 경쟁력을 갖춘 매출 3조 원대의 국가 대표급 물류기업을 육성하고자 하는 것이 이 정책의 주요 내용이다. 이 정책은 우리나라 물류기업의 국제적 위상을 높여 글로벌화되는 세계물류시장을 개척하고 아울러 그 성과를 국가의 신성장 동력으로 활용하기 위하여 수립된 것이라고 할 수 있다. 현재 64개 기업이 종합물류기업으로 선정되어 있는 상태이다.

5) 항만재개발 정책

도심에 위치한 항만시설의 기능 노후화에 따라 항만재개발이 추진되고 있다. 내항지역은 종래 터미널로 유효하게 기능하였으나, 수심 부족으로 인한 대형선박의 수용곤란, 야드 부족, 교통혼잡, 소음, 공해유발 등으로 인해 터미널 용도로의 지속적 사용이 곤란해지고 있기 때문에 친수공간 및 도시 용도로 기능의 전환 요구가 강하게 제기되었다.

이에 따라 정부는 내항의 항만기능을 외항으로 이전하고 내항은 새로운 용도로 재개발하는 ‘항만재개발’ 정책을 수립·실시하기에 이른다. 이러한 정책에 따라 현재 부산항 북항 재래부두 지역을 비롯한 전국 10개 항만³⁷⁾을 대상으로 재개발계획을 수립·추진하고 있다.

항만재개발사업은 항만기능에 미치는 영향, 이해관계자에게 미치는 파급효과가 매우 크고, 도시기능에도 큰 영향을 미치기 때문에 이를 체계적이고 효율적으로 추진할 필요가 있다. 이를 인식한 정부는 2007년 6월 「항만과 그 주변지역의 개발 및 이용에 관한 법률」을 제정하고, 2007년 10월 ‘제1차(2007~2016) 항만재개발 기본계획’을 수립·고시하여 체계적으로 추진하고 있다.

재개발의 주요 대상지역은 전술한 바와 같은 내항지역이며, 새롭게 도

37) 대상항만은 무역항 9개 항만(인천, 군산, 목포, 제주, 광양, 여수, 부산, 포항, 목호), 연안항 1개 항만(대전항) 등 10개 항만임.

입하고자 하는 시설은 다음 표에 나와 있는 바와 같이 친수시설, 업무시설, 문화 및 교류시설, 상업시설, 숙박시설 등이다.

| 표 4-7 | 항만재개발 대상항만의 지정 현황

단위 : 천㎡

| 항만 명 | 위치 | 대상 면적 | 도입가능시설 | 비고 |
|------|--------------|----------|---|------|
| 인천항 | 인천시 중구 | 3,161 | • 해양생태공원, 체육, 숙박 및 판매, 연구 및 문화 시설 등 | |
| 대전항 | 충남 보령시 | 377 | • 숙박, 교육 및 복지, 문화 및 집회, 공원, 유원지 등 | |
| 군산항 | 전북 군산시 | 474 | • 판매 및 영업, 문화 및 집회, 주상복합, 업무, 공원 등 | |
| 목포항 | 전남 목포시 | 158 | • 근린생활, 판매시설, 전시시설, 공원 등 | |
| 제주항 | 제주 제주시 | 518 | • 업무 및 숙박, 판매 및 영업, 주상복합, 문화 및 집회, 여객시설 등 | |
| 광양항 | 전남 여수(묘도) | 3,086 | • 숙박, 체육, 관광휴게, 판매 및 영업, 교육·연구 및 복지, 문화 및 집회 등 | |
| 여수항 | 전남 여수(신항) | 1,955 | • EXPO유치시설, 관광 및 문화, 상업 및 업무, 체육 및 레저, 주거시설 등 | EXPO |
| 부산항 | 부산시 중·동구 | 1,424 | • 상업 및 업무, 복합도심, IT·영상·전시, 해양문화 시설 등 | |
| 포항항 | 경북 포항시 | 174 | • 주상복합, 업무, 판매 및 영업, 숙박시설 등 | |
| 목호항 | 강원 동해시 | 1,289 | • 업무, 교육 및 복지, 판매 및 영업, 문화 및 집회, 숙박, 체육시설 등 | |
| 계 | 10개 항만 | 12,616 | | |

자료 : 해양수산부, 「제1차(2007~2016) 항만재개발 기본계획」, 2007. 10.

항만재개발 사업과 함께 추진하고 있는 사업 중 하나로서 「아름다운 항만가꾸기 사업」을 지적할 수 있다. 국토해양부는 항만의 경관 및 환경 개선을 위하여 1999년에 「항만법」을 개정하여 친수시설을 항만시설에 포함시켰다. 초기에는 주로 낚시터·유람선 및 모터보트 등의 수용을 위한

해양레저용 기반시설, 해양박물관 및 해양공원 등만이 친수시설에 포함되었다. 그러다, 2001년에 어촌민속관·해양유적지·공연장·학습장·갯벌체험장 등 해양문화·교육시설, 해양전망대·산책로·해안녹지·조경시설 등 해양공원시설, 인공해변·인공습지 등 준설토를 재활용하여 조성한 인공시설 등도 항만친수시설에 포함되었다.

이러한 친수시설의 정비확대를 촉진하기 위하여 국토해양부는 2000년대 후반 들어 ‘항만운영개선사업’을 전개하고 있다. 이 사업은 원래 ‘아름다운 항만가꾸기 사업’으로 2000년대 초반부터 실시되었다. 당시에는 친환경 항만의 조성, 비산먼지·소음 발생방지 등 아름다운 항만을 조성하여 항만의 이미지를 개선시키고 항만기능 제고, 이용자만족도 증대 등을 목적으로 추진되었다. 그 후 ‘항만운영사업’으로 명칭이 변경되어 아름다운 항만가꾸기뿐만 아니라 이용절차의 개선 등 운영 효율화 방안도 포함시키고 있다. 그리하여 현재에도 조경시설 정비를 통한 깨끗한 항만, 시각과 컬러를 감안한 창고시설 등 아름다운 항만 및 이용하기 편리한 항만이 조성되고 있다.

2. 우리나라 주요 항만정책의 문제점

1) 우리나라 항만의 주요 문제점

우리나라는 위와 같은 다양한 항만정책을 추진하여 그동안 많은 성과를 획득하였다. 특히 충분한 항만시설을 건설하고 이와 함께 항만 배후단지도 새롭게 조성하였다. 아울러 국내외 물류기업도 유치하여 동북아 물류 중심항만의 지위를 구축하고 위상을 높이고 있다. 그러나 그럼에도 불구하고 다음과 같은 문제가 발생하고 있다.

(1) 항만의 경쟁질서 미흡

부산항의 경우 부산항신항의 본격적인 이용시점부터 하역요금의 인하 경쟁이 치열해지고 있다. 인하경쟁이 촉발되고 있는 요인은 다음의 두 가지로 판단된다. 하나는 시설수급에 불균형이 발생하고 있는 데 기인한다. 현재 부산항의 전체 표준하역능력은 북항 509만TEU, 신항 590만TEU로서, 이용물량 1,400만TEU에 비하여 시설이 부족한 상태이다. 그런데 이는 어디까지나 표준하역능력과 실제이용물량을 비교한 수치이며, 실제의 처리가능능력은 표준하역능력의 30~50% 까지 증가할 수 있다. 터미널 운영사는 공칭능력만큼 물동량을 처리하는 것이 아니라, 처리할 수 있는 최대한의 물동량을 유치하려 하기 때문에 물동량 처리능력은 계속해서 증가하고 있다. 이와 같은 처리가능능력과 처리실적 간의 격차로 인해 요율인하경쟁이 벌어지고 있다.

다른 하나는 터미널 운영업체가 지나치게 다수이다. 현재 북항에만 7개사, 신항에만 4개사로 총 11개사가 경쟁하고 있다. 터미널 운영사의 규모로는 세계 최대 항만의 하나에 해당한다.

| 표 4-8 | 세계 주요 항만의 터미널 운영사 수 현황 비교

| 구분 | 부산 | 싱가포르 | 홍콩 | 상하이 | 선전 | 로테르담 | 카오슝 | 칭다오 |
|-------|----|------|----|-----|----|------|-----|-----|
| 운영사 수 | 8 | 2 | 5 | 6 | 4 | 3 | 11 | 2 |

자료 : 추연길·안기명, “부산항 컨테이너터미널 통합에 관한 연구”, 「한국항만경제학회지」 Vol. 26, No. 3, 2009. 9. pp. 207~228.

주 : 2009년 7월 현황임

이러한 경쟁의 치열화로 인해 부산항의 항만경쟁력 약화가 우려되고 있다.

(2) 항만 간의 경쟁지속과 으뜸항만의 성장 한계

① 부산항과 광양항의 경쟁

부산항과 광양항 간에 경쟁이 치열한 것은 다음의 두 가지에 기인한다. 첫째는 중복되는 배후권역이 많기 때문이다. 수도권·충청권·강원권은 거의 중복되는 권역이다. 전체 권역의 물동량 중 이러한 수도권·강원권·충청권 등 중복권역의 물량이 약 34.4%에 이른다.

| 표 4-9 | 2008년도 시도별 컨테이너 물동량 추정치

단위 : 천TEU, %

| 권역 | 지 역 | 물 량 | 비 중(%) |
|-------------|-----|--------|--------|
| 배후권 중복지역 | 서 울 | 210 | 1.8 |
| | 인 천 | 875 | 7.5 |
| | 경 기 | 1,956 | 16.9 |
| | 강 원 | 38 | 0.3 |
| | 충 북 | 267 | 2.3 |
| | 충 남 | 524 | 4.5 |
| | 대 전 | 129 | 1.1 |
| | 소 계 | 3,999 | 34.4 |
| 광양항 우위권 | 전 북 | 459 | 4.0 |
| | 전 남 | 1,316 | 11.3 |
| | 광 주 | 331 | 2.9 |
| | 소 계 | 2,106 | 18.1 |
| 부산항 우위권 | 경 북 | 1,296 | 11.2 |
| | 경 남 | 1,773 | 15.3 |
| | 부 산 | 570 | 4.9 |
| | 울 산 | 1,642 | 14.1 |
| | 소 계 | 5,281 | 45.5 |
| 합계 | | 11,605 | 100 |

자료 : 한국해양수산개발원, 「2009년 국가교통수요조사 및 DB 구축사업 해상화물 O/D 보완갱신」, 2010, p. 20을 참조로 작성

둘째, 시설의 수급이 균형을 이루고 있지 못하기 때문이다. 현재 두 항만에는 공급능력이 수요에 비해 상대적으로 높다. 항만별 공칭하역능력을 살펴보면 부산항은 2010년 상반기 현재 북항이 509만TEU, 신항은 590만TEU로 합계 1,099만TEU의 공칭하역능력을 확보하고 있다. 광양항은 16개 선석으로 548만TEU를 확보하고 있다. 그리하여 양 항만을 합계한 공칭하역능력은 1,647만TEU에 이른다. 이에 반해 역대 최대물량을 기록한 2008년 이용실적은 1,426.3만TEU이었다. 즉 공급능력이 수요에 비해 높은 것이다.

그런데 실제 하역능력은 공칭능력보다 30~50% 높은 것이 현실이다. 이러한 사정을 반영하여 정부도 현재 터미널의 공칭능력을 확대 조정하고 있다.³⁸⁾ 이 경우 공급능력은 수요에 비해 더욱 증대할 것이다. 터미널 운영사는 운영수입의 극대화를 위해 처리할 수 있는 최대한의 물량을 유치할 것이기 때문이다. 즉 처리능력을 증대시키기 위한 장비 증설, 고도화 장비의 투입 등 온갖 노력을 투입할 것이다.

이에 따라 시설개발 과정에서 수급균형을 도모하기 위해 정부는 2007년에 트리거룰(trigger rule)을 도입, 시설수요에 따라 공급능력을 조절하려고 계획하여 실시하고 있다.³⁹⁾ 그러나, 그럼에도 불구하고 시설 수요와 공급이 아직까지는 균형을 이루고 있지 못하다. 따라서 시설수급상의 괴리현상을 제어할 수 있는 근본적인 대안이 요구된다.

셋째, 지나친 경쟁은 효율인자로 나타나고 있다. 전술한 바와 같이 시설능력이 이용물량을 훨씬 상회하고 있기 때문에 이용률이 기대에 미치지 못하는 실정이다. 그리하여 이용률을 높이기 위한 다양한 방안이 제시, 실

38) 2010년 상반기에 국토해양부는 컨테이너 항만의 공칭능력을 현실화시키기 위한 방안을 연구하고 있음. 이 방안에 의하면 부산항 북항은 현행 509만TEU에서 624만TEU, 신항은 590만TEU에서 752만TEU, 광양항은 548만TEU에서 620만TEU으로 각각 증가할 예정임.

39) 수요량의 변화를 감안하여 터미널 개발일정을 조정하는 제도로써 2007년에 도입되었음. 이를 제도화하기 위해 2009년 6월에 이러한 내용을 「항만법」에 반영하였음. 현재 트리거룰은 기존부두능력을 초과하는 물동량 전망치가 신규로 개발되는 부두능력의 50%에 이르게 될 경우 신규부두가 운영되도록 개발일정을 조정하도록 하고 있음.

천되고 있는데 그중에는 항만시설사용료 인하, 임대료 인하, 하역비 인하 등이 나타나고 있다. 부산항에서는 항만시설사용료를 1998년부터 감면해 왔다. 광양항 컨테이너부두의 조기활성화를 목적으로 부산항과 광양항 간을 연계 운송하는 컨테이너 선박에 대해 선박입항료와 접안료 및 정박료를 100% 감면하고 있는 것이다(<표 4-10> 참조).

| 표 4-10 | 부산항의 항만시설사용료 감면내용

| 감면대상 | 감면기간 | 내용 |
|--|--------------------|----------------------------------|
| 부산항과 광양항을 연속적으로 기항하는 컨테이너전용 외항선의 부산항 사용료 | 1998. 5 ~ 2010. 12 | 선박입항료 : 100% 접안료 및 정박료 : 100% |

광양항도 1997년부터 아래 표와 같이 항만시설사용료를 감면하고 있다. 감면비율은 기간에 따라 조정해 왔다. 아울러 환적화물 유치를 목적으로 환적화물에 대한 화물입출항료에 대해서도 100% 감면하고 있다.

| 표 4-11 | 광양항의 항만시설사용료 감면내용

| 감면대상 | 감면기간 | 감면율 |
|----------------------------|--------------------|---|
| 광양항에 입출항하는 연안 및 외항컨테이너 전용선 | 1997. 1 ~ 2002. 12 | 선박입항료 100% 접안료 및 정박료 100% 화물입출항료 100% |
| | 2003. 1 ~ 2004. 12 | 선박입항료 80% 접안료 및 정박료 80% 화물입출항료 80% |
| | 2005. 1 ~ 2010. 12 | 선박입항료 100% 접안료 및 정박료 100% 화물입출항료 100% |

한편 일정 규모 이상의 이용물량에 대해 제공하는 볼륨 인센티브 제도도 도입되었다. 부산항의 경우 인센티브는 선사 및 운영사를 대상으로 2004년 이후 지급되고 있다. 아울러 광양항에서는 선사를 대상으로 하는

볼륨 인센티브 제도가 2005년, 화주·선사를 대상으로 하는 마일리지 제도가 2006년도에 각각 도입되었다.

인센티브의 지급은 신규 물동량 유치를 촉진하는 것임에는 의문의 여지가 없다. 특히 동북아 주요 항만 간 환적물량 유치경쟁이 치열해지고 있기 때문에 환적물량 유치와 직결되는 인센티브 제도를 마련, 시행하고 있는 것은 의미가 있다.

그러나 국내 항만을 이용할 수밖에 없는 수출입 화물에 대해서도 인센티브를 제공하는 것에는 인센티브의 효과에 문제가 있을 수 있다. 이러한 물량이나 선박에 대해 특정항만이 인센티브를 제공할 경우 타 항만에 있어서의 인센티브 경쟁을 촉발하게 된다. 그런데 이러한 인센티브 경쟁은 사실상 특정항만에 있어서의 인센티브 효과를 상쇄한다. 특히 항만 간의 과당경쟁 및 주요 컨테이너 터미널 간의 과당경쟁으로 인한 원가 이하의 하역요율 인하가 심히 우려되며, 그 결과 국부유출조차 우려된다고 분석되고 있을 정도이다.⁴⁰⁾

표 4-12 | 부산항 및 광양항의 볼륨 인센티브 금액

| 항만 | 내용 |
|-----|--|
| 부산항 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 대상 : 환적물량 유치선사 ○ 실적 인센티브 : 50억 원 ○ 지원기간 : 2004년 도입 |
| 광양항 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 실시주체 : 한국컨테이너부두공단 ○ 대상 : 환적 및 수출입 물량 유치선사 ○ 지원기간 : 2004~2007년 ○ 지원규모 : 총 109.3억 원 <ul style="list-style-type: none"> - 2005년 : 23.50억 원, 2006년 : 32.51억 원 - 2007년 : 24.63억 원, 2008년 : 28.76억 원 |

자료 : BPA 및 한국컨테이너부두공단 자료에 의거 작성

40) 길광수·고병욱·김은수, 「컨테이너 항만하역산업의 경쟁질서 확립방안」, 한국해양수산개발원, 2008, pp. 122~124.; 한국해양수산개발원, 「우리나라 항만물류기업의 경쟁력 제고 방안 연구--컨테이너터미널 운영기업을 중심으로--」, 국토해양부, 2008, pp. 244~229.

| 표 4-13 | 부산항 환적화물 볼륨 인센티브 지급액

| 연도 | 집행금액(천 원) | 대상물량(천TEU) |
|------|------------|------------|
| 2004 | 8,373,250 | 4,251(03년) |
| 2005 | 12,089,215 | 4,791(04년) |
| 2006 | 11,733,266 | 5,178(05년) |
| 2007 | 10,648,317 | 5,207(06년) |
| 2008 | 13,730,980 | 5,811(07년) |
| 2009 | 10,193,769 | 5,757(08년) |

자료 : 부산항만공사

아울러 광양항에서 한국컨테이너부두공단(50%), 광양시(25%) 및 전남도(25%)가 공동으로 2006년부터 300만TEU 자립항만이라는 목표하에 환적물량, 수출입물량을 각각 취급하는 선사와 화주를 대상으로 실시하고 있는 마일리지 지급실적은 다음과 같다.

| 표 4-14 | 광양항 화주대상 마일리지 지급 현황

단위 : 백만 원

| 구분 | 선사 | 화주 | 포워더 |
|-------|-------|-------|-----|
| 2006년 | 728.3 | 2,020 | 739 |
| 2007년 | 273.3 | 1,629 | 372 |
| 2008년 | 380.6 | 1,334 | 321 |

② 인천항과 평택당진항의 경쟁

인천항과 평택당진항 간에도 경쟁이 치열해질 것으로 전망된다. 현재는 경쟁이 치열한 상태는 아니지만, 향후 그렇게 될 가능성이 높을 것으로 전망된다. 그 이유는 다음에 기인한다.

첫째, 두 항만은 동일권역에 위치해 있다. 양 항만 간의 육상거리는 66km에 불과하다. 그리고 수도권 중심에 위치한 경기도 수원에서 인천항까지의 거리는 42km, 평택당진항까지의 거리는 46km 내외로 양항에 대한 육상거리가 유사하다. 그리고 내륙운송시간도 각각 1시간 내외로서 거의 동일

하다. 이와 같이 양 항만은 배후권역에서 유사한 거리와 운송시간에 놓여 있기 때문에 상호 경쟁관계에 놓여 있다.

둘째, 취급하는 컨테이너 물동량의 교역국가 및 항로가 유사하다. 2008년도에 인천항의 교역국가 중 중국이 65.4%, 평택당진항의 교역국가 중 중국이 89.8%이었다. 양 항만 모두 중국이 압도적인 비중을 점하고 있다.⁴¹⁾

셋째, 양 항만을 이용하는 화주의 배후권역도 유사하다. 2008년의 경우 인천항 컨테이너 물동량의 주요 배후권역은 수도권·충남권·대전으로서 비중은 94.6%이었고, 평택당진항도 같은 권역의 비중이 93.6%를 점하였다.⁴²⁾ 이와 같이 양 항만은 배후권역도 중복된다.

③ 대형항만 근거리에 군소항만 개발

현재 동해항, 포항항, 울산항, 마산항, 목포항, 군산항 등에도 컨테이너 항로가 개설되어 있다. 이들 항만에 대한 컨테이너 항로 개설은 기본적으로 물류비 인하에 목적이 있는 것으로 판단된다. 그런데 대형항만과의 거리가 그다지 멀지 않고, 또한 중소형 항만 간의 거리도 비교적 인접해 있기 때문에 항만상호 간에 경쟁관계에 놓일 가능성이 높다.

물론 이들 항만에서 일본, 중국 등 근해지역으로 교역할 경우에는 총 물류비 절감효과가 크기 때문에 지역거점에 항만을 개발하고 직항로를 개설하는 것이 국가적으로 유리하다. 그러나 근거리에 유사기능을 중복 설치함으로 인한 부작용도 예상된다.

(3) 고부가가치 물류 비즈니스 미흡

항만배후단지에 대한 물류기업의 유치 및 물류 비즈니스와 관련된 문제점은 다음과 같다. 첫째, 글로벌 물류기업이 원래 기대한 만큼 유치되고

41) 국토해양부, 해운항만물류정보센터(SP-IDC) 자료에 의함.

42) 국토해양부, 해운항만물류정보센터(SP-IDC) 자료에 의함.

있지 않다는 점이다. 여기에서 ‘글로벌 물류기업’이란 전 세계를 커버하는 물류기업 또는 다양한 국가에서 유치된 기업을 의미한다. 그런데 현재 유치되어 있는 물류기업 중 대다수는 중국 및 일본에 국한되어 있다. 부산항 신항의 경우 현재 유치된 총 22개사 중 1개사(부산신항 CFS)는 국내기업이고, 이를 제외한 모든 기업이 국내기업과 외국기업의 컨소시엄 형태로 입주해 있다. 그런데 이들 입주기업에 대한 외국기업의 출자비율은 10% 내외에 불과하며 국내기업의 출자비율은 90% 내외에 이른다. 이러한 사정은 광양항의 경우도 동일하다. 이와 같이 국내기업의 출자비율이 매우 높아 실질적으로 외국기업의 유치실적이 미흡한 상태이다.

둘째, 외국기업의 국가적 범위도 그다지 다양하지 못하다. 부산항신항의 경우 출자한 외국기업의 국적은 일본(12개)과 중국(8개, 홍콩 포함)이 압도적이며, 인도네시아, 싱가포르 및 캐나다가 각각 1개사이다. 광양항의 경우에도 부산항신항과 같이 일본 8개사, 중국 6개사가 가장 많다. 다만, 광양항의 경우에는 영국, 아일랜드 등 유럽과 미국, 온두라스 등 원거리 국가가 일부 참여하여 지역적 다양성이 확보되고 있다. 그러나 전반적으로 중국 및 일본이 주류를 구성함으로써 항만배후단지가 일본과 중국 노선을 기반으로 한 동북아 허브로 기능하고는 있으나, 전 세계를 대상으로 하는 글로벌 허브로 기능하고 있는 단계는 아직 아니다.

셋째, 물동량 창출실적이 아직은 만족스럽지 못하다. 입주기업의 계획에 의한 창출 물동량 규모를 살펴보면 부산항신항은 업체당 연간 3만 9,014 TEU, 총 85만 8,324 TEU에 달한다. 이는 2008년도 인천항 컨테이너 물동량(1,703천 TEU)의 절반을 넘는 규모이다. 광양항은 업체당 연간 18,935 TEU, 전체로는 435,500 TEU로 기대되는데 이는 2008년도 인천항 컨테이너 물동량(1,703천 TEU)의 1/4에 해당하는 규모이다. 그런데 실제 창출된 물동량 규모는 이에 훨씬 미치지 못하고 있다.

넷째, 물류 부가가치 창출활동의 구체적인 내용 또한 만족스러운 상태가 아니다. 이는 항만배후단지에 입주한 기업의 물류서비스 내용을 살펴보면 알 수 있다. 부산항신항에 유치된 총 22개사 중 현재 조업 중인 9개사는 일본 및 중국과의 연계가 강하다. 따라서 이들 기업의 특성상 부가가치 창출 물동량이 주로 중국 및 일본의 도착·출발화물을 중심으로 이루어져야 하나 실제로는 국내 수출입 화물을 중심으로 이루어지고 있다. 입주업체의 물류 비즈니스가 수출입 화물의 통관, 보관, 운송서비스 등에 집중되어 있는 것이다. 라벨링, 재포장 등과 같은 부가가치 물류 활동 및 3국 간 환적 화물보다는 국내 화주와 연계된 화물이 대다수이다. 이에 따라 항만배후단지 내 물류 비즈니스가 아직까지는 신규 부가가치 물동량 창출이라고 하는 본래의 목적에 충실하지 못하고 있음을 알 수 있다.

| 표 4-15 | 부산항신항 항만배후단지 입주기업 물류 비즈니스 특성

| 부지 | 입주 기업 | 업종 | 주요 취급 화물 | 주요 부가가치 물류 활동 | 월간물동량('09.6) (*는 추정치) | |
|------|--------------------------|-----------|-------------------------|--|--------------------------|-----------|
| 1 단계 | BIDC | 복합 물류업 | 조선기자재 생활용품, 자동차부품 | 일본중고차·가구 조립·가공 수출, 유럽 의류제품 동북아 물류허브 등 | 入 | 110,000톤 |
| | | | | | 出 | 110,000톤 |
| | 부산신항 CFS(주) | CFS | 각종 수출입 화물 | 자동차KD, 수출입 화물 부가가치 창출 | 入 | 2,500TEU* |
| | | | | | 出 | 2,500TEU* |
| 2 단계 | 대한통운 비앤디 | 복합 물류업 | INGOT, 코일 기계품, 목재 | 일본 및 국내 수출입 컨테이너 부가가치 물류 | 入 | 30,000톤 |
| | | | | | 出 | 26,000톤 |
| | 세방부산 신항물류 | 복합 물류업 | 코일, 동판, 페인트, 건설자재 | 중국발 일반 및 위험 화물 부가가치 환적 | 入 | 54,922톤 |
| | | | | | 出 | 40,000톤 |
| | 씨스테인웨그 동부디스트리 파크부산 | 복합 물류업 | 구리 등 비철금속 | LME 화물의 글로벌 집배송 | 入 | 4,000TEU* |
| | | | | | 出 | 4,000TEU* |

| 표 4-15 | 부산항신항 항만배후단지 입주기업 물류 비즈니스 특성(계속)

| 부지 | 입주 기업 | 업종 | 주요 취급 화물 | 주요 부가가치 물류 활동 | 월간물동량('09.6) (*는 추정치) | |
|-------------|-----------------|-----------|-------------------------|--|--------------------------|-------------------|
| 2 단 계 | BIDC 2단계 | 복합 물류업 | 조선기자재 생활용품, 자동차부품 | 일본중고차·가구 조립·가공 수출, 유럽 의류제품 동북아 물류허브 등 | 入 | 1단계 물동량에 포함 |
| | | | | | 出 | |
| | C&S국제 물류센터 | 복합 물류업 | 자동차부품 조선기자재 음식료품 | 자동차 KD, 중국·해외기업 중간재 조립·가공 재수출, 화주포장대행 | 入 | 30,000톤 |
| | | | | | 出 | 30,000톤 |
| | 퍼스트클래스 로지스틱스 | 복합 물류업 | 각종 수출입 화물 및 위험물 | 일본·중국 반제품 수입 라벨링 조립·가공수출 | 入 | 1,600TEU* |
| | | | | | 出 | 1,600TEU* |
| | 동방 물류센터 | 복합 물류업 | 생필품 대리석 | 중국(착)발 화물의 부가가치 물류 | 入 | 4,686톤 |
| | | | | | 出 | 4,320톤 |

자료 : 국가교통DB센터 「2009년 물류거점별 화물원단위 조사」 결과 및 부산항 신항 항만배후단지 홈페이지 (<http://www.busannewport.or.kr>) 수정 인용

이러한 사정은 광양항의 경우에도 유사하다. 광양항 항만배후단지에 유치된 23개사 중 조업 중인 7개사도 기본적으로는 일본 및 중국을 매개로 한 역내 부가가치 물류활동을 수행하고 있다. 그런데 광양항의 경우 특징적인 점은 일부 제조업(서비스) 기반의 물류 비즈니스가 시도되는 차별성을 보이고 있다는 점이다. 외국 중고차를 수입·수리하여 재수출하는 A사의 경우, 물동량 규모는 작으나 국내 반입 물동량이 전혀 없이 100% 3국간 부가가치 가공·제조 활동으로만 구성된 물류 비즈니스를 수행하고 있다. 그러나 이는 예외적인 경우에 해당하며, 대다수 물동량은 국내 수출입 컨테이너 화물에 기반하고 있다. 이는 결국 신규 물동량 창출이라는 항만배후단지 개발 본래의 목적에 충실하지 못하고 있음을 나타낸다. 항만배후단지 물류 비즈니스에서 국내 수출입 화물의 비중이 높을 경우, 동북아 물

류중심항만 육성 명분에도 부합하지 않을 뿐만 아니라 국내 항만 간 화물 유치 경쟁의 심화를 초래할 가능성도 높다.

표 4-16 | 광양항 항만배후단지 입주기업 물류 비즈니스 특성

| 부지 | 입주 기업 | 업종 | 주요 취급 화물 | 주요 부가가치 물류 활동 | 월간물동량 (2009. 6) (*는 추정치) | |
|-------------|------------------|------------------|-----------------------------|---|--------------------------------|-----------|
| 1 단 계 | 한국파렛트폴(주) | 복합 물류업 | 인조대리석, 석재, 톱밥, 비철금속 등 | 석재, 곡물 등의 동북아 중계, 아시아 파렛트폴 네트워크 운영 | 入 | 6,000톤 |
| | | | | | 出 | 6,000톤 |
| | 케이카티 로지스틱스(주) | 복합 물류업 | 금속화물 (LME) | LME 역내 허브 및 수출입 화물 취급 | 入 | 미확인 |
| | | | | | 出 | |
| | (주)동부광양 물류센터 | 복합 물류업 | 고지, 폐금속, 플라스틱 등 | 동북아 고지 수·출입 중계 및 플라스틱, 폐금속, 목재 수입 | 入 | 16,000TEU |
| | | | | | 出 | 16,000TEU |
| | 국제석재가공 물류센터 | 제조 서비스 물류업 | 석재 | 중국 석재 화물의 역내가공 및 수출입 부가가치 유통 | 入 | 2,500TEU* |
| | | | | | 出 | 2,500TEU* |
| | 대한통운(주) | 복합 물류업 | 금속화물 | LME 역내 허브 및 수출입 화물 취급 | 入 | 30,000톤 |
| | | | | | 出 | 30,000톤 |
| 2 단 계 | 동부 복합물류(주) | 복합 물류업 | 곡물, 냉동·냉장화물 | 아시아 농산물 및 콜드체인 허브기능 | 入 | 1,000TEU* |
| | | | | | 出 | 1,000TEU* |
| | 피비우스 | 제조 서비스 물류업 | 중고 자동차 | 일본 중고자동차 수리·가공 재수출 (아프리카, 남미, 중앙 아시아 지역 등) | 入 | 50TEU |
| | | | | | 出 | 50TEU |

자료 : 국가교통DB센터 「2009년 물류거점별 화물원단위 조사」 및 광양항배후물류단지 홈페이지 (<http://ftz.kca.or.kr>) 수정 인용

| 표 4-17 | 부산항신항 항만배후단지 유치기업 개요

| 부 지 | 유치 기업 | 입주면적 (m ²) | 투자금액 (억 원) | 화물계획 (TEU) | 외국 투자 | 운영 여부 |
|---------------|-------------------------|---------------------------|---------------|---------------|--------------|----------|
| 1단계 (2개) | BIDC(주) | 30,963 | 20 | 60,822 | 일본 인도네시아 | ○ |
| | 부산신항CFS(주) | 20,916 | 120 | 29,724 | × | ○ |
| | 소 계 (2개사 운영) | 51,879 | 140 | 90,546 | | |
| 2단계 (7개) | 대한통운비앤디(주) | 37,017 | 192 | 21,992 | 일본 | ○ |
| | 세방부산신항물류(주) | 49,680 | 141 | 25,895 | 중국 | ○ |
| | 씨스테인웨그 동부디스트리파크부산(주) | 66,095 | 171 | 42,800 | 싱가포르 | ○ |
| | BIDC(주) 2단계 | 72,719 | 240 | 44,144 | 일본 인도네시아 | ○ |
| | C&S국제물류센터 | 66,373 | 365 | 76,606 | 일본 | ○ |
| | 퍼스트클래스로지스틱스(주) | 37,775 | 109 | 8,485 | 일본, 홍콩 | ○ |
| | 동방물류센터(주) | 37,018 | 140 | 16,470 | 중국 | ○ |
| | 소 계 (7개사 운영) | 366,677 | 1,358 | 236,392 | | |
| 3단계 (13개사) | 현대코스코로지스틱스 | 30,978 | 197 | 26,448 | 중국 | × |
| | 부산글로벌물류센터 | 26,962 | 175 | 26,382 | 일본 | × |
| | 부산크로스독 | 30,978 | 130 | 28,527 | 캐나다, 싱가포르 | 공사중 |
| | 범한판토스부산신항 물류센터 | 26,962 | 117 | 43,128 | 중국, 홍콩 | 공사중 |
| | 지엔지(주) | 18,181 | 50 | 37,850 | 중국 | 공사중 |
| | 엠에스디스트리파크 | 33,057 | 150 | 70,000 | 일본 | 공사중 |
| | 케리엔로지스틱스 | 33,057 | 140 | 49,350 | 일본 | × |
| | 신항국제물류 | 34,714 | 211 | 20,450 | 일본 | × |
| | 신대륙물류 | 33,057 | 70 | 120,425 | 일본 | 공사중 |
| | 디케이엘씨 | 24,793 | 140 | 26,748 | 일본, 홍콩 | 공사중 |
| | 보고로지스틱스 | 30,230 | 450 | 13,878 | 중국 | × |
| | 한진케리로지스틱스 | 16,528 | 75 | 50,000 | 싱가포르 | 공사중 |
| | 대한통운BND 2단계 | 27,658 | 230 | 18,200 | 일본 | × |
| | 소 계 | 367,155 | 2,135 | 531,386 | | |
| 합 계 | | 785,711 | 3,633 | 858,324 | | |

주 : 2009년 9월 30일 현재

자료 : 부산항만공사 내부 자료 재구성

(4) 항만운영업체의 대형화 미흡

항만운영업체의 규모가 세계적인 관점에서 볼 때에는 여전히 소규모라는 점이다. 이는 다음의 표에 나와 있는 바와 같다.

| 표 4-18 | 주요 하역업체 경영실적

단위 : 억 원

| 구분 | 매출액 | | | 영업이익 | | | 당기순이익 | | |
|------|--------|--------|--------|------|------|------|-------|-------|------|
| | 2009 | 2008 | 2007 | 2009 | 2008 | 2007 | 2009 | 2008 | 2007 |
| 통운 | 18,316 | 18,283 | 12,669 | 945 | 706 | 630 | 65 | 1,377 | 760 |
| 한진 | 9,032 | 8,553 | 7,596 | 270 | 291 | 169 | 87 | -1271 | 38 |
| 동부 | 6,628 | 7,390 | 5,298 | 251 | 38 | | - | - | |
| 세방 | 4,961 | 5,024 | 4,612 | 410 | 316 | 220 | 469 | 438 | 192 |
| 동방 | 4,317 | 4,464 | 3,602 | 197 | 203 | 201 | 39 | -63 | 50 |
| KCTC | 1,674 | 1,732 | 1,472 | 32 | 54 | 5.5 | 31 | 47 | 145 |
| 선광 | 1,038 | 1,241 | 1,123 | 146 | 183 | 119 | 131 | 158 | 95 |

그런데 위의 수치는 국내 대형기업만을 상호 비교한 것인데, 이 표는 국제적 규모와 비교되지 않는다. 아래의 표는 이를 감안하여 국제적인 GTO와 국내 항만운영업체를 비교한 것이다. 이 표에 의하면 국내 물류기업들은 취급물량 규모, 자산규모 및 매출액 등의 측면에서 글로벌 기업에 비해 상대적으로 영세한 수준이다.

| 표 4-19 | GTO와 국내항만운영업체의 규모 비교

| GTO | 취급물량(백만TEU) | 자산규모(백만 달러) | 매출액(백만 달러) |
|---------|-------------|-------------|------------|
| HPH | 66.3 | 616,000 | 4,858 |
| PSA | 58.9 | 18,198 | 4,151 |
| DPW | 43.3 | - | 2,731 |
| APMT | 31.4 | 3,737 | 2,519 |
| 대한통운 | 2.4 | 1,636 | 1,460 |
| 동부익스프레스 | 1.5 | 156 | 465 |

- 주 : 1) 2007년 실적
 2) 한국은 10억 원
 3) HPH는 해외자산

자료 : 김형태, “우리나라 항만운영업체의 글로벌 경쟁력 강화 방안”, 한국해양수산개발원, 한국항만물류협회 공동주최, 우리나라 항만운영업체의 대형화·글로벌화 전략 세미나, 2008. 12. 2.

이러한 현황에 비추어 볼 때 국내항만운영업체는 세계 차원에서 중소 규모 수준에 불과하다. 이러한 문제를 일찍 인식한 정부는 1990년대 후반 TOC 및 부두임대제도를 통해 대형 항만운영업체를 육성하고자 하였다. 그러나 이는 항만운영회사의 여건 등에 따라 한계에 부딪히고 있다. 원래 터미널 단위로 임대하고자 했던 TOC 부두 중 상당수는 선석단위로 임대되는 결과를 초래하기도 하였다. 물론 그 후 선석단위로부터 터미널 단위로 임대부두 규모가 확대되고는 있으나 아직도 미흡한 실정이다. TOC업체의 대형화를 추진하기 위해 부두운영회사제도는 4단계에 걸쳐 단계적으로 추진하는 것으로 계획되었다. 그런데 현재는 3단계까지 추진이 되었고 완전 통합법인을 구축하는 4단계는 아직 완결되지 않고 있다.

| 표 4-20 | TOC 부두의 통합단계

| 단계 | 주요 특징 | 비 고 |
|------------------|---|-------|
| 1단계 (단순부두관리) | <ul style="list-style-type: none"> ○ 부두의 하역 또는 영업은 하지 않고 단순히 관리업무만 수행 <ul style="list-style-type: none"> - 단일운영법인은 상법상 주식회사 - 지방해양수산청과 임대차 계약 - 시설의 유지 및 보수 - 화물의 보관, 관리, 청소 - 선석 및 야적장 지정 및 관리 ○ 단일운영법인의 소요경비는 참여업체 지분별로 분담 ○ 하역 및 영업은 기존 하역업체 명의로 수행 | 1999년 |
| 2단계 (과도기적 형태) | <ul style="list-style-type: none"> ○ 단일운영법인이 관리업무 외에 인력공급회사 역할 수행 ○ 단일운영법인의 소요경비는 법인구성지분별로 분담 ○ 하역 및 영업은 기존 하역업체 명의로 수행 | 2000년 |
| 3단계 (단일하역회사) | <ul style="list-style-type: none"> ○ 단일운영법인이 부두관리는 물론 실질적인 하역작업수행 ○ 인력, 장비까지 단일법인 명의로 소유 및 관리 ○ 영업은 기존 하역업체 명의로 수행 | 2001년 |
| 4단계 (완전통합법인) | <ul style="list-style-type: none"> ○ 하역은 물론 영업까지 단일운영법인의 명의로 수행 | |

컨테이너부두도 임대되고 있으나, 터미널에 따라 터미널단위 또는 선석단위로도 임대되었다. 이 중 선석단위로 임대된 터미널은 터미널 단위로

통합작업이 추진되고 있으나, 만족할 만한 수준은 아니다. 부산항신항의 경우 1-1단계 3개 선석, 1-2단계 6개 선석, 2-1단계 4개 선석, 2-2단계 4개 선석 등으로 구분되어 있다. 최근에 임대한 인천항신항 컨테이너터미널도 6개 선석을 2개 터미널 운영사에 분할하여 임대하였다. 그 결과 대형 터미널은 영회사가 출현하지 못하고 있다. 이에 반해 세계 주요항만에서는 터미널 단위로 임대하고 있다. 이러한 현황은 다음에 나와 있는 바와 같다.

| 표 4-21 | 주요국 항만의 임대부두 규모 비교

| 국가 | 임대 선석 규모 |
|----------|------------------------|
| 일본 | 1~2선석 |
| 한국 | 1선석, 자성대(5개), PECT(5개) |
| 홍콩 | 다수 |
| 네덜란드 | 터미널 단위 |
| 중국 | 터미널 단위 |
| 영국 | " |
| 싱가포르·두바이 | 항만단위 |
| 미국 | 터미널단위 |

| 표 4-22 | 자국 내 터미널(선석) 보유규모 비교

| GTO | 자국항만전체 | 운영규모 | 비중(%) | 고용인력 |
|------|--------|------|-------|--------------------------|
| HPH | 33 | 26 | 78.8 | 30,000(세계) |
| PSA | 59 | 54 | 91.5 | 6,000(자국) (22,500 세계) |
| DPW | 25 | 25 | 100 | 30,000(세계) |
| HHLA | 25 | 18 | 72 | 4,500 |
| 한진해운 | 28 | 3 | 10.7 | |
| 대한통운 | 28 | 1 | 3.6 | |
| 한진 | 28 | - | - | |

- 주 : 1) 우리나라는 부산항 컨테이너 전용부두 기준
 2) HHLA는 함부르크항 기준
 3) 2008년 기준

(5) 새로운 항만부가가치 창출원 발굴 미흡

정부는 새로운 항만부가가치원을 발굴하기 위해 다각도의 노력을 강구하고 있다. 새로운 부가가치 창출원으로서는 i) 항만 배후단지의 조성, ii) 항만클러스터의 구축, iii) 항만재개발 추진 등을 들 수 있다.

첫째, 항만배후단지의 구축 추진은 새로운 부가가치 창출원으로서 의미가 매우 크다. 왜냐하면 종래 하역, 분류 및 보관 정도에 그쳤던 항만의 기능을 물류 부가가치 활동으로까지 넓히고 있기 때문이다. 그리하여 화물에 대한 임가공, 배송, 상표부착, 보수 등의 기능이 새로운 항만기능으로 추가되었다. 이러한 추가적인 물류활동은 종래 볼 수 없었던 새로운 부가가치를 창출하는 것임은 틀림없다. 그런데 항만 배후단지의 조성은 기존에 추진하던 항만화물취급의 연장선상에서 추진되고 있는 사업이라고 할 수 있다. 물론 화물취급과 관련된 새로운 기능을 발굴함으로써 부가가치를 새롭게 창출하게 되었다는 점에서는 의의가 크다. 그러나 항만화물 취급과 관련되지 않는 새로운 사업분야의 부가가치 창출원 발굴과는 다소 거리가 있다.

둘째, 항만클러스터의 구축도 매우 의의 있는 새로운 부가가치를 창출하는 사업이다. 특히 선용품 판매, 선박 연료유 판매, 선원들에 대한 교대 기지를 구축함으로써 우리 항만을 물류의 기지뿐만 아니라 상품의 판매기지로 만들고 선원의 교대 중심지로 만드는 것은 매우 의의 있는 일이다. 뿐만 아니라 항만클러스터 내 다양한 업종을 유치하여 새로운 부가가치를 창출할 경우 국가경제에 큰 도움이 된다. 그런데 이와 관련된 새로운 부가가치의 규모는 아직 기대만큼 효과를 획득하고 있는 상태는 아니다. 향후 계속해서 관심을 갖고 성과획득을 위해 추진해 나가야 한다.

셋째, 항만재개발 사업도 매우 의의 있는 사업의 하나이다. 그런데 항만재개발이 어떠한 부가가치를 창출하는 것인지에 대해서는 아직 뚜렷한

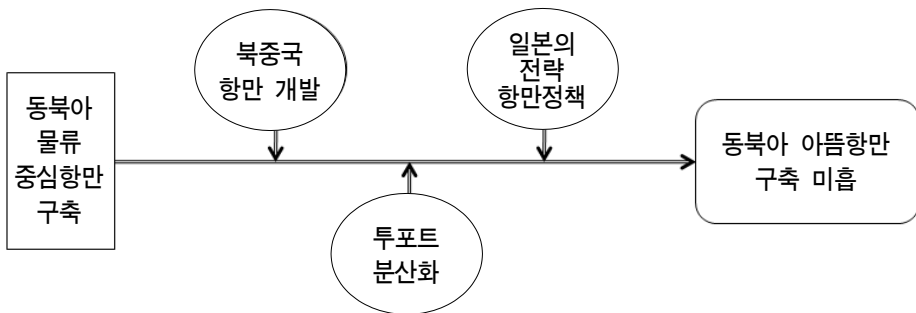
내용이 정립되어 있는 상태는 아니다. 이 사업에 대해서는 향후 부가가치 창출이 가능하도록 연계시켜 나가야 할 상황이다.

2) 현행 중심항만정책의 한계

위와 같이 현재 우리 항만은 구조적인 문제에 직면해 있다. 구조적인 문제에 직면해 있는 원인에는 여러 가지가 있다. 이는 현행 정책 그 자체에 기인하는 바도 크다. 문제가 되는 측면을 살펴보면 다음과 같다.

(1) 거대항만 육성기반 구축 미흡

기존의 동북아 물류중심항만정책은 양항에 대한 선택과 집중 육성을 주요 내용의 하나로 포함하고 있다. 이 정책은 국내의 다수 항만 중에서 부산항과 광양항을 선택하여 집중 육성하고 있다는 측면에서 본다면 ‘집중정책’이라고 할 수 있다. 그러나 국제적인 시각에서 본다면 한국은 부산항과 광양항의 2개 항만으로 분산하고 있기 때문에 이를 ‘분산정책’으로 간주할 수 있다. 관점에 따라 다르게 평가할 수 있는 것이다. 현행 정책의 성과는 다음과 같이 나타낼 수 있다.



| 그림 4-1 | 동북아 물류중심항만 구축정책의 성과 현황

투 포트 병행 개발정책은 그동안 많은 장점을 가져왔다. 첫째, 지역균형 개발이 가능하였다. 개발의 정도가 상대적으로 낮았던 호남지역에 항만, 도로, 철도 네트워크가 새롭게 정비되어 국토의 균형개발 및 지역 활성화가 이루어지고 있다.

둘째, 부산항과 경부축에 대한 집중도를 낮추고 있다. 물동량과 트럭, 선박의 집중도를 완화함으로써 혼잡을 낮추고 쾌적도를 높이고 있다.

셋째, 국제적으로는 우리나라 항만을 동북아의 중심항만 지위로 끌어올리고 있다.

그러나 그럼에도 불구하고 다음과 같은 문제는 지속되고 있다. 첫째, 양 항만의 동시 유사 규모로의 개발로 인해 양항 간의 치열한 경쟁관계가 해소되고 있지 않다는 점이다.

둘째, 물동량이 부산항과 광양항으로 분산되고 한 곳으로 집중되지 않아 대형선의 집중적 유치에 부정적인 영향을 미치고 있다는 점이다.

셋째, 이용률을 감안하지 않고 병행개발에 치중하여 시설잉여 현상이 발생함으로 고객유치를 위한 요율인하경쟁 및 수익성 확보곤란 문제가 발생하고 있다.

넷째, 그 결과 세계적 추세인 거대항만으로의 신속한 성장이 어려운 상황이 지속되고 있다.

이러한 상황이기 때문에 양항 병행 개발정책을 향후에도 계속 유효한 정책으로 유지해야 할 것인가에 대해 진지하게 검토해 볼 필요성이 제기되고 있는 것이다. 그런데 양항 개발정책에 대한 재검토가 동북아 물류중심항만정책 자체에 대한 재검토를 의미하는 것은 아니다. 동북아 물류중심항만정책은 우리나라의 지정학적 유리성, 동북아 주위 국가의 성장패턴 등을 감안할 경우 지속적으로 추진해 나가야 할 과제이다. 문제는 양항정책의 지속 여부이다.

양항 정책을 향후에도 계속 유지해 나가야 할 것인가에 대해서는 다음

과 같은 물음에 대한 해소방안이 나와야 한다. 첫째, 양항 개발이 오늘날 보편화되고 있는 12,000TEU급 및 2년 내에 등장하게 될 18,000TEU급 초대형선의 유치에 과연 유리한가 아닌가 하는 점이 명확해야 한다. 만약 물동량이 양항으로 분산되어 초대형선의 유치가 곤란해진다면 양항정책의 유효성은 약화된다. 그러나 양항으로 분산되고, 물동량이 분산되어도 초대형선의 유치에는 아무런 문제가 발생하지 않는다면 양항정책은 유효하다고 할 수 있다. 또한 양항을 개발하고 초대형선의 유치가 다소 어렵다 하더라도 국내 물류비의 절감효과나 분산개발로 인한 지역경제효과가 더욱 크다면 양항 개발이 유효할 것이다. 따라서 향후의 양항개발정책은 이와 같은 다양한 시나리오 중 어떠한 시나리오에 따라 추진해 나가야 할 것인지가 명백해져야 한다.

둘째, 양항 육성정책이 여전히 유효하다면 양항의 향후 개발규모를 어느 정도로 설정해야 하는 것인가도 명확히 해야 한다. 반면 양항 개발이 유효하지 않다면 어느 항만을 집중개발 대상의 항만으로 선택해야 하는 것인지, 그리고 선택되지 않는 항만에 대해서는 향후 어떻게 대응해 나가야 하는 것인지에 대해서도 방침을 마련해 나가야 한다.

셋째, 항만을 둘러싼 환경 변화도 감안해 나가야 한다. 중국과 일본은 자국항만의 대대적 개발과 자국항만을 허브포트로 하는 자국 내 연안 네트워크 정책을 전개하여 우리나라를 경유하는 수출입 물동량 감소정책을 추진하고 있다. 이러한 최근의 중국과 일본의 새로운 항만정책은 우리나라의 향후 항만기능에 적지 않은 파급효과를 미치게 될 가능성이 높다. 이러한 상황을 감안하여 투 포트를 기반으로 하는 동북아 물류중심항만정책의 추진이 계속해서 유효한 성과를 획득할 수 있을 것인지, 그렇지 않을 것인지에 대해 충분한 검토가 필요하다. 사실 양항의 동시 발전에 의한 동북아 물류중심항만정책은 지속적으로 추구해 나가야 하는 정책임에는 분명하다. 그러나 투 포트 정책의 타당성과 현실성에 대해 새로운 경제여건 환경을

맞이하여 새롭게 검토하지 않고 이를 유지하는 것은 어쩌면 에너지를 상실시키는 것일 수도 있다. 따라서 동북아 물류중심항만정책의 추진목표를 효율적으로 달성하면서도 양항에 대한 새로운 정책을 모색, 발굴하는 방안 강구가 필요하다.

(2) 다수 거점항만 개발

다수 거점에 대한 항만개발은 도로운송에 대한 편중을 완화하여 물류비를 절감시키고 환경에 대한 부하도 감소시킬 수 있다는 측면에서 매우 유효하다. 더구나 지역 거점에 중소항만을 건설하여 모달시프트 정책을 전개하는 것은 매우 유효하다.

그러나 이 정책이 국가 전체적인 관점에서 유효하게 기능하기 위해서는 다음과 같은 사항에 대해 명쾌한 해답이 제시되어야 한다.

첫째, 거리가 인접한 지역에 신규 항만을 건설할 경우 기존의 항만이 활성화될 가능성이 있는지의 여부, 기존 및 신규 양 항만 간의 경쟁에 따른 효율 인하로 인해 양 항만 간의 항만시설 건설·운영비용 회수가 가능한지의 여부 등이 명확해져야 한다.

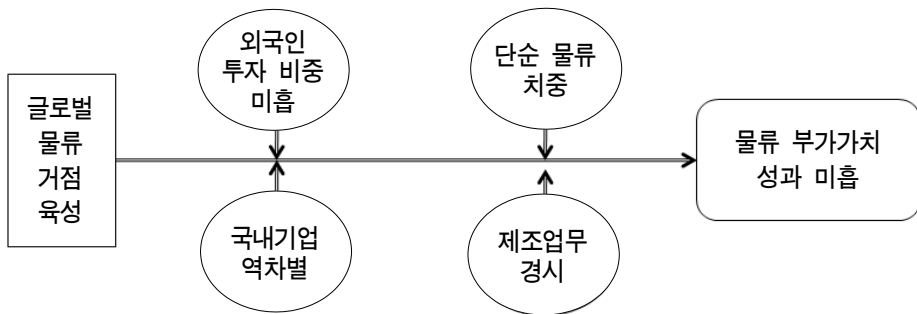
둘째, 항만이 다수 지역으로 분산될 경우 물량도 분산되어 버리는데 이것이 외항선박의 유치에 유리한가 아닌가 하는 점도 명백해져야 한다.

만약 다수 항만으로 분산되어도 물동량이 충분하여 선박이 다수 항만에 모두 기항할 수 있는 여건이 형성된다면 항만을 인접지역에 다수 분산·개발하여도 문제는 전혀 발생하지 않는다. 오히려 물류비 절감효과가 발생할 수 있다.

그러나 물량을 분산시키고, 그로 인해 선박의 빈번한 입항이 저해된다면 분산개발은 유효하지 않게 된다. 따라서 이러한 문제를 극복하는 방향으로 정책이 전환될 필요가 있는 것이다.

(3) 글로벌 투자기반 조성 미흡

글로벌 물류네트워크를 구축하여 글로벌 시장으로 진출하려는 우리나라 제조기업을 지원하고, 수익률 높은 글로벌 물류시장에서 성과를 획득함으로써 새로운 성장동력으로 활용하고자 하는 현행 ‘글로벌 물류네트워크 구축’ 정책의 당위성은 충분히 인정된다. 현행 정책의 성과는 다음과 같이 나타낼 수 있다.



| 그림 4-2 | 글로벌 물류거점 육성정책의 성과 현황

그러나 이 정책이 실로 유효한 정책이 되기 위해서는 추진수단이 보다 현실화되지 않으면 안 된다.

첫째, 글로벌 물류네트워크 구축을 주도할 추진주체가 과연 적절한가 하는 점이다. 현재 정부는 대상기업으로 항만운영업체, 하역업체, 물류창고업체 등을 주력으로 상정하고 있다. 건설기업, 금융기관 등도 대상에 포함시키고 있으나, 이들은 운영사업에는 관여하지 않고 전체사업 중 토목시설의 건설과 자본투자 등에 역할이 제한되어 있다. 따라서 주력기업은 항만운영업체 및 물류창고업체 등이다. 물론 이 사업은 성격상 민간 항만물류기업에 의해 수행되는 것이 적절하다. 이 점에 대해서는 의문이 있을 수 없다. 그런데 자금력, 기획력 등을 충분히 갖추고 있지 못한 이들 민간기업에 일임하여 과연 성과를 획득할 수 있을 것인지는 불투명하다. 말하자면 이

들 기업이 글로벌 물류네트워크 투자를 감행할 수 있을 정도의 역량을 갖추고 있는가 하는 점이 확인되어야 한다.

둘째, 투자기업의 역량 중 하나로서 자금조달 능력이 문제시 된다. 해외투자가 원활하게 이루어지기 위해서는 자금과 인력이 확보되어야 한다. 특히 투자자금 확보가 매우 중요하다. 정부도 이를 인식하여 이들 기업의 투자자금 조달 지원을 위해 국제물류펀드를 조성해 두었다. 그리하여 국제물류펀드를 출자자금으로 활용할 수 있도록 하고 있다. 그런데 국내 기업은 출자자금을 그다지 선호하고 있지 않다. 기업의 경영권을 침식당하지 않으려 하기 때문이다. 더구나 출자의 조건도 까다롭다고 잠재적인 이용자들은 불만을 토로한다. 수익률이 12% 내외에 이르고 있기 때문이다. 이에 따라 국제물류펀드를 활용한 사례는 전무하며, 향후에도 이용자가 나타날 것이라는 전망은 매우 미미하다. 물론 아직 진출사업이 적기 때문에 이용률이 낮다고 할 수도 있다. 그러나 업계에서조차 이용계획은 거의 없을 것이라는 반응을 보이고 있다.

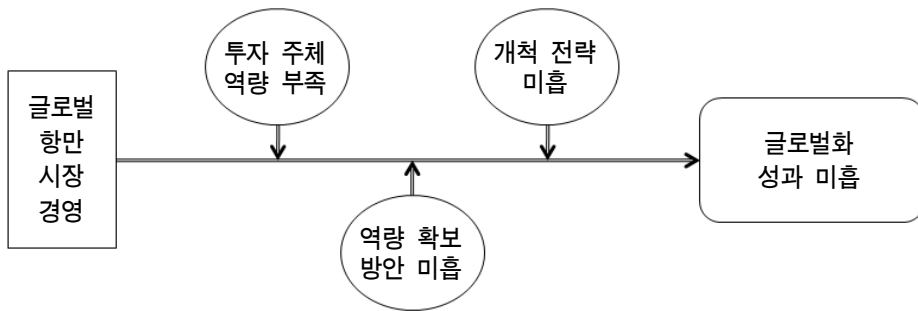
그런데 국내기업이 유리한 금융조건을 확보해야 하는 것은 명백하다. 왜냐하면 국내기업이 최소한 외국의 GTO와 동등한 경쟁조건을 확보해야 하기 때문이다. 세계 항만시장에서 소요되는 자금은 대부분 달러화이다. 달러화에 대한 금융조건은 국가별로 각기 상이하나, 글로벌 GTO의 경우 국내 금융시장에서의 대출조건에 비하면 최소한 3~4%는 유리한 실정이다. 이에 따라 국내금융기관으로부터 원화를 대출받아 미화로 환전하여 투자할 경우 타 국가의 GTO에 비해 3~4% 이상 경쟁력이 불리해질 수밖에 없다. 따라서 국제시장에서의 외화조달금리와 국내시장에서의 원화조달금리의 차이를 해소시킬 수 있는 방안이 강구되어야 하는 것이다.

셋째, 기획능력도 부족하다. 사실 국내기업에 가장 부족한 핵심적인 역량은 바로 기획능력이다. 우리나라 항만운영업체와 창고물류기업은 대규모 인프라 사업에 대한 기획을 담당할 경험이 부족하다. 해외 항만투자사업

경험도 거의 없다. 글로벌 항만 네트워크 구축사업에 참여하는 대형 건설 기업의 경우 세계적 규모의 건설 프로젝트를 추진한 실적은 많으나, 전체적인 기획업무를 수행한 경험은 거의 없다. 대부분 시공업무만 담당하고 있는 것이다. 그런데 해외 현지의 항만당국은 BOT, BTO 사업 등 그린필드형 사업을 선호하고 있다. 따라서 BOT, BTO 사업 수행실적이 별로 없는 국내기업으로서는 해외항만사업에 대한 기획능력이 뒤떨어질 수밖에 없다. 따라서 이러한 능력을 확보할 수 있도록 하는 방안 강구가 시급하다.

(4) 글로벌 물류·제조 복합거점 육성 미흡

항만배후단지를 글로벌 물류기업의 동북아 거점으로 육성하기 위해 수립한 「항만배후단지 개발 및 글로벌 물류기업유치 제도」가 실시되고 있음에도 불구하고 목표하는 바의 글로벌 물류기업이 유치되지 못하고 있다. 현행 정책의 성과는 다음과 같이 나타낼 수 있다.



| 그림 4-3 | 글로벌 물류 육성정책의 성과 현황

물론 현재 항만배후단지 입주기업에는 모두 외국인기업이 출자하고 있어 외국인투자기업은 유치되어 있기는 하다. 그런데 이들 입주기업의 대다수는 외국인기업의 출자비율이 매우 낮고, 수행하는 물류 비즈니스 또한 단순 보관 및 분류 사업 정도에 그치고 있다. 또한 입주기업 선정 시의 투

자계계획, 물동량 유치계획, 고용계획 등이 실천되고 있지 못하다. 따라서 항만배후단지가 글로벌 물류기업의 동북아 거점으로 기능하고 있다고 평가하기에는 다소 이른 실정이다. 여기에는 여러 가지 이유가 작용하고 있다. 국내 물류기업의 높은 입주수요에도 불구하고 입주대상기업에서 배제되어 있다는 점, 외국인투자기업의 지분출자비율이 지나치게 낮게 설정되어 있다는 점, 항만배후단지의 경쟁력이 충분하지 않다는 점, 입주기업에 대한 평가제도가 부재하다는 점, 입주가능기업의 선정 및 집중적인 마케팅 전략의 부재 등이 지적되고 있다.

그런데 이러한 이유의 근본에는 다음과 같은 본질적인 문제가 놓여 있다고 생각된다. 첫째, 글로벌 물류거점 육성의 중요성에 대한 강조로 말미암아 제조·생산거점으로서 동시에 육성해 나가야 한다는 논리가 다소 미흡했다는 점이다. 그동안 부가가치 물류활동의 중요성, 환적화물 유치를 통한 물동량 창출 등이 누차 강조되어 왔지만, 이는 생산·제조 활동 등 물동량 창출원천의 유치 없이도 가능하다고 인식해 온 물류 우위주위에 근거해 있었다고 할 수 있다.

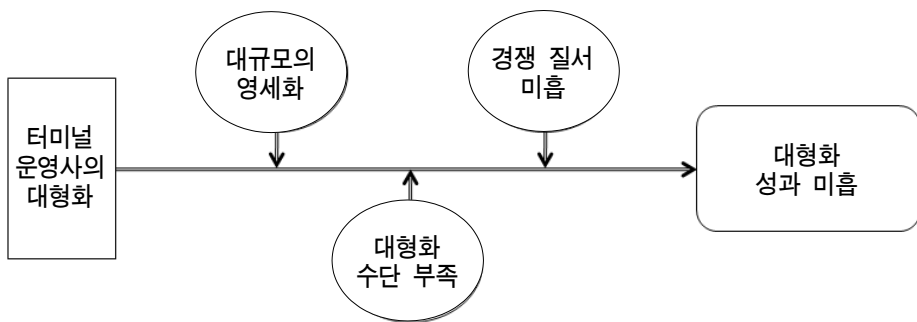
둘째, 항만배후단지 유치대상으로 설정했던 글로벌 물류기업의 대상이 과연 합리적이었는가 하는 점이다. 그동안 대상으로 설정한 글로벌 물류기업은 중국에 진출한 500대 세계 다국적 물류기업, 동북아 지역에 진출한 세계 500대 대형 바이어, Fortune 선정 세계 500대 기업, 해외진출을 희망하는 일본 및 중국 기업 등 세계 우수 물류기업이었다. 그런데 이러한 기업들은 우리나라에서 제공하는 각종 인센티브가 특별히 유리하지 않을 경우 거대시장으로 진출하는 것이 우선이다. 우리나라는 중국이라는 거대시장에 인접해 있어 이들 기업은 우리나라를 투자대상국에 포함시키지 않을 확률이 있다. 따라서 우리나라 항만배후단지에 유치할 수 있는 기업에 대한 타깃 설정이 과연 합리적이었는가를 새롭게 검토할 필요가 있다고 느낀다. 글로벌 물류기업 유치의 중요성은 매우 높다. 그런데 글로벌 물류기업을 유치

대상으로 설정하고자 한다면 이들 기업을 대상으로 마케팅을 통해 과연 투자 의사를 가지고 있는 것인지, 투자 의사를 가지고 있지 않다면 그 이유는 무엇인지, 투자를 유치하기 위해 취해야 할 정책은 무엇인지에 대한 보다 기본적인 검토가 선행될 필요가 있다.

이와 같이 투자유치업종 및 투자대상기업 등에 대한 보다 현실적인 수요를 바탕으로 하지 않는 상태에서는 실효성 있는 정책방안을 도출하기란 쉽지 않다. 따라서 글로벌 물류기업의 동북아 물류거점으로 발전할 수 있는 기반이 현재 과연 갖추어져 있는 것인가에 대해 심각하게 검토해 볼 필요가 있다. 그리고 이를 바탕으로 합리적인 목표 설정 및 수단 강구 등을 올바른 정책방안 제시가 필요하다.

(5) 터미널 운영사의 대형화 수단 확보 부족

국내 물류기업의 대형화를 위해 수립한 ‘종합물류기업 인증제도’가 실시되고 있다. TOC제도도 실시되고 있다. 현행 정책의 성과는 다음과 같이 나타낼 수 있다.



| 그림 4-4 | 터미널 운영사의 대형화 정책의 성과 현황

그러나 그럼에도 불구하고 목표하는 바의 대형 물류기업이 출현하지 않고 있다. 물론 현재 종합물류기업인증제도가 마련되어 있기는 하다. 그리

고 64개에 이르는 기업이 종합물류기업으로 인증 받은 상태이다.

그런데 이들 기업의 상당수는 글로벌 네트워크 확대를 주도적으로 추진할 수 있는 여건을 갖추고 있지 못하다. 또한 인증기업임에도 불구하고 대형기업으로 만족할 만한 평가를 받을 정도가 아니다. 여기에는 여러 가지 이유가 작용하고 있다. 국내 제조기업의 물류전문기업 활용에 대한 인식부족과 활용 미흡, 물류전문기업에 대한 정부지원정책의 실효성 부족, 물류기업 당사자의 관점에서도 대형화·글로벌 투자를 감당할 수 있는 기반 구축 미비, 추진을 위한 의지나 전략의 부족 등이 지적되고 있다.

그런데 이러한 이유의 근본에는 다음과 같은 본질적인 문제가 놓여 있다고 생각된다. 첫째, 물류기업 및 물류산업의 중요성이나 육성 필요성에 대한 명확한 논리가 부족하다는 점이다. 그동안 물류의 중요성, 물류기업의 대형화 및 글로벌화 등이 누차 강조되어 왔지만, 이는 물류관계자들의 범주 내 인식에 불과하다는 지적이 적지 않다.⁴³⁾ 물류기업 및 물류산업의 육성의지가 범국가적 차원에서 강조되고 전폭적인 지원하에 추진되기 위해서는 “왜 물류기업을 범국가적 차원에서 추진해 나가지 않으면 안되는가”에 대한 당위성이 물류관계자는 물론이거니와 외부의 이해관계자에게도 공감될 수 있을 정도로 명확해 져야 한다. 물류관계자 이외의 외부세계에서 이를 이해하고 공감해주지 않는다면 물류관계자들만의 이해관계에 불과하다는 인식에 그치게 되고, 국민 및 여타 산업부문으로부터 지지를 받지 못하게 된다.

둘째, 대형 물류기업의 성장 및 육성을 위한 구체적인 방법론이 미흡하다는 점이다. 그동안 물류기업의 대형화에 대한 필요성과 이를 위한 전략 및 지원방안 등이 학계, 연구기관 등 많은 물류관계자들에 의하여 다양하게 제시되어 왔다. 그러나 물류기업 당사자나 정책당국자들이 깊이 수궁

43) 김형태, “대형 물류기업의 육성, 만족스럽지 않은 이유”, 「취평투데이」 인터넷판, 2010. 6. 14(<http://www.shippingtoday.com>(2010. 6. 14) 참조.

하고 이를 강력하게 실천할 수 있을 정도의 현실성 있는 수단이 다소 미흡하다는 것은 비단 일부 관계자만의 인식이 아니다. 이러한 상황에서는 대형화 및 글로벌화가 비록 당위성이 있는 정책이라 하더라도 이를 구체적인 성과로 연계시킬 수 있는 동력으로 작용하기는 어려운 것이다.

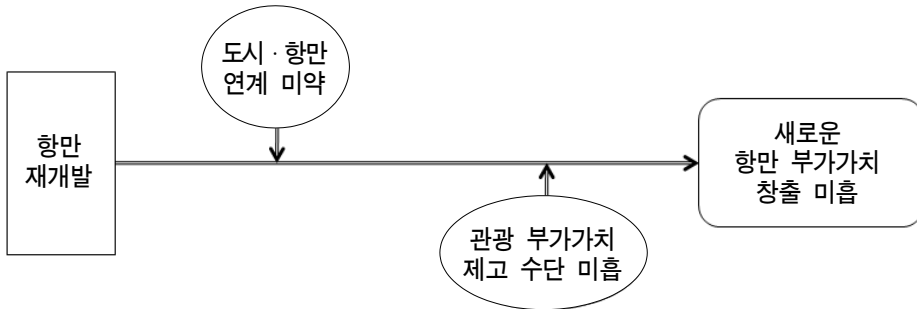
셋째, 대형화 및 글로벌화의 기반조성이 미흡하다는 점이다. 물류기업의 경쟁력 제고, 대형화 및 글로벌화가 추구해야 할 단순한 이상이 아니라 달성 가능한 목표가 되기 위해서는 이를 구현할 수 있는 역량이 뒷받침되어야 한다. 기반 및 역량이 갖추어지지 않은 상태에서는 아무리 그럴듯한 목표를 주창한다 하더라도 그것은 단순한 이상에 지나지 않을 것이다. 따라서 목표를 향해 나아갈 수 있는 기반이 현재 과연 갖추어져 있는 것인가에 대해 심각하게 검토해 볼 필요가 있다. 뿐만 아니라 우리나라가 지향하는 목표가 제대로 설정되어 있는 것인지에 대해서도 심도 깊게 분석할 필요가 있다. 왜냐하면 원래 달성 가능성이 미약한 목표가 설정되었다면 달성될 수 없는 것이기 때문이다. 따라서 설정된 목표가 여건을 충분히 감안한 것인지에 대한 올바른 현상인식과 합리적 목표 설정 및 수단 강구 등 올바른 정책방안 제시가 필요하다.

(6) 새로운 항만 부가가치 창출원 발굴 미흡

현재 항만에서의 부가가치 창출은 화물취급과 주로 관련되어 있다. 터미널에서의 선박과 화물처리, 항만배후단지에 있어서의 기업유치 활동을 통한 투자와 물류활동, 그 외에 선박에 대한 연료유, 선용품 등 물품 판매도 일부 포함된다.

그런데 위의 여러 가지 활동 중 물량 취급 및 물품공급 부문을 제외하면 부가가치를 창출하는 새로운 동력으로 기능하고 있지 못하다. 최근 들어 항만재개발을 추진하고 있지만, 내항지구를 친수공간화하려는 의미는

포함되어 있다. 그러나 이를 성장동력으로 만들고자 하는 수준으로는 이르고 있지 못한 것으로 판단된다. 현행 정책의 추진 현황은 다음과 같이 나타낼 수 있다.



| 그림 4-5 | 항만재개발사업의 추진 현황

종래 동북아 물류중심항만정책의 내용은 화물, 정보 및 사람이 모이는 중심지로 조성한다는 것이었다. 말하자면 화물 이외에 정보도, 그리고 사람도 모이게 하여 다양한 성장동력원을 발굴하겠다는 뜻이 포함되어 있었다고 판단된다. 이 정책을 통해 화물과 정보가 모이는 중심지 조성 부문에 있어서는 상당한 성과를 달성한 것으로 판단된다. 그런데 사람이 모이는 중심지로 만들겠다는 정책목표에 대해서는 어느 정도의 성과가 달성되었는지에 대해 의문의 여지가 적지 않다. 엄밀하게 분석해보면 항만을 사람이 모이는 중심지로 만들려고 하는 정책수단은 거의 제시되지 않은 상태라고 하겠다. 따라서 이에 대해서는 향후 보다 본격적인 방안을 강구해 나가야 한다.

제 5 장 새로운 항만정책 방향 제시

앞장에서 분석한 바와 같이 우리나라는 중국과 일본의 자립적인 항만 정책에 의해 위기징후에 직면해 있음을 알 수 있다. 이는 동북아 대권역에 있어서의 허브기능 약화 및 글로벌 물류·제조점점 기능 약화를 초래할 것이라 우려되고 있다. 뿐만 아니라 세계적인 글로벌화의 확대·심화에 적절히 대응하지 못할 경우 글로벌 항만시장 쉐어 상실, 국제적인 항만경쟁력 약화, 항만의 성장동력 약화 등과 같은 문제점도 우려되고 있다.

이에 따라 한편으로는 우리나라가 직면해 있는 위기징후로부터 탈피하고 또 다른 한편으로는 글로벌 환경 변화에 적극 대응해 나가야 한다. 이를 위해서는 종래의 정책에서 벗어난 새로운 항만정책이 요구된다. 2020년을 향한 새로운 항만정책이 지향해야 할 방향은 다음과 같다.

1. 새로운 항만정책 방향

앞장에서 분석한 바의 어려운 상황에 직면한 우리나라는 이제 현행의 각종 문제와 정책의 한계를 해소하고 2020년대를 향한 힘찬 발걸음을 내딛어야 한다. 이를 위해서는 현재 직면해 있는 각종 문제점들을 해결할 수 있는 다음과 같은 내용의 정책방향을 수립, 추진해 나가야 한다.

첫째, 양항 병행 개발로 인한 비효율적인 항만기능과 항만 간 갈등문제를 해소할 수 있는 방향으로 정책기조를 변화시켜야 한다.

둘째, 동북아에서 전개되고 있는 최근의 공세적인 항만정책에 대응할 수 있는 정책을 강구해야 한다. 특히 중국과 일본의 자국항만 육성정책에 대한 대응방안이 요구된다. 그리하여 동북아에서 우리나라가 지속적으로 중심항만 기능을 수행할 수 있는 종래와 다른 새로운 허브항만 구축전략이 필요하다.

셋째, 초대형선의 세계적인 운항 보편화에 따른 초대형선의 유치와 거대항만을 육성을 통해 항만경쟁력을 강화하고 있는 주요국 항만의 추세를 감안하여 우리나라도 경쟁력 있는 항만을 만들고, 동북아 대권역에서 중심항만 지위를 계속 유지해 나갈 수 있는 거대항만 육성정책으로 방향을 전환해야 한다.

넷째, 글로벌화를 활용하여 해외시장을 개척, 경영할 수 있는 대형 항만물류기업을 육성하고 글로벌 항만시장으로 진출할 수 있는 실질적인 정책수단을 강구해야 한다.

다섯째, 새로운 항만부가가치를 창출할 수 있는 동력을 제시하는 정책을 추진해야 한다. 그 일환으로 종래 물류 일변도의 항만으로부터 생활공간, 관광기능을 겸비한 종합항만 육성이 하나의 방향일 수 있다.

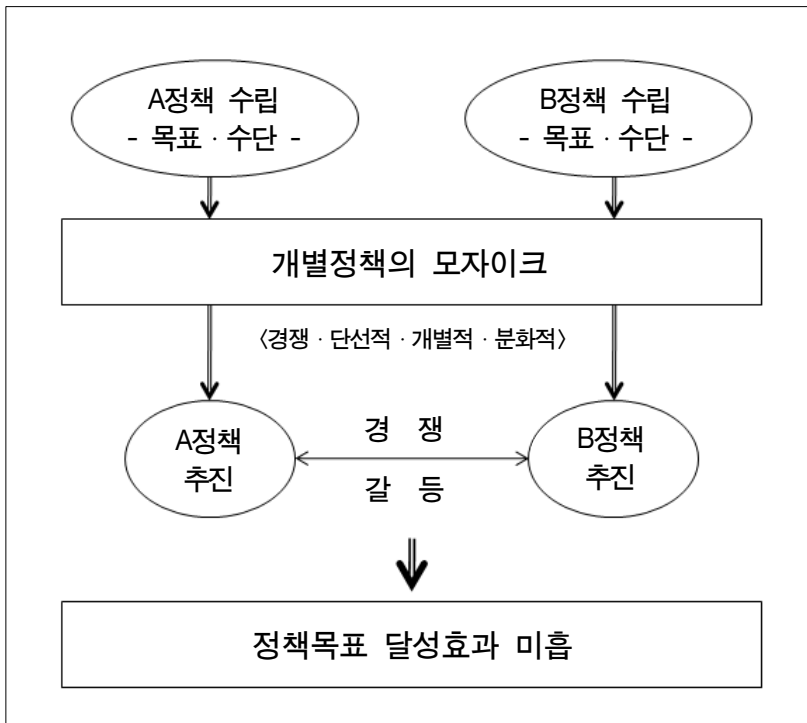
여섯째, 기후변화에 대응하는 녹색항만을 구현해 나가는 방향으로 정책을 추진해야 한다. 기후변화에 대한 대응은 세계적인 차원에서 이루어지고 있는 글로벌 스탠다드이기 때문에 우리도 조속히 이를 수용하여 선진국에 걸맞은 항만으로 발전해 나가야 한다.

일곱째, 항만보안시스템도 강화시켜 나가야 한다. 항만의 보안강화도 오늘날 글로벌 표준으로 정착되고 있기 때문이다.

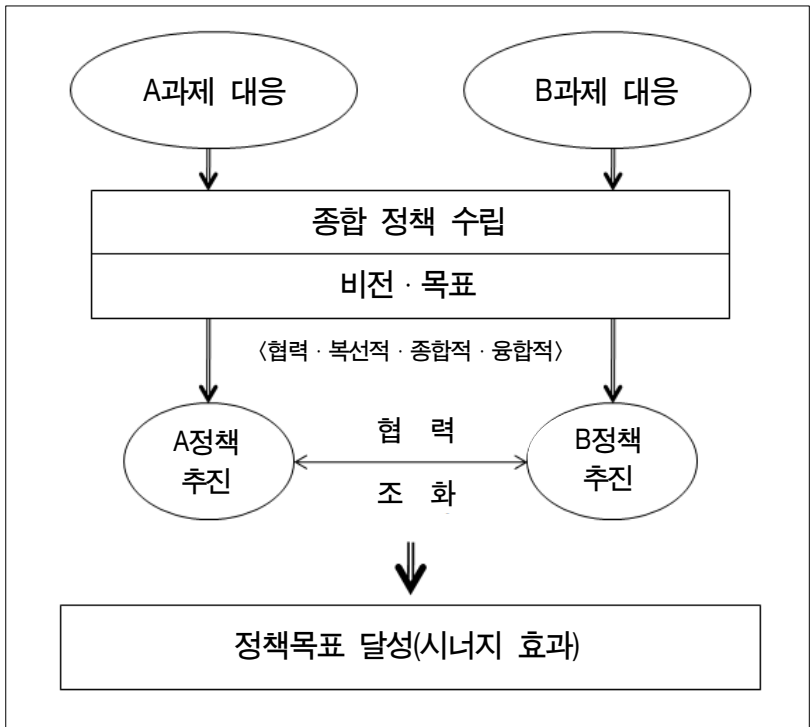
여덟째, 종합적인 항만정책이 필요하다. 종래의 정책은 각종 개별 정책을 집산하여 형성된 소위 모자이크 방식의 종합적인 정책이었다. 이로 인해 추진하는 각 정책 간에 조화가 이루어지지 않는 경우도 있었다. 예를 들면 다음과 같은 사례가 발생하였다. 동북아 물류중심항만을 구축하고자 하는 정책은 추진방향, 목표 등은 매우 적절했으나, 양항 정책에 집중한 나머지 양항의 관계를 조화롭게 보지 못하고 오히려 경쟁관계에 초점을 맞추는 결과가 나타났다. 글로벌 항만네트워크 구축정책도 그 방향은 적절하게 제시되었으나, 국내 여건과 국제적인 상황이 종합적으로 감안되지 못한 상태에서 추진된 측면이 있다. 그 결과 물류기업의 대형화도, 우리 기업의 글로벌시

장 진출도 동시에 달성하지 못하는 결과가 초래되고 있다. 또한 항만의 기능과 정책방향을 물류에 지나치게 집중함으로써 시민이 숨 쉬는 공간을 확보하지 못한 결과가 초래되었다. 말하자면 항만이 원래 갖고 있는 종합적인 공간기능을 만들어 내지 못했다. 그리하여 물류기능은 적절히 수행하고 있으나, 사람은 보이지 않는 삭막한 공간으로 기능하고 있는 점을 부인할 수 없다.

따라서 이러한 단편적, 개별적인 정책에서 탈피하여 종합적 및 복합적인 정책으로 전환해야 한다. 아울러 정책의 기조도 경쟁보다는 협력과 조화를, 항만기능도 물류일변도에서 벗어나 종합적인 기능으로, 국내 상황과 국제적인 여건을 개별적으로 접근하기보다는 종합적으로 접근하는 융합의 사고와 종합적인 정책이 요구되는 것이다.



| 그림 5-1 | 기존 항만정책의 골격



| 그림 5-2 | 새로운 항만정책의 골격

2. 새로운 항만정책방안

1) 비전 수립

종래의 항만정책은 개별적 측면에서 접근하여 수립되었으나, 오늘날의 사회는 개별적 접근 및 분리된 접근으로는 곤란한 상황이 전개되고 있다. 이에 따라 향후의 정책은 기본적으로 융합적 사고에 기인한 정책이 되어야 한다고 여겨진다. 말하자면 양자택일의 접근방식이 아니라, 양자를 종합하는 방식으로, 그리고 경쟁과 대립의 접근방식이 아니라 협력과 조화의 통합적인 방향으로 나아가야 한다. 이러한 정책방안을 추진해야만 우리가 여

태까지 갈망해 왔던 종합항만 및 선진항만을 구현할 수 있다고 판단된다. 이에 따라 우리나라 항만이 추진해 나가야 할 2020년을 향한 정책추진의 비전으로 다음을 제시하고자 한다.

| 표 5-1 | 새로운 항만정책의 비전

글로벌 시대를 선도하는 선진항만 구현

새로운 항만정책의 비전을 이와 같이 수립하는 이유는 다음과 같다.

첫째, 여기에서 제시한 선진항만은 종래와 달리 물동량만 취급하는 항만은 아니다. 물동량만 취급해서는 선진항만으로 부상하기 힘들기 때문이다. 물동량을 대규모로, 효율적으로 취급할 경우 효율적 항만으로 불리기는 하지만, 선진항만으로 평가받기는 힘들다. 화물 이외에 정보 및 사람도 취급하는 항만이 되어야 선진항만이 될 수 있다. 물론 정보와 사람을 취급한다고 하여 무조건 선진항만이 되는 것은 아니다. 정보와 사람을 취급하더라도 품격 있게 취급하는 항만이어야만 선진항만이 될 수 있는 것이다. 따라서 정보와 사람을 취급하면서도 품격을 갖춘 항만이 바로 선진항만 대열에 포함된다고 할 수 있다.

둘째, 글로벌 시대에 대응할 뿐만 아니라 이를 선도할 수 있는 항만이어야 한다. 글로벌화는 오늘날에도 지속되고 있을 뿐만 아니라 향후에도 지속적으로 유지될 기본적인 여건이다. 그럼에도 불구하고 글로벌화에 대응해 나가지 않는다면 우리항만은 국제적으로 소외되는 항만으로 떨어지게 될 것이다. 국내에서만 활동하고, 국제무대에서는 전혀 기반을 가지지 못하는 항만으로 전락하여 세계 주요항만이 글로벌 시장을 독식하고 우리는 그 대열에서 제외될 것이다.

셋째, 항만경쟁력을 끊임없이 높여나가야 한다. 동북아에서 중심적인 역할을 수행하는 물류중심항만 구현은 시대적 상황이 변화하더라도 우리

나라가 처해 있는 지리적 여건, 중국의 무한한 성장 잠재력 등을 감안할 때 필수적으로 그리고 지속적으로 추구해 나가야 할 과제이기 때문이다.

2) 목표 설정

위와 같은 비전하에 추구해야 할 목표를 다음과 같이 설정하고자 한다. 첫째는 동북아 대권역의 으뜸항만 육성이다. 둘째는 글로벌 항만시장에서 경영기반을 구축하고 선도하는 것이다. 셋째는 국가 성장동력으로 활용하기 위한 새로운 부가가치원을 창출할 수 있는 질 높은 항만의 창조와 관광항만의 육성이다.

표 5-2 | 새로운 항만정책의 목표 설정

- 동북아 대권역의 으뜸항만 육성
- 글로벌 물류·제조 복합거점 육성
- 세계 제3위권 글로벌 터미널 운영사 육성
- 글로벌 항만시장 경영기반 확립
- 새로운 항만부가가치의 창출

이러한 목표를 달성하기 위한 세부추진과제를 다음과 같이 제시하고자 한다.

(1) 동북아 으뜸항만 육성

세계적 대권역 으뜸항만 육성경쟁에 대응하기 위해 종래 두 개의 중심항만 육성에서 벗어나 하나의 으뜸항만(Premier Port)을 육성한다. 이를 위해 인접한 지역에 위치해 있으면서 동일한 기능을 수행하여 경쟁하고 있는 부산항 및 광양항에 대해 지나친 경쟁관계를 완화하여 협력과 공생을 도모하는 차원에서 통합을 추진한다.

통합방식은 항만관리주체의 통합 또는 항만운영방식의 통합 등 다양한

방안 중 현실적 여건에 부합하는 최적의 방안을 강구, 실시하기로 한다. 통합 목표 시기는 향후 3~4년 이내로 설정한다.

아울러 통합되는 항만을 동북아 대권역의 으뜸항만으로 육성한다. 이를 위해 통합 이후 5년 이내에 두 항만의 목표 물동량 규모를 현행 대비 1.3배 이상 증대시키기로 설정한다. 이와 함께 초대형선의 기항횟수를 2010년 대비 1.3배 유치하기로 한다. 그리고 동북아의 항로네트워크를 현행 대비 증대시키며, 특히 일본 3대 주요항만의 연계네트워크를 확대하여 환적물량을 확대하기로 한다.

(2) 동북아 물류·제조 복합 거점 육성

항만배후단지의 기능변화에 부응하기 위해 종래의 물류거점 육성 일변도의 정책목적으로부터 물류와 제조의 복합적인 거점으로 육성해 나가도록 한다. 물류거점 강화를 위해서는 고부가가치 물류 비즈니스가 수행될 수 있도록 유도한다. 이를 위해 종래의 전략을 수정하여 외국인투자자의 출자비율을 상향조정하고, 증가하는 국내 물류기업의 항만배후단지 입주수요를 해소하도록 한다.

아울러 글로벌 제조거점으로 육성하기 위해 항만배후단지와 그 주변을 임항형 산업클러스터로 육성하고, 항만배후단지에 제조활동이 가능하도록 제조업종을 선별하며 글로벌 제조기업을 유치한다.

(3) 세계 3위권 글로벌 터미널 운영사 육성

세계 제5위의 항만 위상의 내실을 구현하고, 동북아 으뜸항만의 역할을 수행하기 위해서는 이에 걸맞은 대형 항만운영사의 육성이 필요하다. 이를 위해 아시아 제3위, 1,000만TEU를 취급하는 대형 터미널운영업체를 육성하도록 한다. 이는 향후 5년 이내에 달성하도록 한다.

(4) 글로벌 항만시장 경영기반 확립

한계에 직면하고 있는 국내 항만시장의 포화상태 타파, 우리 항만기업의 지속적인 성장 및 세계경영을 위해 터미널 운영사의 글로벌 항만경영기반을 확립하도록 한다. 구체적으로는 전 세계 항만 및 내륙항만 등으로 사업을 확대하여 글로벌 항만물류시장에 대한 진출기반을 확고히 한다. 이를 위해 우리나라 항만기업이 취급하는 컨테이너 물동량의 전 세계 점유 비중을 확대시켜 나간다. 2010년 현재의 점유비 2%를 향후 2020년 5%, 2030년 10% 등으로 확대한다는 목표를 설정한다. 이와 함께 항만 간 국제협력 체계도 확대시켜 나간다.

(5) 새로운 항만부가가치의 창출

새로운 항만부가가치를 창출하기 위해 종래의 물류일변도 항만정책에서 탈피하여 사람도 유치하는 내용이 포함된 종합적인 정책을 추진한다. 이를 위해 질높은 항만공간을 조성하고 관광항만을 개발하여 항만관광객으로 내국인 연간 500만 명, 외국인 연간 50만 명 유치를 목표로 설정한다.

이와 함께 우리나라 항만에 동북아의 크루즈산업 복합항만을 개발해 나간다. 이와 아울러 세계적으로 중시되고 있는 CO₂ 저감을 통한 녹색항만의 구현, 항만보안시스템의 강화 등 선진항만의 측도이기도 하고 글로벌 표준으로 정착되고 있는 조류에 부응하도록 한다.

이상에서 설정한 수량적 목표의 내용을 요약하면 다음과 같다.

| 표 5-3 | 새로운 항만정책의 수량적 목표

| 목표 | 수량적 목표 |
|---------------------------|--|
| 동북아 대권역의 으뜸항만 구축 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 2012년 목표로 부산항과 광양항의 통합운영체제 구축 ○ 2015년에 현행 대비 물동량 1.3배 처리 ○ 12,000TEU급 이상 대형선 주 20편 유치 ○ 일본 및 북중국에 대한 항로편수 증대 - 일본 3대 항만지역 환적물동량 유치 확대 |
| 항만배후단지의 글로벌 물류·제조 복합거점 육성 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 입주기업에 대한 외국인투자기업의 평균 출자비율을 50%로 상향조정 ○ 국내 물류기업 입주 위한 전용구획 제도 마련 ○ 입주한 외국인투자기업의 취급물동량 중 환적 위주의 물동량 처리비율을 30% 상향조정 ○ 제조거점 육성 위한 입주허용 제조업종의 선별 및 유치대상기업 설정 |
| 세계 3위권 글로벌 터미널 운영사 육성 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 2015년에 1,000만TEU 이상 처리하는 세계 3위권 글로벌 터미널 운영사 육성 ○ 부산항 대상 터미널 운영사의 통합체제 구축 |
| 글로벌 항만시장 경영기반 확립 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 2010년에 전 세계 항만 컨테이너 물동량 취급비율 3.54%를 2020년 7.00%, 2030년에 10% 확대 ○ 2010년 약 2.2조원의 항만하역매출액 규모를 2020년에 7.56조 원으로 확대 ○ 국제항만 ODA 사업의 누적건수를 2015년에 10건, 2020년에 30건으로 확대 |
| 새로운 항만부가가치 창출 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 질 높은 항만공간 창출을 통한 관광항만 육성 ○ 크루즈산업 복합항만 개발 ○ 2015년 이후 항만관광객으로 내국인 연간 500만 명, 외국인 연간 50만 명 유치 |

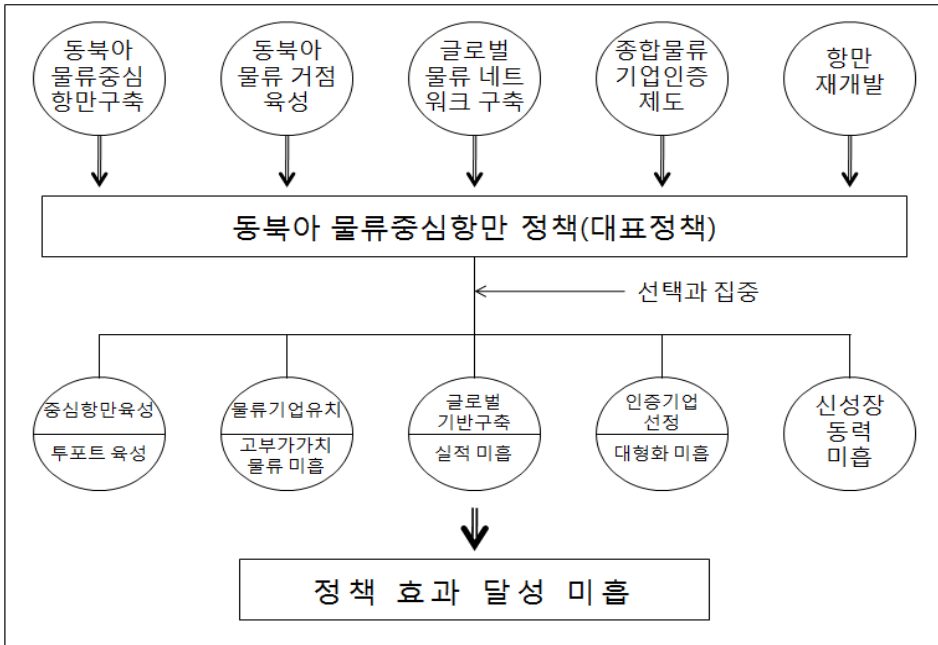
3) 추진원칙

위와 같은 비전과 세부 과제를 달성하기 위한 추진원칙으로 ‘융합’을 제안하고자 한다. 여기에서 ‘융합’이란 경쟁과 갈등의 관계에서 벗어나 협력과 조화 관계의 구축을 의미한다. 정책추진방법에 있어서는 개별적 및 단선

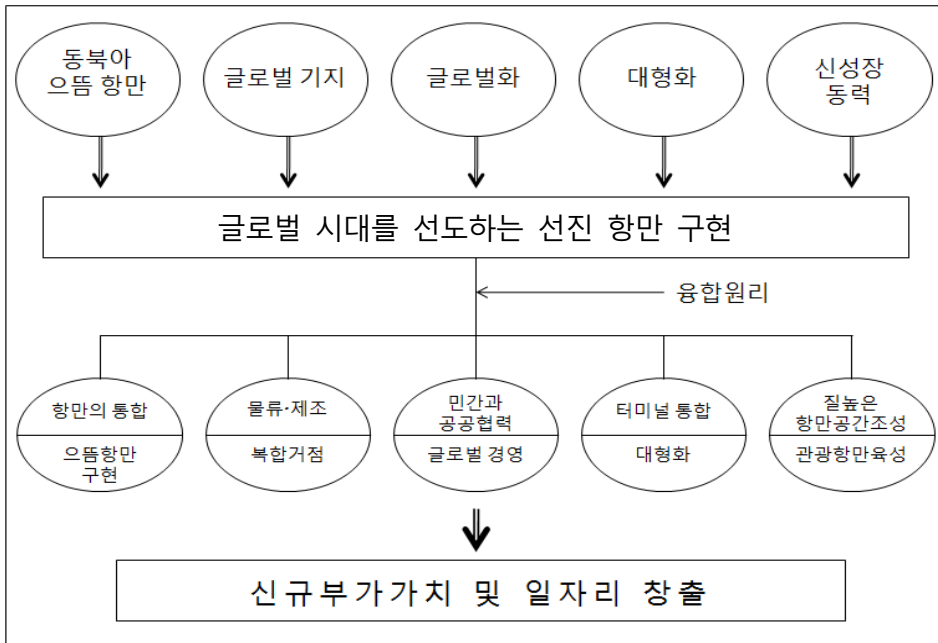
적인 방식이 아니라 종합적 및 복합적인 방식을 의미한다. 이러한 융합적 사고방식이 요구되는 이유는 다음과 같다.

첫째, 지나친 경쟁으로 인해 발생하는 갈등과 윈-루즈(win-lose) 관계에서 벗어나, 협력과 조화를 바탕으로 하는 윈-윈(win-win) 관계의 구축이 필요하기 때문이다. 이는 정책목표 달성의 극대화, 효율적인 예산 집행, 정책 추진의 신속성, 정책성과의 공유화 등의 관점에서도 필요하다.

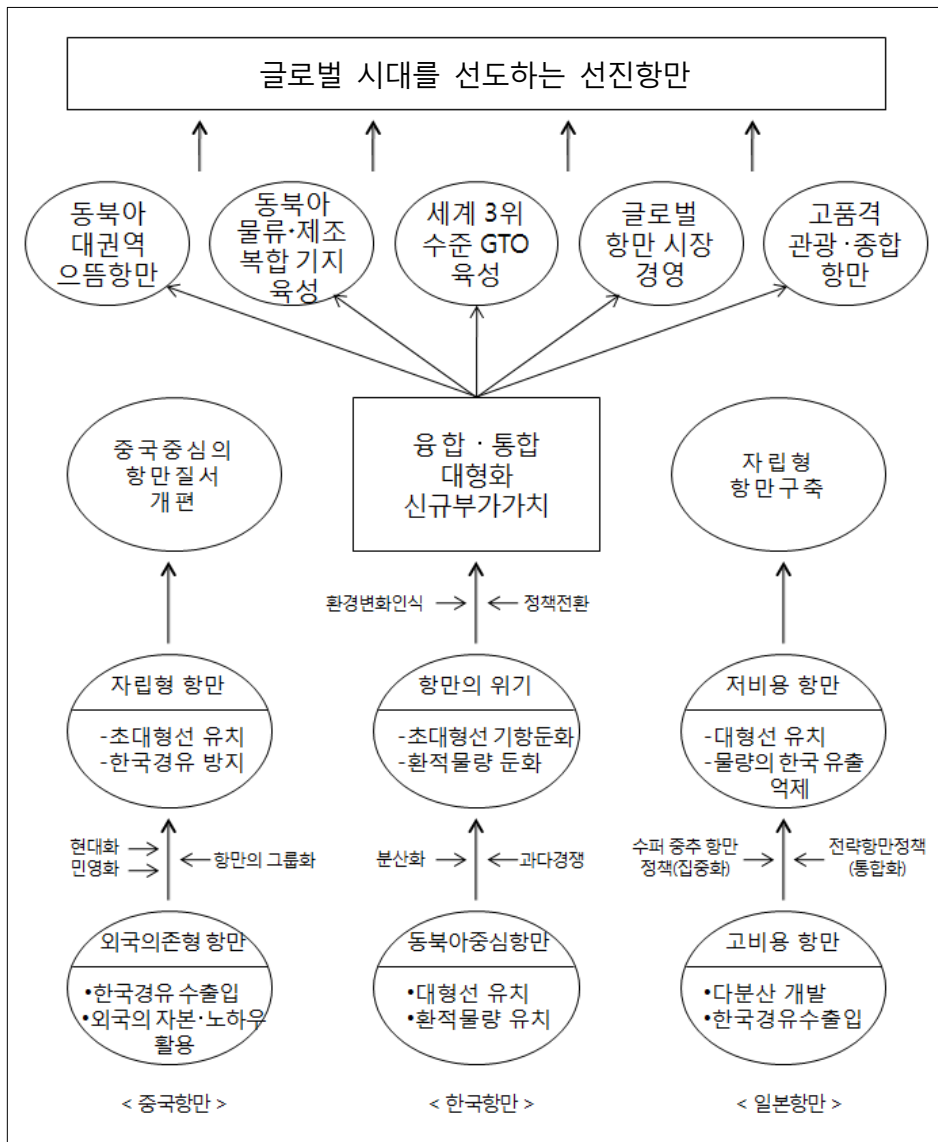
둘째, 종합적인 접근방법을 활용함으로써 개별적 접근방식에 의한 폐해의 방지와 정책효과의 극대화가 가능하기 때문이다. 그동안 우리의 사고나 정책은 개별적, 분화적인 틀 속에서 이루어졌다고 해도 과언이 아니다. 그 결과 미시적인 측면의 접근이 위주가 되어, 세밀하고 정교한 면에서는 충실하였다. 그러나 반면 거시적인 측면에서는 불충분했다. 그리고 미시적 접근을 계속 강화할 경우 거시적 측면의 종합성 확보는 점차 멀어지게 된다. 그리하여 원래 정책이 추구해야 하는 종합적인 모습을 구현하기가 점차 곤란해진다. 이러한 폐해를 방지하고 통합을 통한 정책효과의 극대화를 위해 융합적 사고가 요구되는 것이다. 이러한 관계를 그림으로 나타내면 다음과 같다.



| 그림 5-3 | 종래의 항만정책 내용



| 그림 5-4 | 새로운 항만정책 내용



| 그림 5-5 | 우리 항만의 위기징후와 해결방안

제 6 장 세부과제별 추진방안

이 장에서는 위에서 제시한 2020년도의 항만비전과 정책목표를 달성하기 위한 구체적인 방안을 강구·제시하고자 한다. 구체적으로는 다음의 다섯 가지 세부추진과제를 제시한다.

표 6-1 | 글로벌 시대를 선도하는 선진항만 구축을 위한 세부추진과제

| 비전 | 추진목표 | 추진과제 |
|----------------------------|------------------------------|-----------------------|
| 글로벌 시대를 선도하는 선진항만 | 동북아 으뜸항만 육성 | 으뜸항만과 수출입 거점항만 구분 |
| | | 으뜸항만 육성(부산항과 광양항의 통합) |
| | | 경쟁력 강화 |
| | 항만배후단지의 글로벌 물류·제조 복합거점 육성 | 물류 부가가치 제고전략 강화 |
| | | 임항형 산업 클러스터 육성 |
| | 세계 제3위권 글로벌 터미널 운영사 육성 | 부산항 터미널 운영사의 통합 |
| | 글로벌 항만시장 개척 촉진 | 해외시장 개척전략 전환 |
| | | 항만 간 국제협력 추진 |
| | 새로운 항만 부가가치 창출 (관광항만 육성) | 크루즈 복합항만 건설 |
| | | 랜드마크 건설 |
| | | 항만경관고도화 |
| | | 마리너활성화 |
| | | 포트르네상스 사업 |

이하에서는 위의 각 세부추진과제에 대한 구체적인 내용을 자세히 분석·제시한다.

1. 동북아 으뜸항만 육성

1) 으뜸항만과 일반항만 등급 구분

(1) 구분의 필요성

동북아 으뜸항만을 육성하기 위해서는 먼저 우리나라 항만을 으뜸항만과 일반항만으로 구분해야 한다. 그 필요성은 다음과 같다.

첫째, 항만의 기능 및 배후권의 규모에 따라 개발규모를 달리해야 하기 때문이다. 예를 들어 모든 항만에 동일한 기능과 중요성을 부여하여 동일한 규모의 항만으로 개발한다면 이는 당해 항만의 관점이나 국가적 관점에서 매우 비효율적이다. 따라서 항만이 현재 행하고 있는 기능, 여건, 이용률, 장래전망 등을 종합적으로 감안하여 개발규모를 설정해 나가야 한다.

둘째, 자원의 효율적 이용을 도모할 필요가 있기 때문이다. 모든 항만을 동일한 규모로 개발하거나 적정하지 않게 개발할 경우에는 시설이 부족한 항만, 시설이 과잉인 항만 등이 나타나게 된다. 이러한 상황에서는 항만에 따라 시설이용률을 극대화하기 위한 항만 간의 불필요한 경쟁, 시설 부족에 따르는 체선현상 등이 나타나게 된다. 따라서 이러한 비효율성의 발생을 사전에 방지해 나가야 한다.

셋째, 항만정책의 기본 틀을 굳건하게 하기 위함이다. 항만의 등급을 으뜸항만과 일반항만으로 구분하고 개발규모나 개발방침을 장기적인 관점에서 정해두면 항만정책의 수립·추진이 용이해 진다. 즉 으뜸항만으로 설정하는 항만은 으뜸항만에 부합하는 정책을, 일반항만으로 설정하는 항만은 일반항만에 부합하는 정책을 수립·추진할 수 있다. 이렇게 되면 정책담당자가 바뀌거나 특정연도의 돌발적인 상황이 발생해도 중장기적인 정책내용이 바뀌지 않은 채 일시적인 대응방안을 취하여 대응할 수 있으며 정책의 일관성을 유지할 수 있다.

넷째, 항만 간의 협력관계를 도모할 필요가 있기 때문이다. 으뜸항만과 일반항만으로 항만을 분류하고 그 기능을 차별화하게 되면 항만 간에 발생할 불필요한 경쟁을 사전에 방지할 수 있다. 예를 들어 으뜸항만에는 원양항로와 연근해항로 모두를 유치·개설하고, 일반항만에는 연근해항로만 유치·개설하는 것이다. 이때 일반항만에는 원양항로가 개설되지 않기 때문에 이 항만에서 원양항로를 이용하기 위해서는 일반항만과 으뜸항만 간에 피더네트워크를 구축하여 이용하도록 유도하는 것이다. 이렇게 할 경우에는 으뜸항만이 국내 일반항만의 허브항이 되어 원양항로 유치를 둘러싼 항만 간 불필요한 경쟁과 원양항로 선박의 수용시설에 대한 중복건설을 방지할 수 있다.

다섯째, 항만의 경쟁력을 강화할 필요가 있기 때문이다. 항만의 경쟁력은 적정규모의 시설을 확보하여 효율적으로 기능할 때 강화된다. 항만에 여유시설이 발생하거나 시설부족이 발생할 경우에는 이용자 또는 공급자 일방에게 불편이 발생하게 되고 그만큼 경쟁력 강화로 연결되기 힘들다. 또한 인근항만과 끊임없이 경쟁할 경우에는 항만 모두가 심각한 부담을 입게 된다. 따라서 항만경쟁력이 지속적으로 확보되기 위해서는 항만별로 적절한 시설의 확보, 인근항만과의 협력체계 확보가 필요하다. 이 점과 관련하여 경쟁국가의 시사점을 활용할 필요가 있다. 중국 및 일본에서는 항만의 등급을 구분하고 있다. 중국에서는 전국을 5개의 대권역으로 구분하고 권역 내에서는 항만 간 경쟁이 발생하지 않도록 조정하고 있다. 즉 권역 내 항만을 ‘중심항만’과 ‘지선항만·피더항만’으로 구분하고 있다.⁴⁴⁾ 이렇게 구분하는 것은 모든 항만이 중심항만으로 성장하려고 과다하게 개발하려는 개별항만의 개발정책을 조정하는 데 목적이 있다.

일본도 유사하다. 일본은 종래 ‘수퍼중추항만’과 일반 ‘중요항만’을 구분하였다. 수퍼중추항만은 일반 중요항만보다 훨씬 중요하게 간주하여 일

44) 한국해양수산개발원, 「동북아 물류중심항만정책의 평가」 2009. pp. 187~205.

본 전국항만 중에서도 국제적인 허브기능을 갖춘 대표항만으로 육성하기 위해 선정한 항만이다. 그리하여 수퍼중추항만과 일반 중요항만 간에 경쟁 관계를 방지하고 협력관계를 구축하려고 하였다. 이와 같이 경쟁국가에서는 항만의 등급을 구분하여 그 등급에 상응하는 규모로 시설을 개발하고 기능을 부여하고 있다. 이렇게 하여 국가 전체적으로는 과도경쟁의 방지, 대형시설의 집중, 기능의 분담 등을 통해 항만경쟁력을 강화하고 있는 것이다.

(2) 으뜸항만의 선정

다음으로는 으뜸항만의 개수와 으뜸항만의 대상이 되는 항만의 선정이 중요하다. 으뜸항만은 국내에서 1개 항만으로 선정, 집중적으로 육성하는 것이 바람직하다. 그 이유는 다음과 같다.

첫째, 으뜸항만은 동북아시아의 대권역에서 중심항만으로 기능하는 항만이 되어야 한다. 그러기 위해서는 으뜸항만의 규모를 대형화해야 한다. 그런데 이러한 대규모의 으뜸항만을 다수 곳에 선정·육성할 경우 으뜸항만은 분산되어 버리고 만다. 그러면 진정한 의미의 으뜸항만을 육성하기 힘들다. 즉 으뜸항만은 국제적인 관점에서 동북아의 대표항만으로 기능해야 하기 때문에 국내적으로도 대표항만 기능을 수행해야 한다. 따라서 국내에서 복수의 으뜸항만을 육성할 수는 없다.

둘째, 우리나라의 여건상 으뜸항만은 1개 정도로 충분하다. 우리나라는 항만과 항만 간의 거리가 가장 먼 부산항과 인천항 간에도 410km 이내이다. 410km 이내의 거리에 두 개의 으뜸항만을 육성하는 것은 초대형선의 유치에 합리적이지 않다. 으뜸항만에는 1만 2,000TEU급 이상의 초대형선이 입항하게 되는데, 이러한 초대형선이 410km 이내의 거리에 두 곳에 입항할 가능성은 매우 희박하다. 중국의 경우도 환보하이지역, 장강삼각주, 동남연해, 주

강삼각주, 서남연해 등으로 전국을 구분하고 있고 권역 간 거리는 1,000km를 훨씬 넘는다. 일본의 경우는 도쿄만과 오사카만에 각각 대형항만을 지정하고 있는데 양 항만간 거리는 500km 이상이다.

셋째, 으뜸항만은 독자적인 배후권역을 가지고 있거나 고유의 물동량을 충분히 확보하고 있어야 한다. 일본의 도쿄항과 오사카항이 500km 내외의 거리에 위치해 있기는 하지만, 두 항만 모두 전략항만으로 선정된 이유는 양 항만의 배후권역이 완전히 상이하기 때문이다. 아울러 중국의 상하이항과 닝보쑤샨항이 근거리에서 위치해 있으나 모두 대형항만으로 성장해 있는 이유는, 그렇게 대규모로 건설해도 고유의 항만물동량이 충분하기 때문이다. 그런데 우리나라의 경우 부산항과 광양항, 부산항과 인천항은 배후권역이 크게 상이하지 않다. 특히 부산항과 광양항은 중복되는 배후권역이 34.4% 이상을 점하고 있다. 인천항은 부산항 및 광양항과 배후권역이 상이하다고 주장할 수 있는 측면이 있기는 하다. 그러나 거리상으로 410km 이내이고 운송시간은 최대 8시간 정도에 불과하다. 그리고 경기권, 충청권 등에서 각 항만으로의 거리가 차이난다 하여도 200km 이내이며, 시간도 2시간 내외에 불과하다. 이와 같이 국내항만 간에는 배후권역이 거의 중복되기 때문에 으뜸항만을 다수 개발하게 되면 으뜸항만 간에 경쟁이 발생하여 진정한 으뜸항만의 육성이 불가능해진다. 따라서 으뜸항만은 1개의 항만으로 선정해야 한다.

다음으로는 으뜸항만의 대상이다. 어느 항만을 으뜸항만으로 선정·육성해야 할 것인가의 문제이다. 이에 대해서는 후보로서 부산항과 광양항 및 인천항을 들 수 있다.

결론은 부산항을 으뜸항만으로 선정하는 것이 가장 합리적이다. 왜냐하면 부산항은 항만시설의 규모, 물동량 규모, 항로 수, 이용선박 규모, 항만서비스 제공체제, 선용품 공급체제, 선박수리서비스, 선박급유서비스 등 거의 모든 측면에서 인프라가 완벽하게 갖추어져 있기 때문이다. 이러한

측면에서 어떤 국내 타 항만보다 유리한 여건을 갖고 있다.

광양항은 그동안 다양한 기관이 공동으로 신속한 육성을 위한 집중적인 노력을 해왔지만, 아직까지 부산항과 동등한 수준으로 성장하기에는 부족한 측면이 많다. 따라서 광양항을 종래와 동일하게 계속해서 부산항과 동등한 수준의 항만으로 육성해 나가는 것은 힘들 것이다. 그리고 기대만큼의 성과를 획득하는 것도 용이하지 않을 것이다.

인천항은 현재 수도권 대표항만으로서 수도권 인구·산업기반을 뒷받침하는 관문항로의 발전가능성은 매우 높다. 또한 우리나라 최대교역국인 북중국과 근거리라고 하는 지리적인 장점도 있어 급속히 성장하고 있다. 그런데 으뜸항만은 단순히 국내여건만 감안하여 선정할 수는 없다. 으뜸항만 선정은 국제적인 시각을 중시해야 한다. 현재 환황해권에는 칭다오항, 텐진항, 다롄항 등의 경쟁항만이 인천항의 근거리에 위치해 있다. 그런데 이들 경쟁항만의 물동량 규모는 현재 1,500만TEU, 1,000만TEU, 500만TEU 등으로 인천항이 경쟁하기에는 다소 힘든 규모이다. 더구나 이들 3개 항만은 2020년대에 이르면 3,000만TEU, 2,500만TEU 및 1,000만TEU 등으로 모두 인천항을 월등하게 초과할 것으로 전망되고 있다. 이 경우 초대형선이 북중국 3개 항만에는 기항하겠지만, 인천항에도 동시에 기항할 것이라는 가정은 무리가 있다. 이러한 상황을 고려할 때 인천항이 우리나라 서해안의 중심적 위치를 점하는 것은 가능하지만, 북중국 대형항만과 유사한 수준의 대형항만으로 발전할 가능성은 다소 희박하다고 하지 않을 수 없다. 이러한 점을 감안하면 인천항이 우리나라의 으뜸항만으로 육성해 나가야 할 조건을 갖추고 있다고 보기는 힘들다.

그런데 광양항의 경우 일반항만으로 지정하는 것은 광양항에 대한 정책기조의 큰 변화를 의미한다. 아울러 광양항에는 이미 개발된 여유시설이 있어 이를 유효하게 활용할 수 있는 귀중한 기회를 상실할 수도 있다. 따라서 광양항은 현행 시설이 충분히 이용될 수 있을 때까지 부산항과 하나의

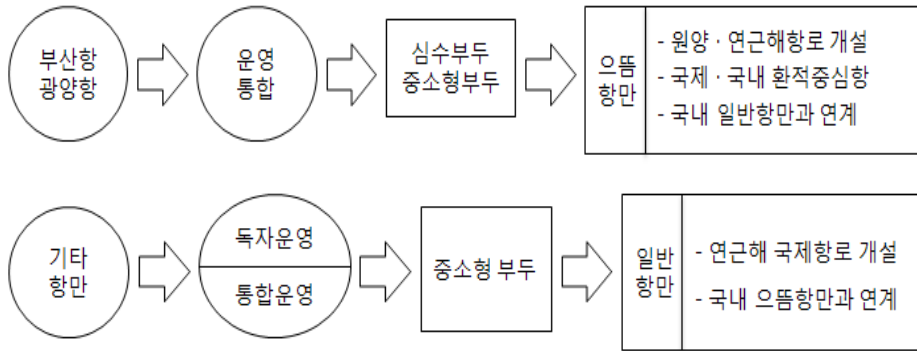
항만으로 기능할 수 있도록 통합·운영하여 으뜸항만으로 육성하는 것이 필요할 것으로 판단된다.

이상의 분석을 바탕으로 우리나라 항만을 동북아의 으뜸항만으로 육성해 나가기 위해서는 부산항과 광양항을 으뜸항만으로, 인천항, 평택·당진항, 울산항, 포항항, 군산항, 목포항, 여수항, 마산항, 동해항을 일반항만으로 구분하는 것이 바람직하다.

그리하여 부산항·광양항에 대해서는 동북아의 ‘국제허브’ 기능을 부여하고, 나머지 항만은 환적보다는 수출입을 위한 지역거점항만 기능을 부여하는 방향으로 정책을 추진해야 할 것이다. 그리하여 부산항·광양항 이외의 모든 항만은 배후권역의 화물취급을 위주로 하고 환적화물 취급은 으뜸항만으로 유도하는 것이 필요하다. 즉 일반항만에 대해서는 배후권역에서 발생하는 물량 중 주로 연근해 항로의 물량을 취급하는 항만으로 기능을 부여하는 것이다. 그리고 원양항로 물량은 으뜸항만과 피더네트워크를 개설하여 으뜸항만을 경유하도록 하는 것이다.

아울러 일반항만의 경우에도 지역에 따라 항만기능에 차별성을 부여할 필요가 있다. 예를 들면 수도권항만으로 기능하고 있는 인천항, 평택·당진항은 중국과의 교역에 있어서 경쟁력이 있기 때문에 대중국 거점항만 기능을 부여한다. 즉 이들 항만은 수도권 물량의 대중국 전진기지 역할을 수행하는 것이 필요하고 바람직하다. 따라서 인천항과 평택·당진항은 서해안의 대중국 거점항만으로 육성해 나가도록 해야 한다.

서해안권역의 기타 항만과 동해안권역의 항만도 모두 연근해 항로의 수출입항만 기능을 부여한다. 그리고 이들 항만의 배후지 발생 물량 중 근해항로 물량은 직항로 개설을 유도하지만, 원양항로 물량은 으뜸항만과 피더네트워크를 개설하여 으뜸항만을 경유하도록 유도하는 것이 바람직하다.



| 그림 6-1 | 동북아 으뜸항만 육성방향

2) 경쟁력 강화 정책

(1) 으뜸항만의 경쟁력 강화

위와 같이 으뜸항만과 일반항만을 구분한 후 각 항만별 경쟁력을 강화하기 위한 방안을 강구하여야 한다. 우선 으뜸항만의 경쟁력을 강화하기 위해 이 연구에서는 다음의 방안을 제시하고자 한다.

첫째, 으뜸항만에는 시대를 불문하고 당시대 최대급 컨테이너선박의 입출항이 자유롭도록 시설을 개발해야 한다. 우리나라의 으뜸항만은 비단 국내에서만 으뜸인 항만일 뿐만 아니라 동아시아에서도 으뜸항만 지위를 확보해야 한다. 오늘날 운항 중인 최대선형 1만 4,000TEU급 선박을 수용할 수 있어야 할 뿐만 아니라 현재 발주가 예정되어 있는 1만 8,000TEU급도 수용할 수 있어야 한다. 이를 위해서는 항만의 수심, 터미널의 규모, 장비, 생산성 등을 대폭 고도화한 고규격항만을 개발해 나가야 한다.

둘째, 으뜸항만을 국제 허브항만으로 육성해 나가야 한다. 으뜸항만은 우리나라의 원양항로 중심지일 뿐 아니라, 인근 동북아, 나아가 동아시아 지역의 허브로도 기능해야 한다. 이를 위해서는 원양항로의 초대형선을 유치해야 하고, 근거리의 피더항로도 동시에 유치해야 한다. 그리하여 피더의

중심항 및 원양간선향로의 중심항으로서 그 지위를 계속 유지할 수 있도록 다양한 항로를 유치해야 한다.

셋째, 으뜸항만은 국내항만의 허브로도 육성해야 한다. 여기에서 ‘국내 허브항’이란 국내에서 원양항로를 연결하는 대표적인 항만기능을 수행하는 항만을 의미한다. 이를 위해서는 국내의 일반항만과 으뜸항만을 피더네트워크로 연결하여 국내 일반항만이 수용하기 힘든 원양항로의 초대형선을 유치하여 이들 항만과 중계해야 한다. 그렇게 해야만 으뜸항만의 기능을 강화할 수 있고 나아가 국제허브 기능도 강화할 수 있을 것이기 때문이다.

넷째, 으뜸항만의 집화력을 제고하기 위해 배후권역과의 연계를 효율화하고 연계비용을 낮추어야 한다. 국내 배후권역과의 연계 효율화를 위해서는 도로운송체제의 효율화, 철도 및 연안 운송체제의 합리화 등을 도모해 나가야 한다. 즉 배후권역과의 운송시간 단축 및 운송비용 절감방안을 강구해 나가야 한다. 그리고 인근 국가와의 피더 네트워크도 계속해서 확대해 나가야 한다. 특히 고비용구조를 갖고 있는 일본의 항만과 네트워크 연계를 강화해 나가야 한다. 현재 일본은 전략항만 정책을 취하여 우리나라 항만을 경유하는 일본 수출입 물동량을 일본항만으로 돌리기 위해 안간힘을 쓰고 있는데, 이러한 노력이 성과를 획득할 수 있다. 그렇게 될 경우 부산항의 으뜸항만 지위는 흔들릴 가능성이 있다. 이러한 여건을 감안하여 일본 항만과의 피더네트워크 활성화 방안을 보다 강력하게 추진해 나가야 한다.

다섯째, 으뜸항만의 경쟁력 제고를 위한 다양한 방안을 강구·실천해야 한다. 특히 항만요율, 항만시설, 항만서비스 측면에서 경쟁항만과 현황을 비교하여 경쟁력을 지속적으로 향상시켜 나가야 한다. 이를 위해서는 주기적으로 경쟁항만의 요율수준을 비교·검토할 필요가 있다. 또한 외국 항만의 생산성 현황을 모니터링하고 시사점을 도출, 우리나라 으뜸항만의 생산성 제고방안 강구에 활용해 나가야 한다. 이를 위해서는 터미널 운영

사에 대한 생산성 평가제도의 강화도 필요하다. 아울러 코스트 인하방안도 계속 추진해야 한다. 인건비 절감, 생산성 향상, 기계화 투자, 항만이용절차의 신속화, 배후단지의 활성화 방안, 포트세일즈 강화방안 등이 바로 여기에 해당한다.

(2) 일반항만의 경쟁력 강화

① 하드 측면의 경쟁력 강화

일반항만의 경쟁력도 강화해야 한다. 일반항만의 경쟁력 강화를 위해서는 하드 측면, 소프트 측면에서의 접근이 필요하다. 먼저 하드 측면의 방안은 다음과 같다.

첫째, 일반항만을 지역의 거점항만으로 육성해 나가야 한다. 즉 국가차원의 대표항만이 아니라 지역차원의 거점항만으로 개발하는 것이다. 따라서 개발규모 설정을 위한 배후권역 설정 시에는 으뜸항만이나 타 일반항만의 물동량에 영향을 주지 않도록 배후권역의 범위를 합리적으로 설정해야 한다. 이렇게 하여 으뜸항만 및 타 일반항만과의 사이에 불필요한 경쟁이 발생하지 않도록 주의한다.

둘째, 으뜸항만과의 역할 분담에 노력해야 한다. 예를 들면 국제허브 기능은 가능한 한 으뜸항만에 양보하고 인접한 외국의 연근해 항로기능 확보에 주력한다. 이렇게 할 경우 으뜸항만과의 불필요한 경쟁방지가 가능하고 으뜸항만 육성정책의 실효성을 강화할 수 있다.

셋째, 그러나 대형터미널의 건설을 민간이 요구할 경우에는 이에 대응해 나갈 필요는 있다. 다만 이 경우에는 공공방식이 아니라 민자방식으로 대응하도록 한다. 예를 들어 대형선사 또는 터미널 운영사가 일반항만에 대수십 터미널의 건설을 요구할 경우에는 공공방식이 아니라 민자유치 방식으로 추진하여 이에 대응하도록 한다.

② 소프트 측면의 경쟁력 강화

소프트 측면의 경쟁력도 강화시켜 나가야 한다. 이를 위해 이 연구에서는 다음의 방안을 제안하고자 한다.

첫째, 으뜸항만과의 사이에 피더 네트워크를 개설한다. 일반항만에는 근거리 국제항로를 개설하지만 원거리 국제항로를 개설하기는 힘들기 때문에 원양항로 이용자를 위해 으뜸항만을 경유하는 물류체계를 구축하는 것이 필요하다. 그리고 이 피더 네트워크를 활성화시켜야 한다. 이를 위해서는 피더항로의 빈도수 증대, 코스트 절감방안을 끊임없이 강구해 나가야 한다.

둘째, 으뜸항만과 공동으로 집화책을 강구하도록 한다. 예를 들어 서해안 항만의 경우 향후 중국항만으로 유출되는 역환적 물동량이 증가할 가능성이 있다. 그런데 이는 서해안 항만의 성장에는 필요할지 몰라도 국내 으뜸항만의 육성에는 치명적이다. 따라서 인근국가로 유출되는 물동량이 국내 으뜸항만에서 취급될 수 있도록 하는 방안을 강구해 나가야 한다. 이를 위해서 국내 으뜸항만과의 피더 네트워크 활성화, 으뜸항만당국과의 공동 포트 세일즈 실시 등을 추진하도록 한다.

셋째, 근거리에 위치하여 상호 경쟁하고 있는 일반항만 간의 경쟁을 완화하는 조치를 취해야 한다. 예를 들어 서해안의 인천항과 평택·당진항 간의 거리는 매우 짧다. 육상거리는 90km에도 이르지 않으며, 배후의 경기도 수원에서는 거리가 거의 동일하다. 운송시간도 동일하다. 이러한 조건을 감안할 경우 양 항만이 두 개의 별도 항만으로 분리되어 있는 현행 항만운영방식을 유지하기보다는 하나의 항만으로 기능할 수 있도록 하는 방안을 강구하도록 한다. 후술하는 항만운영의 통합방안이 바로 여기에 해당한다.

(3) 부산항과 광양항의 통합

① 통합의 필요성

으뜸항만 육성을 위해 항만을 통합해야 할 필요성은 다음과 같다.

첫째, 동북아에서 형성되고 있는 권역의 분화현상을 방지하여 동북아 대권역의 으뜸항만경쟁에서 우리나라가 주도적인 지위를 구축해야 하기 때문이다. 최근 들어 항만은 계속해서 확대되는 거대항만(Mega Port)으로 변모하고 있다. 이러한 추세에 따라 으뜸항만 육성이 세계적 조류로 대두하고 있다. 우리나라도 이러한 세계적 추세에 부응하기 위해서는 우리나라 항만을 동북아 대권역의 중심항만, 즉 으뜸항만(Premier Port)으로 육성해야 한다.

현재 동아시아에서는 i) 일본 권역, ii) 중국 권역, iii) 북중국·한국·서일본권역 등의 3개 권역이 형성되어 있다. 그리고 이들 각 권역에서 중심적 역할을 하고 있는 항만이 케이힌항(京浜港)·한신항(阪神港), 상하이항, 부산항 등이다. 그런데 중국과 일본의 항만은 그 지역적 영향력을 계속 확대해 나가고 있다. 상하이항은 북중국에, 한신항은 서일본에, 케이힌항은 동일본지역에서 각각 영향력을 행사하여 자기항만의 배후권역을 확대하고 있다. 따라서 북중국·한국·서일본권역의 중심항만인 부산항과 광양항의 위상이 흔들리고 있다. 이러한 상황에서 우리나라 항만이 종래의 허브기능을 계속 유지·강화해 나가기 위해서는 우리나라도 으뜸항만 정책을 추진해야 한다.

둘째, 으뜸항만의 육성을 위해서는 단일 거대항만 체제로 나아가야 한다. 중국과 일본에서는 인접항만 간에 협력체제를 형성, 대규모 으뜸항만 1~2개를 집중적으로 육성하고 있다. 따라서 우리나라도 두 개의 중규모 중심항만이 아니라, 하나의 대규모 으뜸항만을 육성해 나가야 한다. 이를 위해서는 부산항과 광양항을 경쟁체제로 유지해서는 곤란하다. 부산항과 광

양항의 경쟁항만은 광양항과 부산항이 아니고 중국과 일본의 대형항만이 다. 이들 인접 외국항만과 부산항·광양항이 경쟁하기 위해서는 부산항·광양항이 협력관계를 유지해야 한다. 즉 우리나라 항만도 종래의 양대 중심항만으로부터 단일 으뜸항만 육성으로 정책방향을 전환해야 한다.

셋째, 이를 위해서는 현재와 같은 양대 항만으로의 분산이 아니라, 거대규모의 단일항만 육성으로 정책의 방향전환이 필요하다. 오늘날 초대형선의 출현은 계속해서 거대항만의 출현을 요구하고 있다. 거대항만은 종래의 중심항만 개념을 포함하면서도 배후권역을 보다 확대시켜 초대형선의 유지에 경쟁력을 가지는 항만이다. 거대항만은 단순히 Hub & Spoke의 Hub일 뿐만 아니라, Hub & Relay의 Hub이기도 하다. Hub & Spoke는 중형선 출현 이후 형성되었으나, Hub & Relay는 대형선 출현 이후 새롭게 나타나고 있다. Hub & Relay의 Hub는 종래의 Hub & Spoke를 포함하는 Hub 이다. 세계적으로는 상하이항, 싱가포르항, 로테르담항, 함부르크항, LA/LB항 등이 이에 해당한다. 이러한 거대항만은 대권역에 1개 정도로 요구된다.

현재 우리나라는 동북아 물류중심항만을 구현하기 위해 소위 ‘선택과 집중’ 정책을 추진하고 있다. 그런데 현행 정책은 전술한 바와 같이 투 포트 위주의 기치하에 전개되고 있다. 투 포트는 국내적인 관점에서는 다수항만 중 두 개의 항만을 선택·집중 육성하려는 ‘선택과 집중원칙’에 충실한 정책이다. 그러나 국제적인 시각에서 본다면 투 포트로 분산하여 육성하고자 하는 ‘분산정책’이라고 평가할 수 있다. 이와 같이 국제적인 관점에서 본다면 우리나라 항만정책은 분산화 정책이라고 할 수 있다. 이로 인해 거대항만의 집중육성이 곤란하다는 문제가 내포되어 있다. 선박의 대형화가 12,000TEU급 이상으로 더 이상 진행되지 않고, 특정 단일 항만에도 개발여지가 없다면 신규 개발지역을 새로운 곳으로 선정하는 분산화정책이 타당성을 갖는다. 그러나 기술개발 등에 의해 선박의 대형화가 18,000TEU 등으로 더욱 확대되고 있고, 항만개발도 기술개발에 의해 자연적 환경을

용이하게 극복할 수 있는 상황이 전개되고 있다. 이러한 상황에서도 분산화 정책을 지속시킬 경우에는 규모의 경제효과를 획득하기 힘들다.

② 통합대안 및 장단점 분석

우리나라 항만을 동북아의 으뜸항만으로 육성하기 위해서는 부산항과 광양항의 두 항만을 하나의 항만으로 만들어야 한다. 두 항만을 하나의 항만으로 통합해야 하는 이유는 두 항만 모두 중요하기 때문이다. 두 항만은 그동안 동북아 물류중심항만으로 집중 육성되어 왔다. 그리하여 시설개발이 충분히 이루어져 왔고, 많은 물량이 유치되어 그 기능을 충분히 수행하고 있다. 이러한 상황에서 하나의 항만만 으뜸항만으로 선택되고, 나머지 항만은 탈락된다면 이는 그동안 추진해 온 정책역량의 상당부분을 상실하게 되는 결과가 초래된다. 따라서 두 항만 중 하나의 항만을 선택·집중 육성하는 것이 아니라, 두 항만을 모두 선택하여 하나의 항만으로 집중 육성하는 것이다.

중요한 것은 두개의 항만을 어떻게 하나의 항만으로 통합하는가 하는 추진방식에 관한 것이다. 일반적인 통합방법에는 다음의 세 가지 대안을 모색할 수 있다. <대안 1>은 기술, 정보 및 인력의 교류, <대안 2>는 연계 네트워크의 구축, <대안 3>은 관리기구의 통합이다.

가. 대안 1 : 기술·정보 및 인력 교류

이 대안은 양 항만 간의 교류를 확대하는 것이다. 기술과 정보교류 및 인력교류가 이에 해당한다. 양 항만 간의 기술교류와 인력교류는 좋은 협력수단이 된다. 그러나 이는 두 항만을 하나의 항만으로 만드는 효과를 만들어 내기는 힘들다. 각 항만의 개별정책은 현행 상태대로 두고, 외면적인 협력만 중시하기 때문이다.

나. 대안 2 : 연계 네트워크 구축

이 대안은 부산항과 광양항의 지역적 분리를 기본적인 사실로 수용하여 추진하는 물리적 통합방식이다. 부산항과 광양항은 지리적으로 분리되어 있다. 따라서 물리적인 통합은 원천적으로 불가능하다. 그러나 물리적 거리의 격차를 극복할 수 있는 방안은 강구할 수 있다. 부산항과 광양항이 지역적으로 분산되어 있기 때문에 양 지역 간의 연계를 촉진하는 연계방안을 강구하는 것이 이에 해당한다. 구체적으로는 ‘직통 도로’와 ‘직통 철도’를 부설하거나 ‘직통 해상서비스’를 제공하여 양 지역 간의 거리 격차를 해소하는 것이다.

이 대안은 다음과 같은 장점을 갖는다. 첫째, 양항간의 물리적 거리를 단축시켜 동일권역의 항만으로 기능할 수 있도록 촉진한다. 둘째, 이 방안은 두 항만의 관리주체를 인정한 기존체제의 틀 속에서 추진하는 것이기 때문에 추진과정에서 발생하는 갈등과 마찰을 최소화시킬 수 있다.

그러나 이 대안은 다음과 같은 문제를 갖고 있다. 첫째, 기존의 체제가 인정되기 때문에 두 항만 간 거리는 단축되어도 협력·통합 효과를 획득하기 곤란하다. 즉 두 항만당국이 통일된 개발·운영정책을 추진하기가 곤란하다. 예를 들어 두 항만 중 특정항만에 특정 시설이 부족하여 시설을 추가 개발한다거나, 또는 특정항만의 경쟁력 제고를 위해 당해 지역에 도로·철도 및 기타 물류시설 등을 추가로 개발하려고 할 경우 이 계획의 정당성이 인정된다 하더라도 다른 지역에서 이를 마냥 보고 있지만은 않을 것이다. 다른 항만도 새로운 명목을 내세워 자기지역에 대한 추가투자를 유도하려고 할 것이다. 더구나 정치가 중간에 개입될 경우 협조적 관계를 유지하는 것은 매우 힘들게 된다.

둘째, 효율정책에 있어서도 동일하다. 항만 간에 지나친 효율경쟁 방지를 위해서는 신사협정 체결방안 등이 필요하다. 그리하여 효율인하경쟁을 멈추도록 할 필요가 있다. 그런데 이러한 약속은 두 항만 모두 준수해야만

유효하다. 그런데 두 항만이 지역적으로 구분되어 있고, 모두 자기항만의 성장과 발전을 위해 노력하기 때문에 효율인하 중지 선택이 용이하지는 않다. 특히 항만별 항만공사의 항만위원회가 자기항만의 일방적인 손실을 감수하려고 하지 않을 가능성이 높다.

이에 따라 이 방안은 실효성 있는 통합방안이 되기 힘들다. 왜냐하면 현재 부산항과 광양항이 안고 있는 문제는 양 항만 간을 연계하는 물리적 네트워크가 결여된 데에 기인하는 것이 아니기 때문이다. 물론 양 항만 간에 이러한 물리적 연계 네트워크가 구축된다면 단일기능을 수행하는 데 촉진적 역할을 할 것임은 분명하다. 그러나 이것이 현재 문제가 되는 핵심적인 요인은 아니다. 그리고 해상 네트워크의 구축은 이미 이루어지고 있을 뿐만 아니라 필요 시에는 용이하게 증가될 수도 있다.

다. 대안 3 : 관리기구의 통합

부산항과 광양항은 지리적으로 분리되어 있으나, 양 항만의 기능은 유사하기 때문에 이러한 기능을 통합할 수 있다. 구체적으로는 양 항만관리주체를 통합하는 것이다. 예를 들면 종래 진해항, 통영항 등이 마산항의 관할하에 있었던 것처럼 두 항만의 관리주체를 단일화하는 것이다. 이 경우 두 항만의 관리주체는 소멸된다. 대신 새로운 관리주체인 가칭 ‘부산광양항만공사’로 발전적인 통합을 하게 되는 것이다. 이는 두 항만에 대한 행정의 통합을 의미하며, 화학적인 방식의 결합을 의미하기도 한다.

이 방안은 다음과 같은 장점을 갖는다. 즉 통합되는 부산광양항만공사가 양 항만의 모든 터미널 건설, 운영에 대한 일원적인 주체가 되기 때문에 두 항만을 아우르는 종합적인 관점에서 항만계획 및 운영을 수행할 수 있다. 따라서 통합의 효과가 극대화되고, 실효성도 높다. 이 방안은 특정 항만의 이해관계를 저해하는 상대항만의 효율정책, 개발정책 등을 해소할 수 있는 최적의 방안이 된다.

그러나 이 방식의 통합은 다음과 같은 문제점을 내포한다. 첫째, 이 방식은 부산항과 광양항의 지역적 개성을 인정해 주지 않는 방식이다. 현재 항만의 지방화는 이미 개시되었고, 이러한 추세는 세계사적 흐름에서도 보편적인 현상이다. 그런데 이 방식의 통합은 지방화 시대의 흐름과 역행한다는 점이다. 특히 지역의 정치인, 지역주민 등이 가세할 경우 이 방안의 실현성은 다소 희박해질 것이다.

둘째, 두 항만의 통합은 부산항과 광양항 두 항만의 통합뿐만 아니라 전국항만의 통합논의를 불러일으킬 수 있다. 왜냐하면 항만 간 경쟁은 부산항과 광양항뿐만 아니라 인천항과 평택·당진항, 울산항과 포항항 등에서도 발생하고 있기 때문이다. 이렇게 통합논의가 전국항만으로 확산될 경우 통합대상, 통합내용 등을 둘러싼 치열한 논의가 발생하여 오히려 혼란만 가중되며, 실질적인 효과는 거의 얻지 못하고 시간만 낭비하고 종결될 가능성이 매우 높다.

셋째, 부정기선이 이용하는 터미널은 부산항과 광양항 간에 조정해야 할 필요성이나 의미가 거의 없다. 이러한 부두는 오히려 당해 지역의 화주 기업 및 산업단지 등과 밀접히 관련되어 있다. 따라서 부정기선 부두는 오히려 개별 항만체제로 운영되어야만 효율적이고 지역의 실정에 부합하는 계획과 운영이 이루어질 수 있다.

③ 최적대안

가. 내용 : 부분 통합방식

항만당국의 통합방식 즉 완전 통합방식은 위와 같은 문제점을 갖기 때문에 이를 추진하기는 현실적으로 용이하지 않을 것이다. 이에 따라 이 연구에서는 최적대안으로 부분통합방식을 제안하고자 한다.

여기에서 부분통합이란 항만당국의 통합을 말하는 것은 아니며, 부산항과 광양항의 가장 공통적이고 핵심이 되는 컨테이너 터미널부문의 운영

통합을 의미한다. 컨테이너 터미널부문의 운영통합은 다음과 같은 방식을 말한다.

첫째, 항만관리주체는 현행과 같이 각각 기능하도록 둔다. 부산항만공사 및 광양항의 관리당국은 현행처럼 기능하는 것이다.

둘째, 컨테이너부두의 운영을 통합한다. 현재에는 컨테이너 부두의 운영체제가 개별적으로 이루어지고 있는데 이를 통합하여 단일주체가 관리·운영하는 것이다.

셋째, 컨테이너 터미널과 관련된 요율 및 개발 관련사항도 통합하여 통일된 계획하에 수행한다.

이와 같이 컨테이너 터미널의 운영, 개발계획, 요율정책 등을 단일 통합기구가 수행하도록 한다.

나. 통합기구 설립 및 업무

위와 같은 컨테이너 터미널 부문의 통합운영을 추진하기 위해서는 이 부문을 현행 항만당국의 업무에서 분리해야 한다. 즉 컨테이너 터미널의 통합운영을 담당하는 통합기구가 필요하다. 이에 따라 통합기구는 다음과 같이 설립한다. 즉 통합기구는 두 항만관리주체의 공동 자회사로 설립하고, 지분은 50:50을 원칙으로 설정한다. 그러나 궁극적으로는 이 기구에 운영업무를 위임하는 컨테이너 터미널의 자산가치에 따라 결정하는 것이 합리적이라고 판단된다.

그리고 통합기구의 성격과 관련해서는 항만공사법이나 항만법 등 특별법상의 공공기구로 설립하는 방식, 상법상의 주식회사로 설립하는 방식을 강구할 수 있다. 특별법상의 공공기구로 설립할 경우에는 기존의 항만공사와 중복될 수 있다. 따라서 기존 항만공사와의 중복성을 피하면서도 기업경영을 중시하는 차원에서 상법상의 주식회사로 설립하는 것이 합리적인 것으로 판단된다.

통합운영업무 수행을 위해 두 항만관리주체는 다음의 업무를 통합기구에 위임하도록 한다. 첫째, 현행 컨테이너 터미널의 관리·운영권, 둘째, 컨테이너선박과 화물에 대한 항만시설사용료 결정 제안권, 셋째, 각 항만의 컨테이너 터미널 개발과 관련되는 항만계획 수립 제안권, 넷째, 컨테이너 터미널의 효율적 개발 및 운영과 관련되는 도로·철도·해상운송 및 배후시설 등에 관한 계획, 운영 등의 의사결정권 등이다.

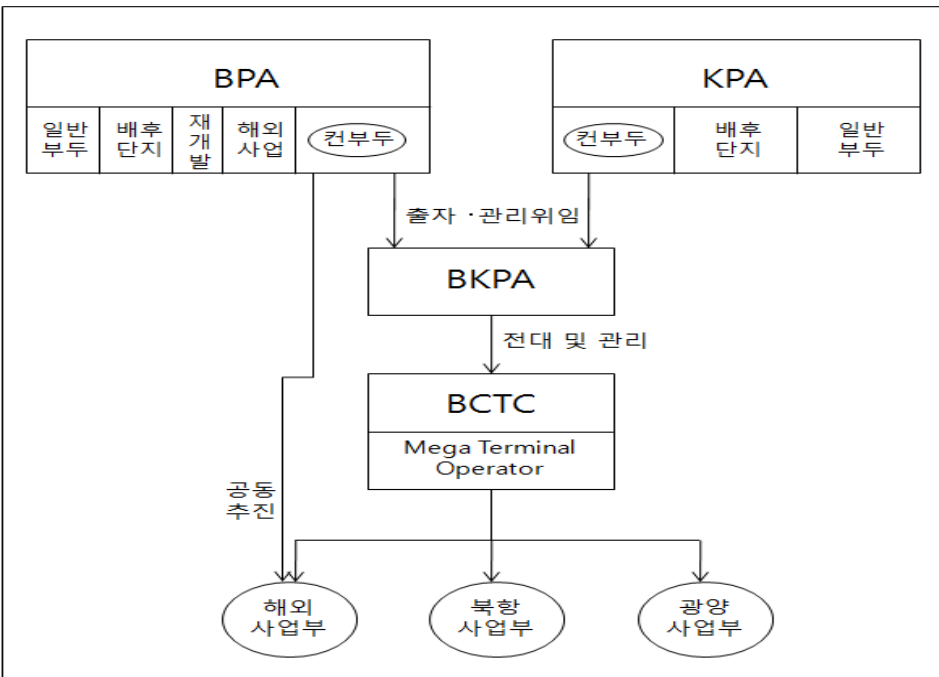
다만, 항만계획 수립 및 항만요율 결정권한은 각 항만당국이 현행과 같이 보유하도록 하되, 각 항만당국은 통합기구의 제안 내용을 반영하여 계획을 수립하고 항만시설사용료 수준을 결정하도록 한다. 즉 실질적인 항만계획의 내용과 항만요율정책은 통합기구가 수립하지만, 계획수립 및 항만요율 결정권을 집행하는 것은 개별 항만당국이 수행하는 것이다.

그리고 통합기구의 업무는 다음과 같이 설정한다. 첫째, 컨테이너 터미널의 관리·운영권 보유, 둘째, 컨테이너선박과 화물에 대한 항만시설사용료 결정 제안권, 셋째, 각 항만의 컨테이너 터미널 개발과 관련되는 항만계획 수립 제안권, 넷째, 컨테이너 터미널의 효율적 개발 및 운영과 관련되는 도로·철도·해상운송 및 배후시설 등에 관한 계획, 운영 등의 의사결정권 등이다. 이 중 터미널 운영업무에 대해서는 통합기구가 직접 수행하지는 않고, 민간기업에 전대하여 운영하도록 한다. 전대 대상자는 현재의 터미널 운영사 또는 새로운 민간기업으로 설정한다. 따라서 현행 터미널 운영사에 대한 임대주체가 현행 항만당국으로부터 통합기구로 변화되는 것이다. 이 상에서 분석한 통합기구의 업무와 항만공사의 업무를 요약하면 다음과 같다.

| 표 6-2 | 항만통합기구와 항만당국의 업무 분담

| 통합기구 | 항만당국 |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none">○ 컨테이너터미널 운영권 수탁○ 전차인 발굴, 전대로 결정 및 계약○ 전대로 징수 및 항만공사에 지불○ 컨테이너 터미널 개발계획 수립(입지, 규모), 도로·철도 인프라 개발 계획 수립 및 각 항만공사에 제안○ 컨테이너 선박과 컨테이너 화물 관련 항만시설사용료 결정 | <ul style="list-style-type: none">○ 통합기구 설립○ 관할하는 컨테이너 터미널 운영권을 통합 기구에 위임○ 운영권 위임에 따르는 계약금액 설정○ 계약금액 징수○ 컨테이너 터미널 및 관련 시설 개발에 대한 통합회사의 계획을 접수하여 항만 계획 수립에 반영하고 이를 실천 |

이러한 통합내용을 도식화하면 다음과 같다.



| 그림 6-2 | 부산항과 광양항의 통합운영구조

④ 장단점 분석

위의 통합방식은 다음과 같은 장점을 갖는다.

첫째, 두 항만의 통합운영이 장기적으로 지속된다. 왜냐하면 이 방식은 일시적인 협력을 의미하는 제휴방식과 근본적으로 상이하기 때문이다. 제휴방식은 두 항만의 이해관계에 의해 협력했다가 이해관계가 일치하지 않을 경우에는 제휴관계를 종식시키고 독자적으로 행동하는 방식을 의미한다. 그런데 통합운영은 이러한 일시적, 개별항만 위주의 목적을 추구하는 방식과는 다르다. 통합운영 방식은 두 항만을 화학적으로 결합하는 방식이다. 특정 항만에 일부 손실이 발생하더라도 두 항만의 공동이익을 위해 불가피한 것으로 간주하면서 공동으로 업무를 수행하는 방식이다. 양 항만 간의 협력을 촉진하기 위한 다양한 방안 중 통합운영의 필요성이 제기되는 것은 두 항만 간에 일시적인 제휴관계가 아니라 장기적, 지속적인 제휴관계가 필요하기 때문이다.

둘째, 이 방식은 현행 항만관리주체를 그대로 존속시키는 것이기 때문에 지역의 개성을 인정하는 장점을 갖는다. 따라서 추진이 용이하게 이루어질 수 있다.

셋째, 문제의 핵심이 되는 컨테이너 터미널부문의 운영통합을 추진함으로써 문제가 되는 부분을 해결할 수 있다. 그리고 문제가 되지 않는 다른 부문은 현행 체제를 그대로 인정하는 것이다. 즉 컨테이너 터미널 이외에 부정기선이 주로 이용하는 벌크부두는 각기 독자적인 운영체제를 인정하여 지역고유의 특성에 부합하는 계획수립과 운영이 가능하게 된다.

그러나 부분통합 방식은 다음과 같은 문제점을 가질 수 있다.

첫째, 컨테이너 부문과 비컨테이너 부문을 구분하는 기준이 명확해야만 이 방안이 유효해진다. 왜냐하면 일반부두 및 다목적부두에도 컨테이너가 취급되기 때문이다. 만약 이 기준 구분이 불분명하다면 이 대안은 활용도가 떨어진다.

둘째, 통합되는 부문의 통합방식, 운영내용 등에 대해 두 항만관리주체, 두 항만의 이해관계자, 두 지역사회 모두가 동의해야 한다. 만약 두 항만관리주체가 인정한다 하더라도 두 지역사회에서 이를 적극 동의해 주지 않는다면 곤란하다.

⑤ 추진일정 및 추진방안

추진일정과 추진방안을 다음과 같이 설정하도록 한다.

| 표 6-3 | 항만통합 추진일정

| 일정 | 내용 |
|-------------------|--|
| 2011(1년) | ○ 추진계획(안) 수립 : 1년 |
| 2012(1년) | ○ 항만공사법 개정 : 1년 - 자회사 설립 및 업무 위임 규정 마련 - 자회사의 업무, 운영내용 규정(공정운영 업무수행기준, 직원의 윤리의식 강화, 실적에 따른 보상체계, 모회사와의 인적유대관계 단절조치, 공동기구에 대한 항만공사의 지배관계 철폐, 공동기구의 권한 보장) |
| 2013(6개월) | ○ 자회사 설립 - 정관작성 - 인원모집 |
| 2013~ 2014(1년) | ○ 자회사에 대한 운영권 위임 - 운영방식 결정 - 계약금 결정 ○ 자회사, 컨테이너 운영업체와 계약 - 전대계약금 결정 ○ 자회사에 의한 통합운영개시 |

(4) 정책추진의 예상효과

이 정책 추진 시의 예상효과는 다음과 같다.

첫째, 동북아 대권역의 으뜸항만 육성기반을 조성하여 세계적 대권역 으뜸항만 경쟁에 부응할 수 있다. 특히 동아시아 권역에서의 대권역 간 으뜸항만 육성정책에 대응이 가능하다. 이는 한편으로는 일본의 전략항만 정책

에 대응 가능하고, 다른 한편으로는 중국의 대권역 거대항만 출현에 대응 가능하다.

둘째, 투 포트와 관련된 각종 문제의 해결이 가능하다. 우선 ‘부산항이나 광양항이나’의 선택 문제에서 탈피할 수 있다. 현재에도 두 항만에 대한 새로운 정책을 어떻게 수립해야 할 것인지에 대한 뚜렷한 방안이 부족한데 이 방안은 이 문제를 해결하고 있다.

셋째, 중복투자 방지 및 예산의 낭비 요인 제거가 가능하다. 이 방안은 부산항과 광양항의 조화로운 발전을 목적으로 하고 있다. 따라서 부산항과 광양항의 경쟁조정이 가능하며, 조화로운 발전의 도모가 가능하다.

2. 항만배후단지의 글로벌 물류·제조 복합거점 육성

1) 글로벌 물류·제조 복합거점 육성의 필요성

항만배후단지를 글로벌 물류·제조 복합거점으로 육성하기 위해서는 종래의 물류 비즈니스 제고전략을 수정할 필요가 있다. 그 이유는 다음과 같다.

| 표 6-4 | 글로벌 물류·제조 복합거점 육성의 필요성

1. 항만배후단지 개발계획상의 목표물동량 확보
2. 글로벌 물류기업 유치 강화
3. 제도개선에 따른 유치대상기업의 새로운 설정
4. 고도의 물류 비즈니스 제공을 유도
5. 국내 물류기업의 역차별 해소

첫째, 항만배후단지 개발계획 수립 시의 목표 물동량을 확보할 수 있는 새로운 전략이 필요하기 때문이다. 현재와 같은 물동량 유치추세를 그대로 방치한다면 항만과 항만배후단지를 활성화시킬 수 있을 정도의 물동

량을 창출하기가 곤란할 것으로 판단된다. 이에 따라 현재의 상황을 가속화하여 원래의 계획에 부합되도록 하기 위해서는 종래와 상이한 혁신적인 물동량 창출방안을 강구할 필요가 있다. 물론 여태까지 항만배후단지 개발을 통해 부산항신항, 광양항 지역에 45개 내외의 국내·외 합작 투자기업을 유치하는 성과를 획득하기는 하였다. 그러나 아직은 창출되는 신규 물동량이 적은 상태이다. 이에 따라 항만시설에 여유가 발생하고 있는 상태이다. 특히 광양항의 경우에는 계획물량과 실적치 간에 상당한 괴리가 발생하고 있다. 부산항의 경우에도 부산항신항 개장 이후 시설능력에 따라가지 못하는 실적치로 인해 터미널 운영사 간에 치열한 경쟁이 벌어지고 있고 그로 인해 터미널 운영사의 경영상황까지 악화되고 있다. 따라서 현행 여유 있는 시설의 효율적인 이용을 도모하고 항만 관련 기업들의 경영정상화를 회복할 수 있도록 원래 계획했던 물동량을 유치하기 위한 실효성 있는 물동량 창출방안을 강구해 나가야 한다.

둘째, 항만배후단지 개발의 원래 목표였던 글로벌 물류기업의 유치에 보다 충실할 필요가 있기 때문이다. 현재 항만배후단지에는 글로벌 물류기업이 입주해 있기는 하지만, 이들 물류기업은 정부가 원래 계획했던 글로벌 물류기업과는 그 특성이 다소 상이하다. 현재 입주해 있는 대다수 입주기업의 출자비율을 살펴보면 외국인이 10% 내외, 국내기업이 90% 내외를 점하고 있다. 외국기업의 지분율이 상대적으로 낮은 실정이다. 원래 외국기업 유치계획은 외국인의 투자지분이 매우 높은 글로벌 물류기업을 상정하였다. 따라서 목표와 현실 간에는 상당한 괴리감이 있다. 이러한 현황을 반성하여 앞으로는 원래 설정한 목표대로 외국인이 주도하는 글로벌 물류기업의 유치를 촉진할 수 있는 방안을 강구할 필요가 있다.

셋째, 항만법 개정에 따른 유치대상 기업을 새롭게 설정할 필요가 있기 때문이다. 2009년에 개정된 항만법이 같은 해 12월 시행되었다. 이번에 개정된 항만법에는 항만시설의 범위에 화물의 제도가 명시되었다. 그리하

여 항만배후단지에 제조업체가 입주할 수 있는 근거가 확보된 것이다.⁴⁵⁾ 이러한 항만법 개정내용은 종래 오랫동안 인식되어 온 항만시설에 대한 개념에 혁신적인 변화를 초래하게 될 것이다. 즉 물류업무뿐만 아니라 제조업무도 항만에서 행할 수 있게 되었다는 뜻이다. 그런데 항만공간에는 제약이 따른다. 따라서 제조활동이 허용된다 하더라도 모든 업종의 제조기업 입주가 허용되어서는 곤란할 것이다. 한정된 항만공간을 효율적으로 이용한다는 원칙하에 제조활동이 선별적으로 허용되어야 할 것이기 때문이다. 이를 위해서는 제조기업 중 입주 가능한 업종을 선별해 나가야 한다. 그리고 이러한 입주가능업종도 항만의 사정에 따라 차별화해 나가야 한다. 입주 가능한 제조업종을 설정하여 모든 항만에 일률적으로 적용하기보다는 항만의 실정에 부합하도록 차별화해야 항만별 특성을 살릴 수 있고, 항만 간 경쟁도 방지할 수 있을 것이기 때문이다. 이와 같이 항만배후단지 입주 대상이 제조업으로까지 확대됨에 따라 기존 항만배후단지 수요 및 공급계획에 대한 재검토가 필요하다.

넷째, 항만배후단지의 개발목적에 부합하는 물류활동이 이루어질 수 있도록 유도할 필요가 있기 때문이다. 전술한 바와 같이 항만배후단지는 대부분 자유무역지역으로 지정되어 있다. 그런데 현행 자유무역지역 입주기업의 물류 비즈니스 활동은 고도의 물류 부가가치 서비스 활동에 충실하지 못한 것이 현실이다. 즉 고도의 부가가치 활동보다는 단순 부가가치 활동에 그치고 있는 것이다. 물론 일부 민간기업은 고부가가치 창출을 위한 노력을 강구하고 있다. 예를 들면 역내 수출화물 서비스, 일본(중국) 발착 화물의 비용절감 서비스, 재혼재 환적화물 서비스, 미주·유럽 화주기업의 아시아 지역 배송센터서비스 모델 등이 대표적이다. 그러나 아직은 역부족

45) ‘항만’이란 선박의 출입, 사람의 승선·하선, 화물의 하역·보관 및 처리, 해양친수활동 등을 위한 시설과 화물의 조립·가공·포장·제조 등 부가가치 창출을 위한 시설이 갖추어진 곳을 말한다(항만법 제2조(정의) 1항).

이다. 광양항의 경우에는 혼재서비스조차 제공되고 있지 않기 때문이다. 그 결과 항만배후단지 개발을 통한 국부창출이라는 국가적인 과제를 충족하고 있지 못한 것이다. 이에 따라 향후에는 입주기업이 단순 물류활동에서 벗어나 다양한 물류 비즈니스를 개발하도록 유도해 나가야 한다.

다섯째, 자유무역지역에 입주를 희망하는 국내기업의 수요증가에 대응할 필요가 있기 때문이다. 현재 자유무역지역에는 국내기업의 입주가 불허되고 있지는 않다. 그러나 자유무역지역 제도의 메리트는 국내 단독출자 기업에게는 부여되지 않고 있다. 외국인투자기업에게만 부여되는 것이다. 여기에서 외국인투자기업이란 출자지분의 10% 이상을 외국인이 기업이 가지고 있는 컨소시엄도 포함한다.⁴⁶⁾ 이러한 규정을 활용하여 국내기업은 외국인기업과 공동으로 외국인투자기업을 설립하여 국내기업이 90%까지 출자하고 있다. 심지어는 외국인기업을 끌어들이기 위하여 10%의 외국인투자지분을 두고 외국인기업과 협상하는 경우도 있다고 한다. 이로 인해 국내기업이 외국인기업과의 출자지분 확보에서 불리한 조건을 감수해야 하는 경우가 충분히 발생할 수 있다. 따라서 이러한 상황을 개선해 나가야 한다. 그러지 않을 경우 항만배후단지에 외형적으로는 외국인투자기업이 투자해 있는 것으로 보이지만 실제로는 국내기업이 장악해 있는 결과가 초래되기 때문이다.

2) 물류 부가가치 제고전략 강화

위와 같은 필요성에 따라 향후 항만배후단지의 물류 비즈니스를 고도화함과 아울러 글로벌 물류기업 유치의 실효성을 높이기 위한 구체적인 방안을 제시하면 다음과 같다.

46) 「외국인투자촉진법」 상의 외국인투자기업은 5천만 원 이상, 외국인기업의 지분이 10% 이상인 경우 외국인투자기업으로 인정하고 있음.

| 표 6-5 | 항만배후단지 물류 부가가치 제고전략 강화방안

- 물류부가가치 서비스 유도 및 지원제도 강구
- 외국인투자지분 요건의 상향조정
- 국내기업 입주제도 신설
- 국내 물류거점과의 연계전략
- 제조기업 유치
- 항만배후단지 주변에 제조기업 클러스트 형성
- 입주기업 평가제도
- 외국인근로자 도입제도 강구
- 마케팅 전략의 고도화

첫째, 항만배후단지 입주기업이 다양한 고부가가치 물류서비스를 제공할 수 있도록 유도함과 아울러 지원제도를 동시에 강구해야 한다. 고부가가치 서비스를 제공하기 위한 비즈니스 모델로서는 다음을 강구할 수 있다. 즉 i) 원거리 국가의 화물을 우리나라 항만배후단지의 물류센터에 집적·보관시킨 후 이곳에서 근거리 인근국가로 즉시 배송하는 즉시배송서비스, ii) 일본·미국·유럽 등 선진국이 아시아 지역에서 수입한 후 자국의 항만 인근지역에서 가공·조립·보관하여 자국 내 배송을 하는 경우 높은 인건비 부담을 갖게 되는 물품을 우리나라 항만배후단지에서 가공·조립·보관할 수 있도록 하는 비용절감 서비스, iii) 외국에서 수입되는 혼재화물을 우리나라 항만배후단지에서 재혼재하여 다시 외국으로 수출하는 재혼재 환적서비스, iv) 미주·유럽 화주기업의 아시아 지역 배송센터 서비스 모델 등이 대표적이다.

그런데 이러한 서비스 중 상당수는 아직까지 상업성이 부족하여 정상적인 궤도에 들어서고 있지 못한 경우가 있다. 예를 들면 혼재서비스도 그 구체적인 사례의 하나에 해당한다. 특히 광양항에는 혼재서비스가 전무하다. 이는 광양항의 다양한 항로서비스가 제대로 홍보되지 않고 있거나, 이용물량이 없는 등의 사정에 기인하기도 한다. 만약 광양항에 혼재서비스가 제공되고 있다는 사실이 알려지게 되고 더구나 광양항의 다양한 기항루트 및

비용의 저렴성 등이 동시에 이해된다면 혼재서비스를 이용하려는 물량은 증가하게 될 것이다. 문제는 이용물량 규모가 증가하여 혼재서비스가 상업성을 확보할 때까지의 기간이다. 이 기간에는 혼재서비스업체에게 경영적자 발생이 불가피하다. 이에 따라 이러한 혼재서비스를 제공하는 사업자에 대해서는 상업성을 확보하게 되는 일정기간 동안 항만배후단지에 저렴하게 입주할 수 있도록 하는 제도적인 지원방안을 강구할 필요가 있다. 임대료 인센티브, 세제 지원, 마케팅 지원 등 다양한 지원방안을 강구할 필요가 있다. 물론 이러한 지원제도를 실시할 경우에도 지원대상 및 지원내용 등을 명확히 하여 무분별한 지원정책이 남발되는 것을 방지할 필요가 있다.

둘째, 항만배후단지 입주대상 외국인투자기업의 요건을 강화하도록 한다. 기존 항만배후단지 입주업체는 외국인투자기업을 대상으로 하고는 있으나, 실제로는 국내기업이 90% 내외의 높은 지분을 출자하고 있다. 그리하여 입주기업이 사실상 국내기업과 별반 차이나지 않는다. 이에 따라 현재 선정된 40여 개 항만배후단지 입주기업 컨소시엄은 대부분 국내기반 물류(운송) 서비스 기업을 주관사로 하여 일부 동북아(일본, 중국) 중심의 해외 기업이 소규모 지분을 투자한 형태이다. 그로 인해 대규모 해외자본 투자유치라는 목표 실현에는 미흡한 수준이다. 또한 해외 물동량을 기반으로 한 3국 간 부가가치 물류활동보다는 국내 수출입 화물을 대상으로 한 물류활동에 특화되는 경향이 있다. 이러한 현황을 반성하여 향후에는 자유무역지역에 대한 외국자본 유치 및 신규 물동량 창출 목표에 충실하기 위해 입주대상기업의 요건을 보다 강화하여야 한다. 구체적으로는 외국인기업의 출자비율을 10%에서 50% 등으로 높이는 것이다. 이렇게 외국인기업의 출자비율을 상향 조정할 경우에는 항만배후단지 조성의 본래 목적에 부합하기 때문이다. 그러나 이 경우 입주하려는 외국인기업에게 부담이 증가할 수도 있다. 이에 따라 이러한 문제를 해결하기 위해서는 외국인기업의 자본출자 비율에 따라 임대료 및 세제 인센티브를 조정하는 방안을 강구하여 해소하도록 한다.

셋째, 국내 물류기업의 입주 허용방안을 심중히 강구해야 한다. 현재에도 자유무역지역에 대한 국내기업의 입주가 불허되고 있는 것은 아니다. 그러나 국내기업은 대부분 외국인기업과 공동으로 컨소시엄을 결성하여 입주하고 있는 실정이다. 이로 인해 국내기업이 외국인기업과의 지분출자 측면에서 불리한 조건을 감수해야 하는 경우가 충분히 발생할 수 있다.

더구나 외국인투자기업에게는 각종 세제, 임대료 등의 메리트를 부여하면서도 국내기업에게는 대상에서 제외하고 있기 때문에 소위 역차별 논의가 제기되는 것이다. 따라서 이러한 역차별을 개선해 나가야 한다.

국내기업 역차별 문제를 해소하기 위해서는 항만배후단지 구획(Zone) 계획을 수립할 필요가 있다. 예를 들면 외국인투자기업 전용구획과 물류기업 전용구획, 제조기업의 전용구획과 물류기업의 전용구획 등으로 항만배후단지를 구분하는 것이다. 그리하여 각 구획별로 입주가능기업을 선별·선정하는 것이다. 이를 위해서는 자유무역지역의 입주대상기업에 외국인투자기업과 함께 국내기업도 포함시키도록 자유무역지역법을 개정해야 한다. 아울러 항만배후단지의 규모를 보다 더 확대해야 한다. 그렇게 해야만 증가하는 수요를 충족시킬 수 있을 것이기 때문이다.

넷째, 항만배후단지 내 자체 물동량을 안정적으로 확보하기 위해 내륙 물류거점과의 네트워크를 강화해 나간다. 무역항은 기본적으로 우리나라 수출입·무역 활동의 핵심 관문이다. 따라서 자체 물동량 창출이 미약한 항만 및 항만배후단지는 사상누각이다. 충분한 물동량 확보가 있어야만 정기 컨테이너 노선 확충 및 다양한 역외 물류 비즈니스 개발이 용이하기 때문이다. 따라서 항만배후단지가 국제 물류거점으로 그 기능을 충분히 달성하기 위해서는 해외 물동량 신규 창출과 함께 해당 항만 자체 물동량의 지속적인 확보 노력이 병행되어야 한다. 이에 따라 향후에는 종래의 해외 물동량 일변도의 항만배후단지 개발전략에서 벗어날 필요가 있다. 항만배후단지에 입주한 국내기업의 현행 항만배후단지 이용전략은 신규 해외 물동

량 창출에 주력하고 있다.

그러나 향후 안정적인 물동량 확보를 위해서는 국내 수출입 화물의 확보도 중요하다. 국내 수출입 물동량의 안정적인 확보를 위해서는 주요 물류거점 예를 들면 산업단지, 내륙컨테이너데포(ICD), 철도CY, 물류단지(터미널), 공동집배송센터, 공항(터미널 및 물류단지) 등과 항만배후단지 물류활동을 효율적으로 연계할 필요가 있다. 즉 항만배후단지를 내륙 물류거점 시설과 유기적으로 연계하고 차별화된 기능을 설정해 나가야 한다.

현재 항만배후단지는 내륙 물류거점시설과 연계되어 있지 않다. 항만배후단지는 항만배후단지 단독으로, 내륙 물류거점은 내륙 물류거점으로 각기 독자적으로 움직이고 있는 것이다. 그로 인해 쌍방 모두에 충분한 규모의 안정적인 물동량이 확보되지 못하고 있는 것이다. 항만배후단지의 활성화를 위해서는 충분한 규모의 자체 물동량이 안정적으로 확보되어야 한다. 그렇지 않을 경우 부가가치 환적화물과 같은 해외 물동량만으로는 글로벌 컨테이너 간선 및 피터노선 유지가 불충분할 것이기 때문이다. 따라서 고유의 물동량을 지속적·안정적으로 확보하기 위한 방안으로 인근 수출입 화물의 주요 발생거점(또는 수요처)인 대형 화주기업, 내륙 물류거점 시설 등과 연계된 특화된 물류 비즈니스를 개발하도록 해야 한다. 인천공항물류단지의 경우 대형 화주에 특화된 물류거점시설이 다수 입주하여 내륙 및 해외 물류거점과 긴밀하게 연계된 물류활동을 수행하고 있다. 예를 들면 삼성전자로지텍, 범한판토스, 주요 면세점 창고 등을 들 수 있다. 이들 창고시설은 해당 공항과 배후지역 간 효율적인 물류회랑 구축 및 배후연계수송망 확충을 병행하고 있다. 이러한 현황을 감안하여 항만과 직접 연계된 항만배후단지에도 물류특성에 부합하도록 내륙 물류거점과 차별화된 기능설정이 필요하다.

다섯째, 입주기업의 활동을 제고하기 위한 평가제도를 도입하도록 한다. 전술한 바와 같이 아직까지는 입주기업의 조업도 및 활성화가 낮아 물

동량 창출, 고용기회 창출효과 등의 측면에서 현실이 계획보다 미흡한 상태이다. 조업도가 떨어지는 것은 입주기업 선정 시에 제출한 계획내용을 입주 후에는 실천하지 않고 있는 데에 기인하기도 한다. 입주 시에 제출한 계획내용을 입주 이후 실천하지 않은 것은 입주자 선정요건을 위반한 것으로 볼 수 있다. 물론 입주 이후 여러 가지 사정이 변화했을 수도 있다. 그러나 입주를 위한 선정기준과 입주 후의 평가기준이 상이하게 될 경우에는 입주기업 선정절차에 문제가 있음을 의미한다. 이에 따라 향후에는 입주 이후 입주자 선정 시의 계획내용이 실천될 수 있도록 하는 조치를 취할 필요가 있다. 이를 위해서는 정기적으로 입주자의 실적을 평가하기 위한 ‘입주자평가계획’을 마련하고 이를 바탕으로 정기적으로 실적을 평가하며, 평가결과에 따른 조치계획을 마련하여 실시해 나가도록 해야 한다.

| 표 6-6 | 향만배후단지 입주기업의 평가방안

- 평가주체 : 자유무역지역관리자, 향만배후단지개발주체
- 평가대상기업 : 입주기업
- 평가내용
 - 물량유치계획 및 실적
 - 투자계획 및 실적
 - 고용계획 및 실적
- 평가결과
 - 인센티브 및 페널티 부여

여섯째, 입주기업의 인건비 절감을 위해 외국인 근로자의 고용을 허용하는 방향으로 외국인근로자 고용정책의 전환을 고려해야 한다. 현재 제조업과 서비스업의 일부 직종에 대해서는 외국인근로자의 고용을 허용하고 있다.⁴⁷⁾ 그리고 내륙에 입지한 냉동·냉장창고에 대해서는 단순 기능근로자

47) 현재 외국인근로자의 고용이 허용되고 있는 서비스업종은 다음과 같음. 산업용 농축산물 및 산동물 도매업(4620), 기타 산업용 농산물 및 산동물 도매업(46209), 가정용품 도매업(464), 기계장비 및 관련물품 도매업(465), 기타 가정용품 소매업(4732), 기타 상품 전문 소매업(478), 무점포 소매업(479), 호텔업(55111), 숙박업(55111, 55112), 음식점업(5611,

의 고용을 허용하고 있다. 그러나 항만배후단지 내 물류기업에 대해서는 불허하고 있다. 오늘날 타이완, 싱가포르 등에서는 자유무역지역 내 물류창고에 대한 단순 외국인근로자의 고용을 허용하고 있다. 또한 국내의 대기업이 해외로 이전할 경우에는 해외에서 저렴한 노동력을 활용할 수 있다. 그러나 국내 잔류기업은 그 메리트를 향유하고 있지 못하다. 해외에 나갈 수 있는 규모가 되지 않거나 국내사업을 할 수 밖에 없는 물류기업으로서는 국내에 남아 있음으로 인해 오히려 값비싼 노동력에 의존할 수밖에 없는 것이다. 그리하여 해외이전 기업과 국내 잔류 기업 간에 경쟁조건의 불평등이 발생하고 있다. 이러한 점을 반성하여 향후에는 항만배후단지 내 물류창고에도 단순 외국인근로자 고용에 대한 탄력도를 늘려나가야 할 것이다.

일곱째, 마케팅 및 홍보전략을 고도화해야 한다. 종래의 항만배후단지 마케팅은 단순히 정보제공에 주력한 측면이 강했다. 그런데 이제는 이러한 단순 정보제공 전략만으로는 부족하다. 오늘날에는 세계 각국이 모두 마케팅을 강화하고 있다. 치열해지는 경쟁에서 우위를 확보하기 위한 수단인 하나이다. 또한 동일한 항만배후단지 제도를 실시하면서도 제도의 내용을 점진적으로 개선하고 있다. 예를 들어 중국은 항만배후단지 기업유치 제도를 끊임없이 개선시키고 있다. 1990년도에 보세구 제도를 창설함과 함께 2000년에는 수출가공구제도, 2003년에는 보세원구제도, 2007년에는 보세항구제도를 도입하였다. 끊임없이 새로운 제도를 도입하여 제도개선을 시도하고 있는 것이다. 치열해지고 변화하는 국제 물류환경에 적절히 대응하여 경쟁력 우위를 지속적으로 유지하기 위한 차원이라고 할 수 있다.

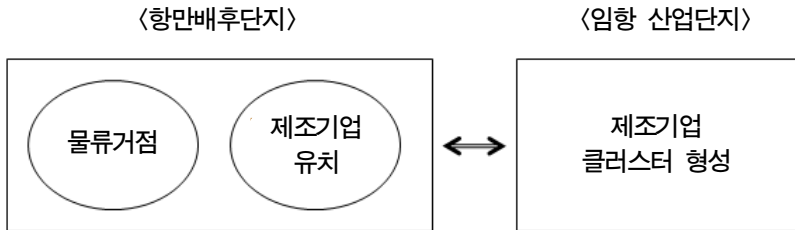
이러한 중국의 제도개선 추이 등을 감안하여 우리나라도 마케팅을 보

5619), 육상여객 운송업(492), 여행사 및 기타 여행보조 서비스업(752), 시설물 유지관리 서비스업(741), 산업시설 및 산업용품 청소업(74212), 사회복지 서비스업(87), 하수·폐기물 처리, 원료재생 및 환경복원업(37~39), 자동차 종합 수리업(95211), 자동차 전문 수리업(95212), 모터사이클 수리업(9522), 욕탕업(96121), 산업용 세탁업(96911), 개인 간병인(96993), 가구 내 고용활동 및 달리 분류되지 않은 자가소비생산활동(97~98).

다 강화할 필요가 있다. 사실 항만배후단지에 대한 외국인투자기업의 입주가 낮은 데에는 외국 항만배후단지와의 차별적인 시도가 없었다는 점도 작용한다. 외국인투자기업 유치에 위한 실효성 있는 마케팅 전략을 수립하기 위해서는 타깃 시장과 타깃 기업의 설정이 무엇보다 중요하다. 우리나라가 여태까지 중시해 온 타깃 기업으로서는 중국에 진출한 500대 세계 다국적 물류기업, 동북아 지역에 진출한 세계 500대 대형 바이어, Fortune 선정 세계 500대 기업, 해외진출을 희망하는 일본 및 중국 기업 등으로 주력해 왔다. 그런데 이러한 기업들은 우리나라에서 제공하는 각종 인센티브가 특별히 유리하지 않을 경우 거대시장으로 진출하는 것이 우선이다. 우리나라는 중국이라는 거대시장에 인접해 있어 이들 기업이 우리나라를 투자대상국에 포함시키지 않을 확률이 매우 높다. 따라서 우리나라 항만배후단지에 유치할 수 있는 기업은 기존에 설정한 타깃기업으로부터 중국 또는 일본 진출을 희망하는 기업으로 전환해야 할 것이다. 특히 이들 기업 중에서도 CDC(Container Distribution Center), LCL(Less than Container Load) 또는 MCC(Multi Country Consolidation) 화물을 취급하는 제조기업 또는 물류기업이 바람직할 것이다. 이와 같이 항만배후단지에 입주 가능한 타깃 기업을 보다 구체화하여 이들 선별된 기업을 대상으로 집중적인 마케팅을 행하는 방식이 보다 유효할 것이다. 또한 이들 기업이 우리나라 항만배후단지에 입주하기 위해 요구하는 사항이 무엇인지를 발굴하고, 그 내용을 충족해 줄 수 있도록 끊임없이 제도를 개선해 나가야 할 것이다.

3) 임항형 산업클러스터 육성

위와 같은 항만배후단지의 물류 비즈니스 고도화 전략과 함께 임항형 산업 클러스터 육성도 추진해야 한다. 이를 위한 구체적인 방안을 제시하면 다음과 같다.



| 그림 6-3 | 항만배후단지 임항형 산업클러스터 육성방안

첫째, 항만배후단지에 물류기업뿐만 아니라 가공·조립·제조기업을 유치해 나가야 한다. 이때 중요한 것은 물동량 창출 및 부가가치 제고에 도움이 되는 업종을 선별해 나가야 한다는 점이다. 이러한 업종으로서는 제조공정이 긴 업종이어야 한다는 점이다. 더구나 항만배후단지의 특성을 감안할 경우 고도기술 산업으로 설정하는 것이 바람직하다.

아울러 전국의 모든 항만배후단지에 모두 가공·조립·제조 기업을 유치해야 하는 것은 아니다. 물류기업과 함께 가공·조립·제조 기업을 유치해야 한다는 것이다. 글로벌 제조기업이 유치될 경우에는 생산설비의 가동에 필요한 원재료, 중간재의 공급과 제품의 배송이 필요하다. 따라서 물동량 창출이 가능해진다.

이 때 중요한 것은 항만배후단지에 입주 가능한 제조기업의 업종을 새롭게 발굴해야 한다는 점이다. 현재 우리나라는 중국에 생산, 물류, 판매 거점을 설치하려는 글로벌 제조·물류기업을 주요 타깃으로 설정하고 이들 기업이 우리나라에서 거점을 확보하여 아시아지역 사업을 영위하도록 유도하고 있다. 그런데 이들 기업이 우리나라로 유치되는 것은 용이하지 않다. 왜냐하면 중국은 생산기지로서 뿐만 아니라 판매시장으로서도 기능하고 있으며, 제조 및 물류비용도 우리나라 항만배후단지와 비교할 때 저렴하다고 평가되고 있기 때문이다. 즉 우리나라 항만배후단지의 임대료를 저렴하게 하여 중국보다 코스트를 낮춘다 하더라도 인건비, 조세 등을 감

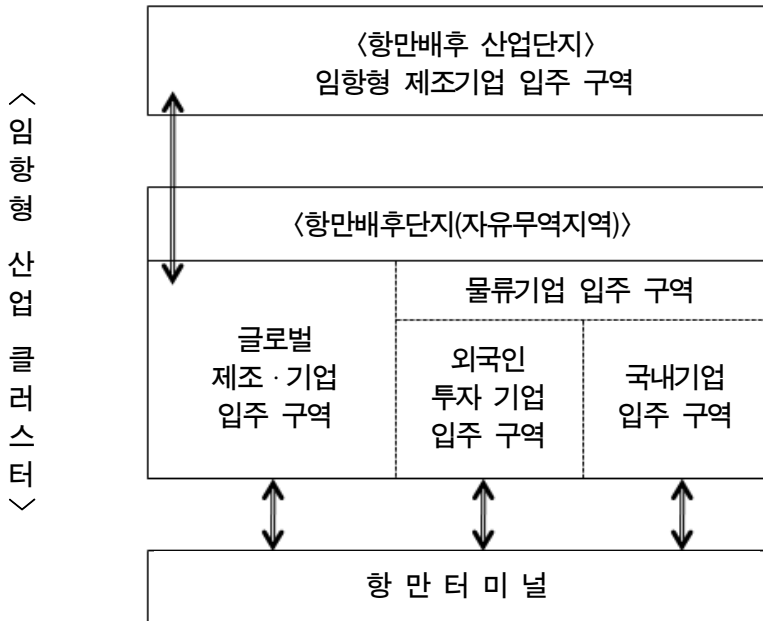
안할 경우 한계가 있다는 것이다. 따라서 비용인하가 중요하다.

그러나 중국과 경쟁하여 저렴한 노동력, 저렴한 부지가격에 의존하는 산업의 유치를 장기목표로 설정하여 추진해서는 곤란하다. 이는 단기적인 차원에서는 유효한 전략이기는 하나, 장기적으로는 지속가능성이 낮다. 따라서 장기적으로는 높은 지가, 높은 인건비를 감당할 수 있는 고도 기술을 활용하는 첨단산업을 유치해야 한다. 이는 궁극적으로 부가가치가 높은 산업, 기술력을 위주로 하는 산업이 타깃으로 설정되어야 한다는 것을 의미한다. 따라서 저가격, 낮은 부가가치 산업으로부터 고가격, 고부가가치산업, 기술산업으로 유치대상기업을 설정해 나가야 한다. 이를 위해서는 중국과의 차별화 전략을 시도해 나갈 필요가 있다. 예를 들면 우리나라는 중국보다 뛰어난 기술을 많이 확보하고 있다. IT기술, 정밀성, 패션, 의학·의료기술, 광학기술 등은 우리나라가 중국보다 훨씬 뛰어나다. 따라서 우리나라가 갖고 있는 이러한 장점을 활용할 수 있는 산업과 기업을 발굴·유치해야 한다.

둘째, 항만배후단지에 물류거점과 함께 생산거점을 유치하고 그 주위에 산업단지를 함께 조성하는 것이 중요하다. 항만배후단지는 부가가치가 높은 임항형 산업 및 물류서비스가 결합되는 새로운 국부창출의 공간으로 기능할 수 있다. 따라서 산업단지를 항만배후에 입지시킬 경우 관련 부문으로 구성되는 산업클러스터의 형성이 가능하고 그로 인한 시너지효과로 인해 제조기업과 물류기업의 경쟁력이 한층 강화될 것이기 때문이다. 수출에 의존하는 우리나라 산업구조의 특성상 경쟁력 있는 산업 및 물류기반 조성은 국가 차원의 장기적인 핵심과제이다. 향후 부가가치가 높은 임항형 제조 및 물류서비스 기업 입지의 활성화 가능성을 고려할 때, 항만배후단지는 물류서비스와 높은 부가가치 제조업이 결합된 새로운 미래 국부 창출 공간으로 활용될 가능성이 충분하다. 향후 2020년까지 전국에 공급예정인 항만배후부지(2,667만 2천㎡)는 국가산업단지 지정면적(8억 3,378만 3천㎡)의 3.2%, 분양대상 면적(2억 2,811만 1천㎡)의 11.7%에 달한다(2009년 6월 말

기준). 따라서 항만배후단지를 일반 공산품(컨테이너 화물)에 기반을 둔 최고 수준의 부가가치 발생지역으로 발전시켜 미래 국부를 주도적으로 창출하는 핵심공간으로 만들어 나가야 한다.

궁극적으로 항만배후단지와 인근 산업단지의 개발방향은 다음과 같다.



| 그림 6-4 | 항만배후단지 및 인근 산업단지의 개발방향

3. 글로벌 터미널 운영사의 육성 및 터미널 운영사의 통합

1) 글로벌 터미널 운영사 육성의 필요성

글로벌 터미널 운영사를 육성해야 할 필요성은 다음과 같다.

첫째, 글로벌 항만시장을 개척·경영하기 위함이다. 2008년 세계 항만에서 취급된 컨테이너 물량은 이미 5억TEU를 초과하였고, 터미널에서의

매출액 규모만 보아도 500억 달러 내외에 이르고 있다. 특히 2000~2008년간에는 연평균 10.2%의 높은 성장률로 팽창해 왔다. 그리고 이러한 성장추세가 향후 다소 약화될 수는 있으나, 장기적으로 유지될 것으로 보인다.

둘째, 글로벌 항만시장에 진출할 수 있는 역량을 보유하는 주력기업은 대형기업이다. 중소형기업도 글로벌 시장에 진출하는 것이 불가능한 것은 아니다. 그러나 대형기업에 비하면 용이하지 않은 것이 현실이다.

셋째, 거대선사 및 얼라이언스에 대응할 필요가 있다. Maersk 등 대형선사나, 얼라이언스 등은 높은 시장 점유율을 가지고 있으며, 단일항만에만 200만~300만TEU 내외의 물량을 취급하고 있다.

넷째, 터미널 운영 생산성을 높일 필요가 있다. 터미널이 다수 운영사로 분산되어 운영됨으로 인한 생산성은 통합되어 운영되는 생산성보다 낮다. 따라서 분산·분리 운영됨으로 인한 비효율성을 극복하고 서비스 제고 및 터미널 능력 확대·생산성 증대를 위해 터미널 운영의 통합이 필요하다.

다섯째, 약화조짐을 보이고 있는 항만경쟁력의 방지 및 강화가 필요하다. 우리나라 대표항만인 부산항의 경우 터미널 운영사의 과다로 인해 효율경쟁이 치열하다. 북항과 신항 간, 북항과 신항 내 터미널 운영사간에 전개되고 있는 효율경쟁이 확대되어 일부 터미널 운영사는 본격적인 적자경영 상태에 접어들 가능성도 우려되고 있다. 아울러 일부 운영사는 터미널 운영권 포기라는 극단적인 조치를 취할 것이라는 우려조차 제기되고 있는 상황이다. 부산항의 하역효율 인하경쟁은 항만이용자인 화주나 선사에게는 매우 유리한 여건으로 작용하고 있다. 그러나 화주 및 선사의 이익 증가가 터미널 운영사의 일방적인 적자경영에 의해 초래되는 것이라면 이익과 손실을 계량화하여 전체적인 손익을 따져볼 필요가 있다. 만약 모든 항만이용자가 국내기업이라면 그리고 항만이용자의 이익이 운영사의 손실보다 크다면 터미널 운영사의 손실은 불가피한 것이라고 할 수도 있다. 그런데

항만이용자의 상당수는 글로벌 기업이기 때문에 손익을 계량화해 볼 필요가 있다. 그러나 손익을 명확하게 따져보는 것은 용이한 일이 아니다. 여하튼 지나친 경쟁으로 말미암아 터미널 운영사의 불안정한 상태가 지속된다면 항만시설에 대한 투자 확대, 생산성 제고를 위한 추가 장비 투입, 우수 인력확보·유지 등은 수행하기 힘들게 될 것이다.

이와 같이 부산항이 불안한 상황을 보이게 되면 치열해지는 으뜸항만 경쟁에서 뒤처질 우려가 있다. 왜냐하면 터미널 운영사 간의 조정문제 등으로 인해 신항-북항 연계 미비 등 항만경쟁력 약화요인을 개선시키기 위한 방안이 추진되기 힘들기 때문이다.

2) 터미널 운영사 통합대안 및 장단점 분석

터미널 운영사의 대형화 방안으로서는 터미널 운영사 간 M&A 및 제휴 등을 강구할 수 있다. 이 중 터미널 운영사 간의 M&A가 가장 확실한 방안이다. 왜냐하면 M&A는 복수의 운영사를 하나로 만드는 것이기 때문이다. 물론 제휴를 통해 M&A와 유사한 효과를 누릴 수도 있다. 따라서 제휴전략을 활용할 수도 있다. 그러나 동일항만에서 터미널 운영사 간에 요율, 선석이용, 야드이용 등과 같은 모든 중요한 측면에서 경쟁사 간에 제휴한다는 것은 용이하지 않다. 감만부두의 선석통합 과정에서도 많은 어려움을 겪고 있음은 주지의 사실이다. 이러한 사실을 감안하면 제휴방식은 이론적으로 활용할 수 있는 선택지이기는 하나 우리나라 항만에서 실제로 활용되기는 힘들다.

이러한 상황에서 활용 가능한 대안으로는 다음의 세 방안을 강구할 수 있다. <대안 1>은 터미널 운영사 간의 자발적인 통합을 유도하는 것이다. <대안 2>는 임대기간 만료 시 계약을 해지하고, 분산된 터미널을 통합한 후, 단일터미널을 단일 임차인에게 임대하는 것이다. 이때 임차인을 단일

법인으로 설정한다. <대안 3>은 항만당국이 주도하여 통합을 유도하는 것이다. 구체적으로는 부산항만공사 및 터미널 운영사 모두가 공동으로 출자하는 대형 터미널 운영사를 별도로 설립하고 이 회사는 지주회사로 만들며 각 터미널에 자회사를 설립하는 것이다.

<대안 1>의 내용은 터미널 운영사 간에 자발적인 통합을 유도하는 것이다. 그런데 현재에도 감만부두 등을 대상으로 자발적인 통합을 유도하고 있으나, 사실상 추진에 어려움이 많다. 따라서 이 방안으로는 성과획득이 용이하지 않을 것으로 판단된다.

<대안 2>의 내용은 다음과 같다. 첫째, 향후 임대기간 종료 후에 갱신 계약을 체결하지 않는다. 둘째, 계약종료 후에는 부산·임대하고 있는 부두를 모두 통합하여 하나의 단위로 하여 임대한다. 통합대상 터미널의 범위는 통합효과를 최대화할 수 있는 범위로 설정한다. 셋째, 통합되는 터미널을 단일 터미널 운영사에게 임대한다.

<대안 3>의 내용은 다음과 같다. 첫째, 부산항만공사(BPA) 및 기존 부산항 터미널 운영업체를 하나의 터미널운영업체로 통합하는 것이다. 즉 BPA 및 부산항 터미널 운영사가 함께 참여하여 하나의 거대한 터미널 운영사를 새롭게 설립한다. 통합운영사는 부산항컨테이너터미널주식회사(BCTC)로 명명하고, 상법상의 주식회사로 설립한다.

둘째, 통합운영사는 지주회사로 설립하며 산하에 자회사를 다수 설립한다. 자회사는 현재 각 터미널을 운영하는 운영사로 지정한다. 즉 현재 각 터미널을 운영하고 있는 운영사를 지주회사의 산하로 편입하는 것이다. 그리하여 지주회사와 각 터미널 운영사 간에는 모기업, 자회사 관계를 유지한다.

셋째, 이때 통합운영사에 대한 출자비율이 중요한 문제로 대두하게 되는데, 출자비율은 각 터미널 운영사가 운영하고 있는 터미널의 능력이나 하역실적 등을 기준으로 참여사 간의 합의를 통해 결정한다.

넷째, 고객과의 계약은 두 가지 방안을 강구할 수 있다. i) 하나는 지주회사가 고객과 직접 계약하는 방안이다. 다만, 이 경우 실제 하역작업은 지주회사가 수행하지 않고 지주회사가 산하의 개별 운영사에 위탁하여 수행한다. ii) 다른 하나는 지주회사가 고객과의 계약조건을 결정하되, 계약의 당사자는 고객과 개별 터미널업체로 설정하는 것이다. 그리고 실제 하역작업도 개별 운영사가 수행한다.

다섯째, 각 터미널별 고객과 물동량은 지주회사가 결정하고 배분한다. 지주회사가 터미널별로 고객과 물동량을 배분할 경우에는 터미널별 지분에 일치되도록 하는 원칙을 수립하고 이 원칙에 부합하도록 배분한다. 그리고 각 운영사는 배분받는 고객과 물동량을 취급하고, 취급하는 물동량에 따른 수입을 수취한다.

여섯째, 지주회사에 대한 참여범위는 개방한다. 부산항의 모든 터미널 운영사를 대상으로 하는 것이 바람직하나, 초기에는 100% 참여가 힘들 것이다. 그리하여 우선 북항과 신항에 운영되고 있는 BPA의 임대부두로 설정하고 신항 민자부두의 포함 여부는 민자사업자와 협의하여 결정하도록 한다.

위에서 분석한 각 대안의 장단점은 다음과 같다.

<대안 1>은 업계의 자발적인 추진방식이기 때문에 가장 바람직한 방식이나, 이 방식으로는 성과 획득의 현실성이 부족하다.

<대안 2>의 경우 통합은 확실하게 달성할 수 있다. 문제는 통합시기이다. 왜냐하면 임대계약 만료는 터미널에 따라 상이하나, 대개 5~10년 후이기 때문이다.⁴⁸⁾ 따라서 많은 시간이 소요된다.

<대안 3>의 장점은 다음과 같다. 첫째, 각 운영사의 실질적인 통합이 가능해진다. 그리고 참여하는 운영사의 규모에 따라 상이하기는 하나 세계

48) 임대만료 기간이 자성대부두는 2019년, 감만부두의 3사는 2017년, 감만부두의 허치슨사는 2027년, 신감만부두는 2031년, 우암부두는 2016년, 신선대부두는 2011년임.

적 규모의 대형 터미널 운영사 탄생이 가능해진다. 특히 BPA가 지분을 출자하고 주도하게 됨으로써 통합의 실효성을 확보할 수 있다.

둘째, 터미널 간의 연대관계가 형성되어 규모의 경제효과 획득이 가능하다. 즉 각 터미널별 경쟁관계가 지양되고 협력관계가 유지됨으로써 분산되어 운영되고 있는 다수 터미널이 단일 터미널로 통합되는 효과가 발생하게 된다. 아울러 터미널 간의 경쟁이 억제되고 원가에 부응하는 요율을 확보할 수 있는 부수적인 효과도 발생한다.

그러나 <대안 3>은 다음과 같은 문제점을 내포하고 있다. 첫째, 지주회사 설립에 참여하지 않는 운영사가 출현할 수 있다. 그리고 참여회사가 적으면 적을수록 통합의 효과는 낮아진다.

둘째, 지분참여의 기준을 어떻게 결정하는가 하는 방법론을 둘러싼 의견일치가 힘들 수 있다. 지분을 결정과 기준의 산정은 각 운영사의 주도권 확보에 매우 중요하기 때문에 운영사 간에 이해관계가 첨예해질 수 있다.

셋째, BPA가 출자해야 하는 지분의 수준에 관한 문제가 제기된다. BPA의 지분율에 따라 통합운영사의 공기업적 성격이 강화될 수 있고 그럴 경우 이는 민영화에 대한 역행으로 인식될 수 있기 때문이다. 그러나 BPA가 통합을 주도하는 목적은 각 터미널별로 단절되어 규모의 경제효과를 획득하지 못하고 있는 현황을 개선하는 데 있다. 따라서 이러한 목적을 충족시킬 수 있을 정도의 출자비율이 적합한 것으로 판단된다. 또한 51% 이상을 출자하여 경영에 간섭하는 것은 바람직하지 않은 것으로 판단된다. 또한 「공공기관 운영에 관한 법률」에 의거 30% 이상의 지분을 획득하기는 제도적으로 곤란하므로 30% 미만으로 설정하는 것이다.

넷째, 터미널 간의 고객확보 경쟁이 사라지게 된다. 고객과 맺는 계약, 요율 결정을 지주회사가 주도하고 각 터미널은 정해진 고객과 물동량만 취급하기 때문에 서비스 경쟁, 생산성 향상 경쟁이 약화될 수 있다.

다섯째, 이용자로부터 비판을 받을 소지가 많다. 이 방안은 궁극적으로

경쟁시장을 독과점시장으로 변화시키는 것을 의미하므로 효율담합이라는 비판을 받게 되고, 나아가 생산성 제고노력 소홀 및 효율 인상이 이루어진다면 환적물량 유치도 힘들게 될 수 있다.

<대안 3>은 현실성 높은 방안이기는 하지만, 이상과 같은 문제점도 있기 때문에 이 방안을 활용하기 위해서는 그에 앞서 지분확보비용, 지분확보에 따르는 의사결정에 대한 참여비중 등을 충분히 강구할 필요가 있다.

그러나 이러한 문제점이 있음에도 불구하고 이 방안은 현실성이 매우 높다. 지분을 결정기준에 대해서는 이해관계를 조정하면 해소될 것이다. 그리고 생산성 향상 방안을 끊임없이 강구하고, 물량 인센티브는 지주회사 차원에서 강구하여 선사에 대한 서비스 약화 우려를 해소할 수 있을 것이다.

3) 통합 촉진방안

위에서 터미널 운영사의 통합 대안을 살펴보았으나, 어떤 대안도 터미널 운영사가 조속한 시기 내에 자발적 방식으로 통합하기는 쉽지 않다는 점을 알 수 있다. 그렇다고 하여 자발적인 통합이 이루어지기를 무작정 기다려서도 곤란할 것이다. 정부 및 항만당국이 어떠한 형태로든 개입하여 통합을 조기에 달성할 수 있도록 하는 통합 촉진방안이 필요하다. <대안 1>과 <대안 2>의 경우 통합 촉진방안으로서는 다음을 강구할 수 있다.

첫째, 통합의 목표시기를 설정하고, 이를 앞당기는 터미널 운영사에 대해서는 앞당기는 만큼 인센티브를 차등 제공한다. 인센티브로서는 임대료 조정, 향후 임대기간 연장 등을 강구하는 것이다. 즉 통합일정에 따라 인센티브를 차등 적용하는 것이다.

둘째, 통합 방안을 제시하지 않는 터미널 운영사에 대해서는 임대기간 만료와 함께 임대갱신을 하지 않고 계약을 종료하도록 방침을 설정한다.

셋째, 계약이 종료되는 터미널에 대해서는 위에서 언급한 바의 통합방안을 제시하고 통합을 단행한 운영사에 우선적으로 임대한다.

한편 <대안 3>의 경우에는 통합에 대한 터미널 운영사의 참여도가 낮을 것을 대비하여 BCTC에 대한 민간지분 참여 촉진 방안을 다음과 같이 제시한다. 첫째, BCTC에 대한 출자참여를 촉진하기 위해 인센티브 방안을 강구한다. 방안의 하나로서 현행 터미널의 운영권을 출자할 수 있도록 하는 방안을 강구한다.

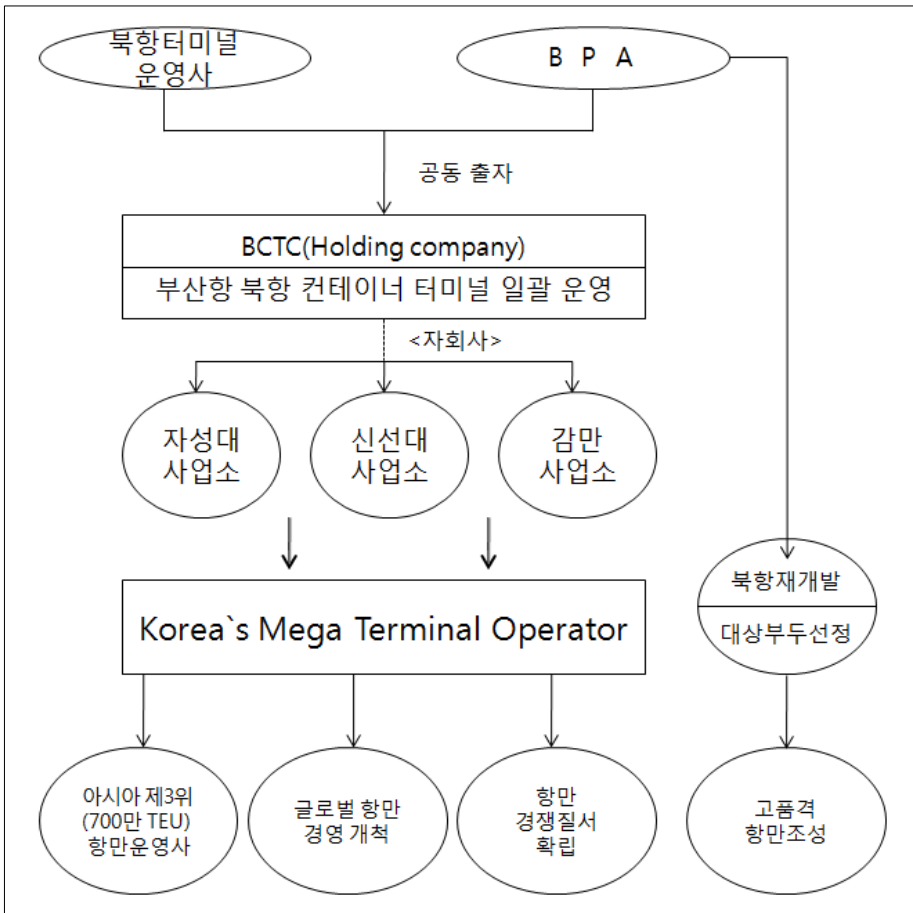
둘째, 「공공기관 운영에 관한 법률」 등에 저촉되지 않고 효율적 운영을 도모하기 위해 항만당국의 출자지분을 30% 미만으로 제한한다.

셋째, 향후 부산항신항 신규개발 사업권을 BCTC에 우선부여한다.

넷째, 부산항만공사의 해외항만사업 추진 시 BCTC와 공동으로 추진한다. 이때 출자기업에 단독사업을 추진하는 등 해외사업 주도를 허용한다.

다섯째, BCTC의 사업범위 확대를 강구한다. 단기적으로는 터미널운영업에 주력하지만, 중장기적으로는 화물운송주선업과 트럭킹사업 및 철도 화물운송사업과 항공화물운송사업으로의 확대방안을 강구한다. 그리고 필요 시에는 한국철도공사 및 인천공항공사 등의 일부 지분 출자방안도 강구한다.

이상의 통합내용을 그림으로 나타내면 다음과 같다.



| 그림 6-5 | 부산항 터미널 운영사의 통합과 BCTC 설립방안

4) 향후 추진일정

추진일정은 다음과 같이 설정한다.

| 표 6-7 | 터미널 운영사 통합 추진일정

- 추진계획 수립(1년 이내)
- 통합 희망 터미널과 운영사 의견 접수(6개월)
- 통합운영사 신설방안 강구(6개월)
- 출자자 출자방식 확정 및 BCTC 설립방안 확정(1년)
- 출자자에 대한 인센티브 부여 방안

5) 예상효과

터미널사업자 간 통합의 효과는 다음과 같이 예상된다.

첫째, 메가 터미널 운영사의 육성이 가능하다. 이 방안을 추진할 경우 북항 및 신항의 대다수 터미널을 통합운영하는 메가터미널 운영사가 출현하게 된다. BCTC가 북항을 모두 통합운영하게 될 경우에는 일시에 최소 700만TEU 이상의 물동량을 취급하는 아시아 제3위의 세계 수준급 대형 터미널 운영사 확보가 가능해진다.

둘째, 글로벌 대형 종합물류기업 육성이 가능하다. BCTC에 대한 민간 기업의 참여촉진을 위해 트럭킹 분야로 사업을 확대할 경우 항만과 내륙운송을 동시에 수행할 수 있게 되어 범위의 경제가 작용하게 된다. 뿐만 아니라 터미널 운영사에서 종합물류기업으로의 탈피도 가능하게 된다. 물류기업으로 변신하는 BCTC는 거대 종합물류기업으로 육성시킬 수 있다. 한국철도공사 및 한국공항공사가 일부 지분을 출자하여 철도운송사업, 항공화물취급사업을 동시에 수행할 수 있게 할 경우 대형 종합물류기업으로의 발전이 가능해진다.

셋째, 정부개입에 대한 신뢰성을 제고시킬 수 있다. BCTC는 초기단계에서는 항만공사가 주도하여 메가터미널 운영사로 설립된다. 중장기적으로는 항만공사의 지분을 주주사에게 매각하여 순수 민간기업으로 전환할 수 있다. 또한 그렇게 하는 것이 바람직하다. 이 경우 항만공사는 대형 민간기업(BCTC)의 설립과 정착을 위해 일정기간 역할을 수행하며, 대형기업으로 성장하여 안정단계에 접어들 경우 그 역할을 종료하여 공공기관의 신뢰성을 확보한다.

넷째, 부산항 북항의 운영비용 절감효과가 발생한다. 추연길·안기명은 부산항 북항을 통합할 경우의 통합효과를 분석한 바 있다.⁴⁹⁾ 이 연구는 부

49) 추연길·안기명, “부산항 컨테이너터미널 통합에 관한 연구”, 「한국항만경제학회지」, Vol. 26, No. 3, 2009. 9. pp. 207~228.

산항 컨테이너 터미널 운영사 및 부산항만공사 임직원을 대상으로 두 개의 통합대안을 설정하여 설문조사와 HPH 분석방법을 활용하고 있다. 통합효과로서는 가격경쟁력 제고효과(선사에 대한 협상력 제고, 부산항 터미널 이미지 제고, 경쟁항만에 대한 요율경쟁력 제고), 경영능력 제고효과(책임경영과 의사결정능력 제고, 경영수지 개선과 재무구조 개선, 글로벌 TOC화), 생산성 제고효과(선석활용 효율화로 하역시간 단축, 운영시스템 일원화로 비용절감, 노무공급체계의 개선으로 비용절감)로 구분하고 있다. 분석결과에 따르면 소통합(감만부두와 신감만부두의 7개 선석, 우암부두와 7부두의 7선석) 방식인 「시나리오 2」 보다는 대통합(감만부두, 신감만부두, 자성대부두 통합) 방식인 「시나리오 1」의 통합효과가 크다는 것이다.⁵⁰⁾

표 6-8 | 부산항 북항의 통합시나리오별 효과

| 내용 | 통합대안 | 상대적 중요도 |
|------------|--------|---------|
| 가격경쟁력 효과 | 시나리오 1 | 0.773 |
| | 시나리오 2 | 0.227 |
| 경영능력 제고 효과 | 시나리오 1 | 0.712 |
| | 시나리오 2 | 0.288 |
| 생산성 효과 | 시나리오 1 | 0.728 |
| | 시나리오 2 | 0.272 |

자료 : 추연길·안기명, “부산항 컨테이너터미널 통합에 관한 연구”, 「한국항만경제학회지」 Vol. 26, No. 3, 2009. 9, pp. 207~228(225~226)

위의 통합효과 산정은 설문조사 결과에 의한 것이기 때문에 정확성이 다소 부족하다는 문제점은 가지고 있으나, 이러한 통합효과로 인해 북항의 경쟁력 회복이 가능하다. 아울러 운영 포기 터미널을 우선적으로 인수하여 터미널 운영사의 적자경영을 사전에 예방할 수 있는 효과도 발생한다.

50) 안기명·김성용·추연길·김인수, “부산항 터미널의 운영 문제점과 경쟁력 간의 관련성 분석”, 「한국항해항만학회지」, 제32권, 8호, 2008. 10. pp. 667~674는 부산항 컨테이너 터미널의 문제점을 분석하고 이를 해결하기 위해서는 터미널 통합 등을 통해 가격경쟁력, 경영능력, 그리고 생산성을 증대시켜야 한다고 주장한 바 있다.

다섯째, 부산항 북항과 신항 연계활성화가 가능하다. 통합되는 터미널 운영사가 북항과 신항의 터미널을 동시에 운영하게 될 경우에는 북항과 신항의 동시 활성화가 가능하다.

여섯째, 선진항만으로서의 브랜드 구축이 가능하다. 이 방안에 의하면 세계 수준급 메가터미널 운영사 확보, 대형 종합물류기업 확보가 가능하기 때문에 부산광양항과 터미널 운영사의 브랜드 구축이 가능하다. 그리하여 세계 선진항만으로서 각국으로부터 벤치마킹의 대상의 지위를 확보할 수 있다. 이러한 효과의 결과로서 선진항만으로 발전하게 되는 것이다.

4. 글로벌 항만시장 개척전략

1) 글로벌 항만시장 개척주체의 전환

(1) 글로벌 항만시장 개척주체의 대안 설정 및 장단점 분석

글로벌 항만시장을 개척하고 경영해 나가기 위해서는 추진주체의 설정이 중요하다. 추진주체가 누가 되느냐에 따라 사업의 진행여부 및 성과가 상이하기 때문이다. 현재 정부는 터미널 운영업체를 포함한 일반 물류기업을 중심적인 주체로 간주하고 있다. 또한 터미널 운영사업뿐만 아니라 일반 물류사업도 진출대상사업에 포함시키고 왔다. 그런데 이 연구에서는 진출분야를 일반 물류사업보다는 터미널 운영사업에 중점을 두고자 한다. 일반물류사업과 터미널 운영사업은 엄연히 구분되기 때문이다. 그런데 현재 터미널 운영사업에 대한 투자주체 설정에 있어서는 선사를 배제하고 일반 물류기업 및 터미널 운영사 위주로 설정하고 있다. 그런데 투자주체를 이렇게 특정 업종에 제한시킬 필요는 없다고 판단된다. 이에 따라 글로벌 항만시장 개척주체를 터미널 운영사로 설정하는 방안(대안 1)과, 대형선사로

설정하는 방안(대안 2)의 두 가지를 강구할 수 있다. 각 대안별 내용과 장단점을 분석하면 다음과 같다.

① 대안 1(터미널 운영업체)

터미널 운영업체를 글로벌 항만 개척사업의 주체로 설정하는 방안이 <대안 1>이다. <대안 1>의 장점은 다음과 같다.

첫째, 항만하역시장의 규모를 확대해 나갈 수 있다. 우리나라 항만하역시장의 규모는 최근 들어 증가세가 둔화되고 있다. 1990년 이후 금융위기
에 의해 물동량이 대폭 감소한 2009년을 제외한 2008년까지의 18년간 항만
하역물량 규모를 한국항만물류협회 자료⁵¹⁾에 의거하여 살펴보면 일반화물
의 경우 1억 8,474만 톤에서 5억 1,354만 톤으로 2.78배, 연평균 5.84%의 성
장률로 증가해왔다. 그런데 이를 시기별로 구분하여 살펴보면 우려되는 현
상이 나타난다. 1990~2000년의 10년간에는 연평균 성장률이 7.87%이었는데
반해, 2000~2008년간에는 3.77%로 절반 이하로 주저앉았다. 컨테이너의 경
우도 유사하다. 1990~2008년까지의 18년간 전국항만에서 취급된 컨테이너
물량규모는 247만TEU에서 1,793천TEU로 6.3배, 연평균 11.6%의 성장률로
증가해왔다. 그런데 1990~2000년의 10년간에는 연평균 성장률이 12.42% 이
었으나, 2000~2008년간에는 10.7%로 성장률이 15% 정도 떨어졌다. 2000년
대 후반 들어오면 증가세가 더욱 떨어지고 있는 것이다. 2000~2004년의 4년
간에는 연평균 성장률이 16.2%이었으나, 2004~2008년간에는 5.4%로 성장률
이 무려 67% 떨어졌다. 이와 같이 최근으로 들어오면 들어올수록 컨테이너
물량의 감속이 빠르게 나타나고 있다. 이러한 점을 감안할 경우 항만물동
량은 성장곡선의 포화지점에 도달하고 있는 것이 아닌가 여겨질 정도이다.
따라서 항만물동량 증가세 하락 추세를 상승기조로 전환시킬 수 있는 새로
운 시장의 개척이 필요하다.

51) 한국항만물류협회, 「하역요람」 각 연도판.

| 표 6-9 | 전국항만 화물처리실적 추이

| 연도 | 일반화물(천 톤) | 컨테이너(천TEU) |
|--------------|-----------|------------|
| 1990 | 184,744 | 2469 |
| 1991 | 233,205 | 2637 |
| 1992 | 242,612 | 2799 |
| 1993 | 270,802 | 3132 |
| 1994 | 305,620 | 3836 |
| 1995 | 360,784 | 4488 |
| 1996 | 360,998 | 4898 |
| 1997 | 380,125 | 5475 |
| 1998 | 351,106 | 6102 |
| 1999 | 359,834 | 6904 |
| 2000 | 394,218 | 7959 |
| 2001 | 396,433 | 9990 |
| 2002 | 405,608 | 11890 |
| 2003 | 416,944 | 13186 |
| 2004 | 444,053 | 14523 |
| 2005 | 448,373 | 15216 |
| 2006 | 462,621 | 15964 |
| 2007 | 479,664 | 17544 |
| 2008 | 513,542 | 17927 |
| 2009 | 373,502 | 16341 |
| 1990~2000(%) | 7.87 | 12.42 |
| 2001~2008(%) | 3.77 | 8.71 |
| 1990~2008(%) | 5.84 | 11.64 |

주 : 일반화물은 한국항만물류협회 자료로 컨테이너는 제외(천 톤)

자료 : 일반화물은 한국항만물류협회, 컨테이너는 SP-IDC 자료

둘째, 터미널 운영사의 해외진출 촉진 및 매출액 증대가 가능하다. 터미널 운영사의 매출액은 취급물량 규모와 비례한다. 전술한 바와 같이 항만물동량의 증가폭이 감소하고 있기는 하지만, 절대규모는 꾸준히 증가하고 있기 때문에 매출액도 꾸준히 증가하고 있다. 항만물류업계에서 확인할 수 있는 2003년 이후의 자료에 의하면 일반화물 취급에 따른 수입규모는 2003년 6,934억 원에서 2008년 9,352억 원으로 증가해 왔다. 5년간 연평균 6.2%의 증가세를 유지해 온 것이다. 컨테이너의 경우는 자료가 명확하지

않아 통계청이 발표하고 있는 통계자료⁵²⁾를 살펴보았다. 일반화물 및 컨테이너를 모두 포괄하는 항만운영업으로 분류되는 수상화물취급업의 2008년도 매출액 규모는 2조 1,151억 원으로 나타났다. 1990~2008년의 18년간 그 규모는 4,081억 원에서 2조 1,151억 원으로 연평균 성장률이 9.6%이었다. 그런데 1990~2000년의 10년간 연평균 성장률은 9.2%이었으나, 2000~2008년간에는 10.1%로 오히려 미증하였다. 증가추세가 전술한 물량규모와는 달리 최근으로 들어올수록 다소 높은 특징을 보이고 있다.

| 표 6-10 | 운수업의 업종별 매출액 비교

단위 : 백만 원

| 연도 | 수상화물하역업 | 외항화물운송업 | 운송업총계 |
|--------------|-----------|------------|-----------|
| 1990 | 408,077 | 2,704,099 | 15540672 |
| 1991 | 521,746 | 3,450,375 | 18713345 |
| 1992 | 530,893 | 4,139,404 | 21729820 |
| 1993 | 623,627 | 5,117,642 | 25186766 |
| 1994 | 696,082 | 6,262,781 | 29180346 |
| 1995 | 813,953 | 7,888,646 | 34279336 |
| 1996 | 874,954 | 8,924,926 | 37721927 |
| 1997 | 930,723 | 11,949,433 | 58337457 |
| 1998 | 800,234 | 16,154,410 | 65025655 |
| 1999 | 871,474 | 15,150,553 | 49646499 |
| 2000 | 983,065 | 16,604,290 | 54634052 |
| 2001 | 967,011 | 17,193,214 | 60119702 |
| 2002 | 1,133,883 | 15,458,716 | 63488343 |
| 2003 | 1,107,960 | 16,661,736 | 67053366 |
| 2004 | 1,519,821 | 24,883,517 | 81629396 |
| 2005 | 1,651,942 | 24,916,341 | 86808870 |
| 2006 | 1,711,286 | 24,432,931 | 91415971 |
| 2007 | 1,698,391 | 31,498,799 | 102430262 |
| 2008 | 2,115,065 | 50,657,679 | 127622111 |
| 1990/2008(%) | 9.57 | 17.68 | 12.41 |
| 1990/2000(%) | 6.54 | 17.01 | 11.31 |
| 2000/2008(%) | 10.05 | 14.96 | 11.19 |

자료 : 통계청, 「운수업 조사보고서」, 각 연도판

52) 통계청, 「운수업 통계조사보고서」 각 연도판.

그런데 항만하역업의 전체 매출액 규모 2조 원 내외를 어떻게 평가해야 할 것인가 하는 문제가 발생하는데, 이는 궁극적으로 가치판단의 영역에 속한다. 이를 평가하기 위해 유사한 업종 및 외국의 동종기업과 비교해 보고자 한다. 먼저 우리나라 외항화물운송업의 매출액 규모는 2008년 50조 6,577억 원이었다. 항만하역업의 매출규모가 외항화물운송업의 4.2%에 불과한 것이다. 글로벌 터미널 운영사의 하나인 AP Moller사의 2008년도 매출액 31억 1,900만 달러(3조 4,933억 원)와 비교 시 60.5%, PSA International사의 항만 부문 연결 매출액 41억 3,400만 싱가포르달러(3조 5,346억 원)와 비교 시 59.8%에 불과하다. HPH사의 항만 부문 매출액 395억 9,400만 홍콩달러(5조 7,411억 원)와 비교하면 36.8%에 불과하다.⁵³⁾ 그리고 세계 전체 컨테이너 항만시장 규모 약 55조 원과 비교하면 3.8%에 불과하다.

표 6-11 | 국내 항만하역 부문과 주요 GTO와의 매출규모 비교

| GTO | 2008 | 2009 |
|---------------------------|-------------|--------|
| PSA International(백만\$달러) | 4,392(167) | 3,835 |
| APM(백만 달러) | 3,119(165) | 3,021 |
| HPH(백만H달러) | 39,594(271) | 33,427 |
| 우리나라 전체 하역수입(10억 원) | 2,115(100) | |
| 세계 전체 컨테이너 처리물량 및 매출액 | 5억TEU(55조원) | |

자료 : PSA International, *Annual Report*, 2009.; HPH, *Annual Report*, 2009.; Maersk, *Annual Report*, 2009.

주 : 1) PSA International사는 터미널 운영부문이며, HPH사도 항만운영사업 부문임

2) ()안은 우리나라 하역수입을 100으로 할 경우의 각 업체의 지수를 의미함

셋째, 터미널 운영사가 글로벌 항만 시장개척에 나설 경우 포화상태로 다가가고 있는 국내 항만시장의 한계를 타개할 수 있다. 동일한 물류업에 속하면서도 글로벌 사업을 적극 수행하고 있는 외항화물운송업의 매출액

53) Maersk, *Annual Report*, 2009.; PSA International, *Annual Report*, 2009.; HPH, *Annual Report*, 2009.

규모는 수상화물하역업(터미널 운영업)에 비해 1990년도에 6.63배 높았다. 그런데 이 비율이 2000년도에는 16.9배, 2008년에는 24.0배로 계속해서 높아졌다. 글로벌 사업을 적극 수행하고 있는 업종의 매출액 규모가 그러하지 않은 업종에 비해 훨씬 높음을 알 수 있다. 이러한 사정은 운수업 전체평균과 비교해 보아도 유사하다. 운수업 전체의 매출액 규모는 수상화물하역업에 비해 1990년도에 38.08배 높았다. 그런데 2000년도에는 55.6배, 2008년도에는 60.3배로 각각 상승하였다. 즉 일반 운수업의 평균 매출액 증가추이가 수상화물하역업의 매출액 증가추이보다 훨씬 높은 것이다. 이는 수상화물하역업의 글로벌화가 상대적으로 뒤떨어져 있음을 반증하는 것이라고 할 수 있다.⁵⁴⁾

그러나 터미널 운영사를 글로벌 항만 시장개척의 주체로 설정하는 <대안 1>은 다음과 같은 단점도 갖는다. 첫째, 능력 있는 대형선사를 활용할 수 있는 기회를 상실하게 된다. 이로 인해 해외진출사업의 실효성을 기하기 힘들 수 있다.

둘째, 국내사업에 치중해 있는 터미널 운영업체로서는 현지에 관한 정보획득에 시간 및 코스트가 소요되므로 진출사업을 둘러싼 의사결정이 선사보다는 지연될 가능성이 높다.

셋째, 글로벌 시장 진출에 필요한 능력양성에 소요되는 시간과 코스트가 상대적으로 많이 요구된다. 터미널 운영사는 자금력, 인력, 정보력 등의 측면에서 세계적 수준에 미흡하며 국내 대형선사에 비하면 아직 열위에 있기 때문이다.

② 대안 2(대형선사)

대형선사를 글로벌 항만 시장개척의 주체로 설정하는 방안이 <대안 2>이다. <대안 2>는 한진해운 및 현대상선 등 대형선사가 아래 표에 나와 있

54) 김형태, “항만하역사업, 해외진출사업 시급한 이유”, 「쉬핑투데이」 인터넷판, 2010. 10. 4.

는 바와 같이 해외항만에서 다수의 터미널을 확보하여 GTO로 성장해 있는 현황을 반영하는 방안이다. 또한 정부가 글로벌 물류네트워크 정책을 도입하여 물류기업을 중심으로 해외항만·물류시장 진출을 추진하고는 있으나, 성과가 기대만큼 획득되고 있지 못한 현실을 반성하는 의미를 갖고 있는 방안이기도 하다.

| 표 6-12 | 국내 대형선사의 해외 전용터미널 확보 현황

| 한진해운 | 현대상선 |
|--|--|
| 룽비치항(1991년), 오사카항(1992년), 도쿄항(1994년), 카오슝항(1998년), 오클랜드항(1999년), 시애틀항(2001년), 앳워프항(2006년), 로테르담항(2008년), 알제시라스(2010년), 하이퐁항(2011년), 잭슨빌항(2014년) | 카오슝항(1996년), 룽비치항(1999년), 타코마항(1999년), 로테르담항(2013년) |

자료 : 한진해운 및 현대상선 내부자료에 의함

이 방안의 장점은 다음과 같다. 첫째, 대형선사의 해외항만 진출을 촉진할 수 있다.

둘째, 해외항만 진출사업에 대한 의사결정이 신속하게 이루어질 수 있다. 대형선사는 사업의 특성상 기항하는 해외항만에서 터미널을 확보하기 위해 다양한 노력을 기울이기 때문에 누구보다도 현지 터미널에 대한 정보가 밝다. 아울러 터미널 확보와 관련된 타당성 분석에 있어서도 많은 노하우를 가지고 있기 때문에 정확한 분석과 신속한 판단을 내릴 수 있다.

셋째, 해외시장 진출에 필요한 능력양성에 소요되는 시간과 코스트를 줄일 수 있다. 우리나라의 현 실정으로는 대형선사가 터미널 운영사보다 자금력, 인력, 정보력 등의 여러 가지 측면에서 우위에 있다. 따라서 경쟁력 우위를 확보하고 있는 대형선사를 활용함으로써 능력이 다소 떨어지는 터미널 운영업체를 육성하는 데 소요되는 시간과 코스트를 절감할 수 있다.

그러나 <대안 2>는 다음과 같은 단점을 갖는다. 첫째, 터미널 운영사의 해외진출이 지장을 받을 우려가 있다. 둘째, 국내 터미널 운영사의 사업규모 확대가 곤란하다.

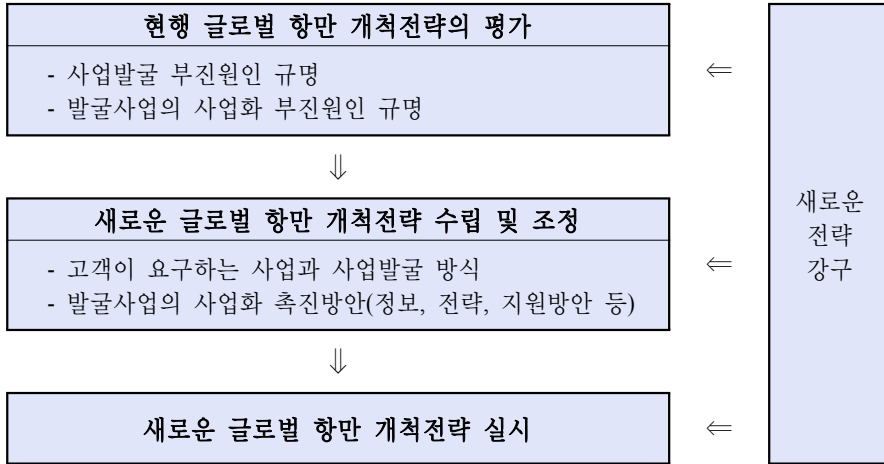
(2) 최적대안

이상의 분석을 통해 터미널 운영업체 위주이든 대형선사 위주이든 모두 나름대로의 장단점을 갖고 있음을 알 수 있었다. 그런데 종합적인 관점에서 보면 대형선사이든 터미널 운영업체이든 국적기업에 의한 해외항만 진출사업은 모두 바람직하고 권장할 만한 일이다. 따라서 어느 일방의 주체를 외면해서는 안 되며, 어느 일방의 주체에게만 우선권을 부여하는 것도 합리성이 결여된다. 그리하여 이 연구에서는 대형선사 및 터미널 운영업체 모두를 글로벌 항만 개척사업의 주체로 설정하고자 한다. 그리고 글로벌 항만 진출사업의 주체가 누가 되든 지원을 요구할 때에는 동일한 기준에 입각하여 동일한 수준의 지원조치를 강구하는 것이 중요하다.

2) 글로벌 항만 개척전략의 전환

다음으로는 현행 글로벌 물류네트워크 구축전략의 일부를 전환할 필요가 있다. 현재 글로벌 물류네트워크 구축전략은 전술한 바와 같이 해외 물류시설을 투자의 주요대상으로 설정하고 있고 국내 물류기업을 투자의 주요주체로 설정하고 있다. 그리하여 일반 물류사업이든 항만운영상업이든 동일한 전략하에 추진하고 있다. 그런데 일반 물류사업과 항만운영상업은 유사한 측면도 있으나, 상이한 측면도 있다. 이에 따라 항만운영상업을 일반 물류사업과 분리하여 취급할 필요가 있다. 그러면 글로벌 항만 개척사업의 실효성 제고 전략을 수립하기 위해서는 어떠한 추진정책이 요구되는 것일까. 이를 분석하기 위해서는 다음과 같은 분석절차가 필요하다.

| 표 6-13 | 글로벌 항만 개척전략의 강구절차



(1) 현행 글로벌 항만 개척전략의 평가

우선 무엇보다도 글로벌 항만 개척이 제대로 이루어지지 않고 있는 이유를 명확하게 밝혀야 한다. 그렇게 해야만 문제점을 제거할 수 있는 해결방안의 도출이 가능하기 때문이다. 이를 위해서는 우선 글로벌 항만 개척사업의 발굴이 부진한 이유를 규명해야 한다. 이와 관련된 정책으로 정부는 2006년에 기본계획을 수립하여 전 세계를 대상으로 하는 글로벌 물류사업으로 100여 개의 프로젝트를 리스트로 선정한 바 있다. 그런데 이 중 타당성 분석이 진행된 사업은 11개에 이른다. 문제는 사업타당성 분석단계에 이른 프로젝트가 전체의 10% 정도에 이르는 부진사유가 무엇인가를 명확하게 밝혀야 한다.

표 6-14 | 글로벌 물류네트워크 구축사업의 추진 현황

| 항목 | 대상사업 |
|--------------|--|
| 타당성조사사업(11건) | 베트남 봉타우항 개발사업, 러시아 극동지역 항만(자루비노항, 나홋카항, 블라디보스토크항) 개발사업, 그리스 팀바키온항 개발사업, 동유럽 항만(콘스탄자항, 트리에스테항) 개발사업, 중국 련원강항 개발사업, 오만 두쿰항 개발사업, 러시아 타간로그항 개발사업, 푸에르토리코 폰세항 개발사업 |
| 추진사업(1건) | 러시아 나홋카항 개발사업 |

둘째, 사업타당성 분석은 이루어졌음에도 불구하고 사업화에 이르지 못한 사업이 많은데 그 이유도 명백하게 밝혀져야 한다. 사업타당성이 낮은 것으로 분석된 일부 사업을 제외하고는, 장단기적으로 추진의 필요성은 있는 것으로 제언된 사업들이 있다. 그럼에도 불구하고 제대로 사업화되지 못한 프로젝트가 있는데 문제는 왜 사업화 부진비율이 높으냐 하는 것이다. 여기에는 여러 가지 이유가 있을 것이다. 투자대상 시기에 2008년 및 2009년 등 세계적인 금융위기를 맞이한 어려운 시기에 포함되어 있다는 점, 사업규모가 대규모이어서 국내의 비교적 영세한 터미널 운영사로서는 감당하기 쉽지 않다는 점, 경쟁력 있는 자금 확보가 용이하지 않다는 점, 현지국 사정의 변화로 인한 사업의 소멸 등이 작용했을 것이다. 여하튼 이러한 다양한 요인 중 어떤 요인이 핵심적인 요인이었는지가 해명되어야 한다. 이러한 원인규명이 먼저 이루어져야만 사업발굴방식의 개선을 통한 적정사업의 발굴 및 사업화 추진율의 제고가 가능할 것이기 때문이다.

(2) 물류사업과 터미널 운영사업의 경영기반 비교

다음으로는 종래와 상이한 새로운 시장개척전략을 수립해야 한다. 여기에서 새로운 시장개척전략이란 종래와 상이한 전략을 의미한다. 전술한 바와 같이 종래에는 터미널 운영사업이나 일반 물류시설 운영사업을 구분

하지 않고 동일한 전략으로 접근해 왔다. 그런데 향후에는 이를 구분할 필요가 있다. 왜냐하면 일반물류사업과 터미널 운영사업은 근본적으로 상이한 측면이 있기 때문이다. 글로벌 항만시장 개척사업에 대한 추진전략과 일반 물류시장 개척에 대한 추진전략은 상이하게 설정해야 한다. 그 이유는 다음과 같다.

첫째, 일반 물류업 예를 들어 창고·운송업 분야로 진출하는 사업자의 경우에는 큰 자산을 갖지 않고도 진출이 가능하다. 소위 비자산형(non asset type) 사업이 가능하다는 점이다. 이에 반해 터미널 운영사는 스스로 운영하기 위한 터미널을 자산으로 확보하고 있어야 한다. 물론 터미널의 임차도 가능하다. 그러나 여하튼 터미널을 임차 내지 확보하지 않으면 터미널 운영사업을 수행하기가 불가능하다. 다시 말해 터미널 운영사업에 소요되는 자금규모가 일반 물류사업에 소요되는 자금규모에 비해 월등히 많다는 점이다.

둘째, 사업수행에 따르는 리스크 또한 터미널 운영사업의 경우가 훨씬 크다는 점이다. 이는 매몰비용(sunk cost)의 차이에 기인한다. 창고·운송업의 경우에는 큰 매몰비용 없이 해외사업 진출이 가능하나, 터미널 운영업에는 상당한 매몰비용이 투입된다. 따라서 해외진출에 따르는 리스크가 크다. 이는 현지에서의 사업진입·퇴출시장의 형성 여부와도 직결되어 있다. 일반 물류업의 경우 시장진입은 대부분 개방되어 있고, 투자자금에 대한 제약도 거의 없기 때문에 소규모 투자비로 해외진출이 가능하다. 더구나 중고 자산의 매매시장이 형성되어 있기 때문에 퇴출비용도 크지 않다. 이에 반해 터미널 운영사업의 경우에는 진입규제가 있을 수 있고, 제도적인 진입규제는 없다 하더라도 터미널을 확보하지 못하면 사업을 수행할 수 없는 제약이 따른다. 즉 터미널 운영업의 경우에는 대규모 투자비가 소요된다. 그리고 중고 매매시장은 그 때 시점의 사정에 의해 결정되므로 퇴출하려고 해도 구입자가 나타나지 않을 수도 있다. 이와 같이 진입·퇴출이 실

제로는 자유롭지 않기 때문에 리스크가 크다.

셋째, 창고·운송업 분야의 해외진출에 있어서는 현지 정부나 항만당국의 영향력이 그다지 크지 않으나, 터미널 운영업 분야의 진출에 있어서는 그 영향력이 지대하다. 그 이유로서 전자의 경우에는 사업자수가 많은 반면 지배적인 사업자수가 적은 점에 기인한다. 후자의 경우에는 반대로 사업자수는 적은 반면 특정 사업자가 당해 항만시장을 주도할 가능성이 크다는 점, 그리고 항만공간의 개발에 제약이 따른다는 점 등에 기인한다. 따라서 터미널 운영업의 경우는 창고·운송업과 같이 원하는 시점과 원하는 지역으로 상시 진출하기가 힘들다. 입찰 등으로 항만당국의 터미널을 임차하거나, 항만당국의 개발계획에 맞추어 스스로 터미널을 건설·확보하거나 하는 두 가지 방법밖에 없다. 이와 같이 글로벌 터미널 운영사업에 진출하는 경우에는 리스크가 크고, 항만당국과의 관계 또한 밀접성을 요구받는다. 따라서 해외진출 시 창고·운송업이 고려해야 하는 요건보다 터미널 운영업 진출에 대해 고려해야 하는 요건이 훨씬 복잡하고 그 요건을 충족하기도 어렵다. 터미널 운영업의 해외진출이 창고·운송업처럼 용이하지 않은 것은 바로 이러한 이유에 기인한다.

넷째, 현지 당국과의 관계구축에 있어서도 차이가 발생한다. 터미널 운영사업 진출 시에는 현지 항만당국과의 관계 구축 및 유지가 거의 필수적이다. 그리고 터미널 운영업 진출 시에는 그에 앞서 반드시 현지 항만당국과 직접 교섭, 협의 및 거래가 필요하다. 왜냐하면 터미널 운영을 위해서는 터미널 건설허가, 항만당국의 입찰에 대한 참가, 하역사업에 대한 허가 등 항만당국으로부터의 허가 등이 필요하기 때문이다. 일반 물류사업의 경우에는 그럴 필요가 거의 없다는 점과 뚜렷이 대비된다. 바로 이 점이 해외진출에 있어서 일반 물류업과 터미널 운영업 간의 주요 차이점이라고 할 수 있다. 이러한 차이로 인해 각 사업분야에 대한 해외진출에 있어서 기업전략의 차이가 발생한다.

다섯째, 고객 확보 측면에 있어서도 차이가 발생한다. 예를 들어 창고·운송업의 경우에는 화주나 선사 등이 사업자를 평가해 준다. 창고·운송업에 있어서는 화주 및 선사 등 고객의 평가가 중요한 것이지 항만당국의 평가가 그렇게 중요한 것은 아니다. 그러나 터미널 운영사업의 경우에는 항만당국이 중요한 평가주체가 된다. 따라서 터미널 운영업체가 해외진출을 용이하게 하기 위해서는 화주나 선사 등으로부터 신뢰를 받는 것도 중요하지만, 항만당국으로부터 신뢰받는 기업으로 성장하는 것이 더 중요하다. 항만당국이 신뢰하는 기업이란 집화능력과 자금력, 지역사회·당해 항만에 대한 공헌도 등이 높을 것으로 판단되는 기업이다. 이러한 역량을 확보하고 있는 기업을 총칭하여 ‘브랜드 있는 기업’이라고 할 수 있을 것이다. 창고·운송업의 경우에는 브랜드가 다소 미흡하다 하더라도 저렴한 코스트로 뛰어난 서비스를 제공해 주기만 하면 현지의 고객이 선호한다. 그러나 항만당국이 선호하고 유치하려는 해외 터미널 운영업체는 단순히 최소비용을 제공하는 사업자에만 그치지 않는다. 당해 항만과 당해사회에 기여할 수 있는 브랜드 있는 기업이 선호되는 것이다. 대형선사, 대형 하역회사 등 소위 GTO들이 글로벌 항만시장을 주도하고 있는 이유는 바로 여기에 있다고 판단된다. 오늘날 GTO로 성장해 있는 PSA International, DPW 등은 국가가 후원·보증하고 있는 기업들이다. 기타 HPH, HHLA, ICTSI 등 하역회사형 GTO들도 브랜드가 있는 초국적 거대기업이다. 이를 제외한 나머지 GTO 등은 대부분 Global Carrier 등인데, 이들은 실수요를 갖고 있다. 이와 같이 글로벌 항만시장을 주도하고 있는 터미널 운영업체는 스스로 실수요를 갖고 있거나, 아니면 글로벌 브랜드를 갖고 있는 기업들이 대부분이다.

| 표 6-15 | 사업분야별 해외투자조건 비교분석

| 비교항목 | 일반 물류사업 | 터미널운영업 |
|---------------------|----------------------|-----------------------------|
| 투자규모 | 소형~대형 | 대형 |
| 투자자산의 유형 | 자산형~비자산형 | 자산형 |
| 리스크 | sunk cost가 낮아 작은 리스크 | sunk cost가 높아 높은 리스크 |
| 진입·퇴출 규제 | 거의 없음 | 제도적으로는 없다고 해도, 실질적으로는 작용 |
| 퇴출비용 | 중고시장 형성 등으로 저렴 | 중고시장 미형성으로 고가 |
| 현지 항만당국, 정부와의 관계 | 필요에 따라 상이 | 필수 |
| 고객 | 화주 | 화주, 선사, 항만당국 |
| 고객의 선호기준 | 서비스, 코스트 | 서비스, 코스트, 집화력, 브랜드 |

(3) 글로벌 항만 개척전략의 전환

위와 같은 글로벌 터미널 운영사업의 특수성을 감안하여 다음으로는 우리나라 항만기업의 글로벌 항만시장 진출을 촉진하기 위한 추진정책을 제안하고자 한다. 구체적인 방안은 다음과 같다.

첫째, 투자주체로 하여금 현지의 정부나 항만당국과 교섭·거래를 통해 요청받는 방식으로 진출하도록 유도하는 것이 바람직하다. 무턱대고 제3국 기업이나 GTO 등과 경쟁하여 진출하도록 하는 것은 리스크가 지나치게 크다. 물론 대형선사가 기항전략에 따라 스스로의 판단하에 자력으로 진출하려는 경우에는 정부가 특별히 유도해야 할 이유나 근거가 없다. 그러나 아직 우리나라 항만운영기업은 규모, 브랜드, 자금 등의 측면에서 GTO와 비교하면 경쟁력이 열위하기 때문에 GTO와 동일한 조건으로 진출하려고 하면 성공할 가능성이 낮다. 따라서 현지국가 및 현지항만과 밀접한 관계를 맺고 접근하도록 유도하는 것이 효율적이다.

둘째, 운영하는 터미널사업의 범위를 확대해야 한다. 현재에는 불특정 다수 이용자가 이용하는 컨테이너 터미널 및 일반부두 등을 주요 대상으로 하고 있다. 그런데 대상사업을 반드시 컨테이너 터미널이나 일반부두 등

정기선 부두로 제한할 필요가 없다. 정기선 부두이든 부정기선 부두이든 구분할 필요가 없다는 것이다. 이용자가 불특정 다수이든 특정 소수이든 구분할 필요도 없다. 이와 같이 투자대상사업의 범위를 확대해 나가야 한다.

셋째, 투자방식을 개선해 나가야 한다. 예를 들면 입찰방식에 의한 대규모 자본투자 방식도 필요하기는 하나, 반드시 이 방식에 구속될 필요는 없다. 현지 항만운영기업의 지분을 확보하거나 현지로 진출하는 국내선사, 화주 또는 외국선사와 공동으로 투자하는 방식도 활용할 필요가 있다. 특히 선사나 화주와 동반 진출할 수 있는 방안을 강구하는 것이 중요하다. 이럴 경우 각자의 분야에서 가지고 있는 역량을 최대화하여 시너지 효과를 발휘할 수 있을 것이기 때문이다. 그러나 어느 일방이 원하지 않는 강제적인 방식의 동반진출은 오히려 역효과를 초래할 가능성이 높기 때문에 유의할 필요가 있다.

넷째, 단계별 추진전략이 필요하다. 진출의 어느 단계이든 불문하고 동일한 투자전략을 실시하기보다는 진출단계 및 진출정도에 따라 투자전략을 달리할 필요가 있다. 예를 들어 해외진출 초기단계에서는 현지의 기존 터미널 운영업체에 지분투자를 행하는 정도로 그치게 하는 것도 하나의 대안이 된다. 그리고 어느 정도 성장단계에 이르거나, 독점적 운영권 확보 등 안정적 운영기반이 구축될 경우에는 현지기업의 M&A, 또는 직접투자를 통한 신규개발, 항만당국의 터미널 임차 등의 전략을 활용하도록 유도하는 것이 바람직하다.

다섯째, 해외진출기업으로 하여금 현지의 항만당국 및 국가가 선호하는 기업이 되도록 유도해야 한다. 글로벌 항만시장에 진출하기 쉬운 기업은 국제적인 브랜드를 갖고 있는 기업이다. 왜냐하면 현지 국가 및 항만당국은 무명의 외국기업을 유치하지는 않기 때문이다. 이를 위해서는 해외로 진출하려는 국내기업이 먼저 국내시장에서 지명도와 브랜드를 쌓도록 유도해야 한다. 국내시장에서 성장하지 못한 기업이 해외시장에서 인정받기는 힘들기 때문이다. 이를 위한 최고의 방안은 정부가 해외진출 가능기업

을 국내에서 먼저 대형화시키는 것이다. 터미널 운영사이든 선사이든 국내에서 대형화되고 인정받는 기업으로 만들어야만 세계적으로도 인정받을 수 있는 기업이 될 수 있기 때문이다.

여섯째, 정부 또한 현지국가 및 현지항만과 좋은 관계를 구축하고 유지해야 한다. 이를 바탕으로 현지로 진출하려는 우리기업에 보증방식을 취하면 더욱 바람직하다. 이는 궁극적으로 범정부차원의 지원체제 및 항만의 교가 필요하다는 것을 의미한다.

일곱째, 진출국가 선정에 있어서도 전 세계를 대상으로 하기보다는 선택과 집중이 필요하다고 판단된다. 왜냐하면 초기단계에서는 역량의 분산보다는 집중을 통한 실효성 제고가 요구되기 때문이다. 상대방 국가로부터 진출요청을 받는 경우를 제외하고 초기단계에서는 인접지역, 그리고 우리나라 및 국내기업에 우호적인 국가 및 지역을 선정하는 것이 바람직할 것이다. 그렇게 하는 것이 진출에 소요되는 시간을 단축시킬 수 있기 때문이다. 그리고 해외시장 진출이 어느 정도 안정적인 단계에 도달할 시점에서는 대상을 전 세계로 확대하도록 한다.

이상에서 분석한 글로벌 항만 개척전략의 전환내용을 요약하면 다음과 같다.

| 표 6-16 | 글로벌 항만 개척전략의 전환 방향

| 항목 | 내용 |
|-------------|---|
| 투자대상 | 불특정 다수 이용 터미널 → 불특정 다수·특정 소수 이용 터미널 |
| 투자주체 | 단독 → 단독·공동(화주, 선사) |
| 투자방식 | 입찰·신규투자 → 입찰·신규투자·지분확보·M&A |
| 단계별 전략 차별화 | 동일 → 단계별(초기, 성장기, 안정기 등) 차별화 |
| 기업 이미지 제고 | 브랜드 구축 및 국내에서 사전에 대형화 추진 |
| 양국 정부간 관계 | 밀접한 관계 구축, 항만외교 지속 |
| 진출지역, 국가 선정 | 전 세계(역량분산) → 선택과 집중을 통한 역량강화(중국, 베트남, 극동러시아, 중앙아시아 등) |

3) 항만 간 국제협력체제 강화

우리나라가 글로벌 항만경영을 추진해 나가기 위해서는 전술한 바와 같이 국내기업의 해외진출, 즉 상업적 진출에만 역점을 두어서는 불충분하다고 판단된다. 터미널 운영사의 해외시장 진출도 중요하지만, 이를 측면에서 지원하는 지원정책이 필요하다. 지원정책이란 국제항만사회에 대한 공헌도를 높여나가는 것을 의미한다.

오늘날 선진국 항만들의 상당수는 ODA(Overseas Development Assistance : 공적개발원조) 사업의 일환으로 개도국 항만에 많은 지원을 행하고 있다. 특히 일본은 ODA 사업의 일환으로 항만개발계획수립 지원, 무상자금 지원, 저리의 유상지원 등도 행하고 있다.

물론 ODA 사업이 우리나라 항만운영기업의 상업적인 해외진출사업과 직접적인 연계관계를 갖고 있다고 하기는 힘들다. 그러나 항만에 대한 ODA 사업추진이 우리나라 항만과 우리나라 항만기업의 원조대상국에 대한 영향력을 확대시키는 계기가 되는 것은 명백하다. 그리고 이는 중장기적으로 우리나라 항만기업의 해외진출을 촉진하는 작용을 하게 될 것이다.

우리나라는 2010년 24번째로 DAC(Development Assistance Committee : 개발원조위원회)에 가입하여 공여국의 지위를 확보하였다. 그러나 공여비중은 매우 낮은 실정이다. 우리나라의 2009년도 GNI 대비 ODA 비중은 0.10%로서 1999년 0.08%에 비해 높아지기는 하였다.⁵⁵⁾ 그러나 2008년도 DAC 가입국 평균치 0.47%와 비교하면 21%를 차지하는 데 불과하다. 유엔은 2015년 GNI 대비 ODA 비중의 목표치를 0.7%로 끌어올릴 계획이기 때문에 우리나라도 이에 적극 대응해 나가야 할 것이다.⁵⁶⁾

우리나라는 최근 들어 해외로부터 많은 국제협력을 요청받고 있다. 중앙아시아의 투르크메니스탄으로부터는 광산개발과 항만개발을 동시에 요

55) 외교통상부(<http://www.mofat.go.kr/state/multiplomacy/achievement/index.jsp>)

56) 외교통상부(<http://www.odakorea.go.kr/html/support/international.php?bid=b2>)

청받고 있다. 그리스 팀바키온항, 콩고민주공화국 바나나항, 오만 두쿰항, 카메룬 림베항 등으로부터도 자국 항만개발에 대한 참여를 요청받은 적이 있고, 이 중 일부사업은 진행 중에 있다. 그리고 아세안지역과도 협력관계를 모색·구축하고 있는 상황이다.

표 6-17 | 해외항만개발 협력사업의 추진 현황(2010년)

| 국가 | 항만 |
|---------|---------|
| 투르크메니스탄 | 투르크멘바쉬항 |
| 콩고민주공화국 | 바나나항 |
| 카메룬 | 림베항 |

자료 : 국토해양부, 항만투자협력과에 의함

이러한 움직임은 향후 보다 가속화될 것이다. 그리고 개도국 및 신흥국 등으로부터의 요청에 적극 대응해 나가야만 국제사회로부터 인정받아, 우리나라 항만과 항만기업의 영향력을 확대하는 데 도움이 될 것이다. 따라서 향후에는 항만 ODA 사업에 대한 비중 증대, 항만개발계획 수립 지원, 항만건설링 기능 확대 등을 추진해 나가야 한다.

5. 관광항만의 육성

1) 관광항만 육성의 필요성

관광항만을 육성해야 할 필요성은 다음과 같다.

첫째, 신규 부가가치 창출원의 발굴이 필요하기 때문이다. 물동량 취급만으로는 부가가치 창출에 한계가 있다. 중국과 일본이 최근 들어 우리나라를 의식하는 항만정책을 추진하고 있는데 이는 궁극적으로 우리나라 항만을 경유하는 자국 수출입물량의 축소에 목적이 있다. 이에 따라 향후 우리나라를 경유하는 중국과 일본의 환적물량 증가세 둔화가 예상되기 때문에 환적물량 유치에만 의존하는 정책은 리스크가 높다. 또한 우리나라의

외국기업 유치 매력도가 상대적으로 낮다. 미국, 유럽 및 아시아의 주요 외국기업을 대상으로 실시한 설문조사에 의하면 아시아 주요국가 중 우리나라에 대한 투자매력도가 상대적으로 낮은 편이다.

표 6-18 | 미국, 유럽, 아시아 주요기업의 아시아 각국의 투자매력도 비교

| 국가 | 아시아에서 가장 매력 있는 국가 (상위 10개국)(%) | 2007년도 투자사업 건수 (아시아 상위 10개국) |
|-------|-----------------------------------|---------------------------------|
| 일본 | 27 | 166 |
| 중국 | 27 | 1,171 |
| 인도 | 11 | 676 |
| 홍콩 | 10 | 141 |
| 싱가포르 | 10 | 239 |
| 한국 | 5 | 71 |
| 베트남 | 4 | 280 |
| 말레이시아 | 1 | |
| 태국 | 1 | 120 |
| 타이완 | 1 | |
| 필리핀 | | 93 |
| 인도네시아 | | 77 |

자료 : JETRO, 「欧米アジア外国企業の対日投資関心度調査 2008」, 2008.

물론 이는 단년도의 조사결과이기는 하지만, 비교의 의미는 있다고 할 것이다. 이를 보면 우리나라에 대한 외국인투자기업의 유치가 쉽지 않을 것임을 알 수 있다. 따라서 물류 이외의 새로운 부가가치 창출원의 발굴이 필요하다.

둘째, 새로운 항만부가가치 창출원으로서 항만관광객 유치 기반을 조성하여 항만관광객을 유치하는 것은 좋은 방안이 될 수 있다. 항만관광객 유치는 물동량을 취급할 때보다 더 많은 부가가치를 창출하기 때문이다. 절대적인 비교는 곤란하지만, 환적물동량 TEU당 부가가치는 약 18만 2,844 원임에 반해⁵⁷⁾ 관광객은 다음 표에 나와 있는 바와 같이 1인당 1,000달러 내외에 이르고 있다.

| 표 6-19 | 2002-2008년간 관광수입 및 1인당 평균 소비액 추이 단위 : 달러

| 연도 | 합계 | 성장률(%) | 1인당 평균소비액 |
|------|-----------|--------|-----------|
| 2002 | 5,918,800 | -7.10 | 1,110 |
| 2003 | 5,343,400 | -9.70 | 1,129 |
| 2004 | 6,053,100 | 13.30 | 1,045 |
| 2005 | 5,793,000 | -4.30 | 968 |
| 2006 | 5,797,800 | -0.60 | 936 |
| 2007 | 6,093,500 | 5.80 | 945 |
| 2008 | 9,017,100 | 48.00 | 1,294 |

자료 : 한국관광공사, 「국내관광수지」, 2009.; 김향자, 「제3차 관광개발기본계획 수립을 위한 기초연구」, 2009, p. 257

그리고 우리나라 관광산업은 부가가치유발효과, 취업유발효과 및 외화
가득들 등에서 타 산업에 비하면 고부가가치 산업에 속한다. 2008년 기준 관
광산업의 부가가치 유발효과는 64.2%로 제조업(56.6%), 수출산업(53.3%)보다
높은 것으로 나타났다. 그리고 취업유발계수도 10억 원당 15.5명으로 제조업
의 9.2명보다 많은 것으로 나타났다. 또한 2007년 기준 관광산업의 외화가득
들은 휴대폰 52%, 반도체 43%, 수출 53.3%보다 높은 88%로 나타났다.⁵⁸⁾

| 표 6-20 | 관광사업체 부가가치액 현황 단위 : 백만 원

| 구분 | 총부가가치액 | 구성비(%) | 순부가가치액 | 구성비(%) |
|----------|-----------|--------|-----------|--------|
| 여행업 | 1,061,761 | 26.8 | 999,825 | 29.5 |
| 관광숙박업 | 1,036,804 | 26.1 | 800,911 | 23.7 |
| 관광객이용시설업 | 130,611 | 3.3 | 86,044 | 2.5 |
| 국제회의장 | 156,149 | 3.9 | 146,690 | 4.3 |
| 카지노업 | 438,379 | 11.0 | 428,949 | 12.7 |
| 유원시설업 | 454,171 | 11.4 | 354,475 | 10.5 |
| 관광편의시설업 | 690,728 | 17.4 | 567,885 | 16.8 |
| 합계 | | 100.0 | 3,384,779 | 100.0 |

주 : 1) 순부가가치 = 인건비 + 순금융비용 + 세금 + 유보이익 + 임차료

2) 총부가가치 = 순부가가치 + 감가상각비

자료 : 문화체육관광부, 「2007년 기준 관광사업체 기초통계조사 보고서」, 2009.; 한국문화관광
연구원, 「관광산업의 고용확대에 관한 연구」, 2009. 10. p. 29.

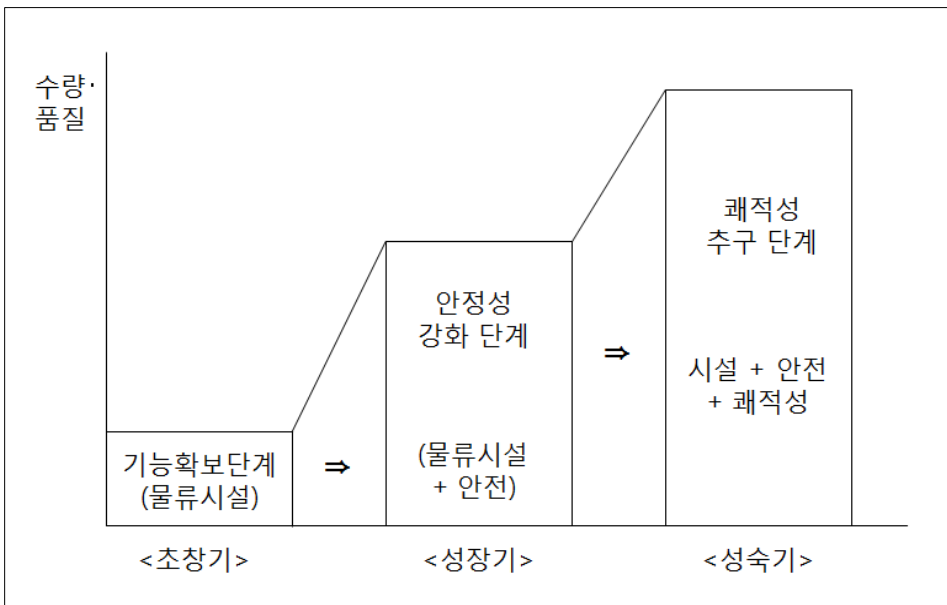
57) 한국해양수산개발원, 「동북아 물류중심항만정책의 평가」, 2009. 12. p. 164.

58) 관계부처 합동, “관광·레저산업 육성방안”, 2010. 7. 15.

셋째, 항만의 본질적 기능에 충실하고 시민의 생활공간으로 만들어 나갈 필요가 있기 때문이다. 원래 항만은 물류만 취급하는 공간이 아니다. 항만의 본질적 기능은 복합적이다. 화물도 취급하며, 사람도 취급한다. 즉 항만은 물류, 산업, 생활, 휴식, 스포츠, 즐길거리의 공간이다. 종래 우리나라 항만은 물류, 교통 및 산업기능에 중점을 두고 있었다. 그런데 물류 및 산업에 대한 과도집중으로 인해 항만에서 사람을 멀리하는 경향이 나타나기 시작했다. 이에 따라 항만은 시민의 일상생활에서 불편한 존재로 인식되고, 생산 및 업무의 공간일 뿐, 일상생활을 윤택하게 하는 풍요로운 공간은 아니라는 인식이 자리 잡고 있다. 종래 항만은 대형 트럭, 소음, 공해의 이미지가 강했다. 이에 따라 항만을 시민의 생활 속에 뿌리내리게 하지 못하고, 친밀감을 느끼는 공간으로 자리 잡지 못하게 했다. 따라서 이러한 현상을 반성하여 향후에는 항만공간을 단순히 물류 및 산업공간으로서 뿐만 아니라, 생활공간으로서 오피스, 주거, 쇼핑, 음식, 스포츠, 교류, 어뮤즈먼트 등 친숙하고 친밀감을 느끼는 공간으로 만들어 나가야 한다. 현행 항만정책은 사람이 이용하거나, 사람과 사람이 교류하는 중점을 두고 있지 않다. 인간미 없는 항만, 정서가 메마른 항만에 중점을 두고 있다. 그런데 사회경제의 발전에 따라 사회가 고도화 및 다양화되고 있다. 이에 따라 항만에 대한 시민의 요구도 다양하게 나타나고 있다. 이러한 시민의 요구에 부응하기 위해서는 항만을 사람과 사람이 교류하는 공간으로 만들어 나가야 한다. 즉 관광항만을 구축해야 하는 것은 일반 경제사회의 선진화에 부합하는 것이다. 따라서 이는 지금부터 추구해 나가야 하는 시대적 목표이기도 하다.

넷째, 선진항만을 지향해 나갈 필요가 있기 때문이다. 원래 항만시설 건설 시에는 다음의 요인을 감안하게 된다. 우선 기능의 확보이다. 예를 들어 장비가 필요할 경우 하역장비와 운송장비 등을 구입하는 것이다. 컨테이너선이 입항할 수 있도록 방파제, 안벽시설을 갖추는 것이다. 이와 같이 필요한 기능을 확보하는 것이 항만개발의 제1차 목표가 된다. 그런데 사회

가 성숙하게 되면 필요시설의 확보만으로 종료되는 것은 아니다. 기본시설에 안전성을 강화할 필요가 있다. 사고발생에 대응한 항만의 건설이 필요하기 때문이다. 지진, 쓰나미, 태풍, 사고 발생에 대비한 시설의 내진설계, 고도화 등이 이에 해당한다. 이와 같이 시설의 안전성을 추구하는 것이 항만개발의 제2차 목표가 된다. 그런데 사회가 보다 성숙한 단계로 발전하면 여기에 다시 새로운 요구가 발생한다. 단순히 안전한 시설의 건설이 아니라 쾌적하고 품격 있는 시설의 건설 요구이다. 예를 들면 여객터미널의 경우 단순히 여객을 처리하는 것으로만 만족할 수는 없다. 선진사회가 되면 여객을 취급하는 시설이 필요하다 하더라도 여객이 이용하기에 쾌적한 시설로 만들어야 한다. 여객이 이용하는 데 불편한 시설로서는 선진항만으로 평가받을 수 없기 때문이다. 따라서 이제는 여객터미널도 쾌적함과 품격이 요구되는 것이다. 이상과 같은 과정을 요약하면 다음과 같다.



| 그림 6-6 | 항만의 발전(선진화) 단계

| 표 6-21 | 항만시설의 건설발전 단계

| 단계 | 주요내용 | 구체적 내용 |
|-----|------------------|--|
| 1단계 | 기능 확보 | 시설정비, 시설확충 |
| 2단계 | 안전성 강화(기존시설 재정비) | 고성능시설, 심수부두, 대형터미널, 하역장비의 고성능, 운영시스템, EDI 시스템, 게이트 자동화 |
| 3단계 | 쾌적기능·품격제고(경관중심) | 녹색공간 창조, 여유 있는 시설, 공간 확대 |

다섯째, 항만관광은 한·중·일 FTA 형성 및 동북아 대교류 시대를 맞이한 오늘날 항만활성화를 선도하는 요인이 될 수 있기 때문이다. 중국의 경우 경제발전 및 소득증대로 인해 외국으로 유출된 관광객이 2000~2007년 간 무려 4배나 증가하였다. 그리하여 다음 표에 나와 있는 바와 같이 2007년에는 연간 4,000만 명을 초과하였다. 이들 관광객들을 대상으로 항만을 모티브로 하여 관광상품을 만들어 낸다면 많은 중국인 관광객을 우리나라로 유치할 수 있고 그로 인해 엄청난 부가가치의 획득이 가능할 것이다. 현재 우리나라를 방문하는 중국인 관광객은 연간 100만 명, 일본인 관광객은 200만 명을 초과하고 있다. 이들 관광객이 항만관광을 목적으로 5%만 추가로 입국한다고 해도 15만 명에 해당한다. 이들이 1인당 1,000달러를 소비할 경우 그로 인한 부가가치는 1.5억 달러(1,650억 원)에 이른다.

| 표 6-22 | 한·중·일 관광객의 인바운드 현황

단위 : 천 명, %

| 구분 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 |
|--------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 한국 입국자 수 | 5,322 | 5,147 | 5,347 | 4,753 | 5,818 | 6,022 | 6,155 | 6,448 |
| 중국 입국자 수 | 31,229 | 33,167 | 36,803 | 32,970 | 41,761 | 46,809 | 49,600 | 54,720 |
| 일본 입국자 수 | 4,757 | 4,772 | 5,239 | 5,212 | 6,138 | 6,728 | 7,334 | 8,349 |
| 한국 입국자 수 증가율 | 14.2 | 3.3 | 3.9 | 11.1 | 22.4 | 3.5 | 2.2 | 4.8 |
| 중국 입국자 수 증가율 | 15.5 | 6.2 | 11.6 | -10.4 | 26.7 | 12.1 | 6.0 | 10.3 |
| 일본 입국자 수 증가율 | - | 0.3 | 9.8 | 0.5 | 17.8 | 9.6 | 9.0 | 13.8 |

자료 : 한국문화관광연구원, 「한·중·일 국제관광협력 방안 연구」, 2008, p. 14

| 표 6-23 | 한·중·일 관광객의 아웃바운드 현황

단위 : 천 명, %

| 구분 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 |
|--------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 한국 출국자 수 | 5,508 | 6,084 | 7,123 | 7,086 | 8,825 | 10,080 | 11,610 | 13,325 |
| 중국 출국자 수 | 10,470 | 12,130 | 16,600 | 22,020 | 28,850 | 31,030 | 34,520 | 40,954 |
| 일본 출국자 수 | 17,818 | 16,215 | 16,523 | 13,296 | 16,831 | 17,403 | 17,535 | 17,298 |
| 한국 출국자 수 증가율 | 26.9 | 10.5 | 17.0 | -0.5 | 24.5 | 14.2 | 15.2 | 14.8 |
| 중국 출국자 수 증가율 | - | 15.9 | 36.8 | 21.8 | 42.7 | 7.5 | 11.3 | 18.6 |
| 일본 출국자 수 증가율 | - | -9.0 | 1.9 | -19.5 | 26.6 | 3.4 | 0.8 | -1.4 |

자료 : 한국문화관광연구원, 전계서, p. 14

| 표 6-24 | 한·중·일 상호방문 현황

단위 : 천 명, %

| 구분 | | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 |
|-------|-----|------|------|------|-------|------|------|------|------|
| 중국→한국 | 명 | 443 | 482 | 539 | 513 | 627 | 710 | 897 | 1069 |
| | 증감률 | 39.7 | 8.9 | 11.9 | -4.9 | 22.3 | 13.2 | 26.3 | 19.2 |
| 한국→중국 | 명 | 1345 | 1679 | 2124 | 1945 | 2885 | 3541 | 3924 | 4776 |
| | 증감률 | 64.0 | 25.6 | 32.7 | -8.2 | 46.3 | 22.7 | 10.8 | 21.7 |
| 일본→한국 | 명 | 2472 | 2377 | 2321 | 1802 | 2443 | 2440 | 2339 | 2236 |
| | 증감률 | 13.2 | 3.8 | -2.4 | -22.4 | 35.6 | -0.1 | -4.1 | -4.4 |
| 한국→일본 | 명 | 1064 | 1134 | 1272 | 1459 | 1588 | 1747 | 2117 | 2601 |
| | 증감률 | 1.0 | 6.6 | 12.2 | 14.7 | 8.8 | 10.0 | 21.2 | 22.9 |
| 일본→중국 | 명 | - | 2384 | 2925 | 2251 | 3334 | 3390 | 3746 | 3977 |
| | 증감률 | - | - | 22.7 | -23.0 | 48.1 | 1.7 | 10.5 | 6.2 |
| 중국→일본 | 명 | 352 | 391 | 452 | 449 | 615 | 653 | 812 | 943 |
| | 증감률 | - | 11.1 | 15.6 | -0.7 | 37.2 | 6.0 | 24.3 | 16.1 |

자료 : 한국관광공사; JNTO; CNTA; 한국문화관광연구원, 전계서, pp. 15~16

한편 오늘날에는 주한 외국인도 무시 못할 소비활동의 주체로 등장하고 있다. 따라서 이들에게도 항만관광상품을 개발하여 국내관광에 대한 메뉴를 다양화시킬 필요가 있다.

| 표 6-25 | 제한 외국인 등록자 수 추이

단위 : 천 명

| 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 |
|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 244 | 268 | 288 | 437 | 469 | 485 | 632 | 765 | 854 | 871 |

자료 : 국가통계포털(KOSIS), [http://kosis.kr/abroad/abroad_01List.jsp? parentId=A](http://kosis.kr/abroad/abroad_01List.jsp?parentId=A)

여섯째, 향만관광객의 확대를 통한 지역 활성화의 추진이 필요하다. 향만관광은 교류인력의 확대를 의미한다. 이는 수요창출에 의한 경제 활성화로 연결된다. 즉 이는 지역경제의 기폭제로서 현행 정부의 국가관광정책과도 일맥상통한다. 우리나라는 이미 OECD 가입, G20 개최 등을 통해 선진경제로 진입하고 있다. 그런데 선진사회의 경우 개도국과는 달리 경제성장률이 높지 않다. 더구나 녹색성장정책 등으로 인해 종래와 같이 급속한 경제성장 패턴을 유지하기는 힘든 상황이 전망되고 있다. 이러한 상황에서 지역의 활성화를 통한 국가경제의 동력을 창출해 나가기 위해서는 종래와 상이한 새로운 성장동력을 발굴할 필요가 있다. 이러한 성장동력의 하나로써 향만에 대한 관광객 유치, 향만을 매개로 하는 교류기회의 확대 등 향만에 대한 사람의 유치정책은 매우 유효한 수단이 될 수 있다.

일곱째, 향만관광은 국민의 삶의 질을 향상시키는 하나의 수단이 된다. 향만관광은 생활의 질 향상을 촉진하는 수단이 되는데, 이는 현 정부의 국가 선진화 정책과도 일맥상통한다.

2) 관광향만 육성방안

관광향만 육성을 위해서는 다음과 같은 방안을 강구해 나가야 할 것이다. 첫째, 크루즈복합향만의 건설, 둘째, 랜드마크의 개발, 셋째, 향만경관의 창출, 넷째, 포트 르네상스 사업개최, 다섯째, 마리너부두의 개발 등이다. 이하에서는 이러한 내용에 대해 분석하고자 한다.

(1) 크루즈 복합항만의 조성

① 크루즈 복합항만의 개념

크루즈산업 복합항만이란 크루즈부두를 중심으로 크루즈선 건조·수리, 크루즈 관광객을 위한 랜드마크, 호텔·리조트·쇼핑센터·정박관광선박 등을 종합적으로 포괄하는 항만을 의미한다. 이는 <표 6-26>에 나와 있는 바와 같이 단순히 크루즈부두를 건설하여 크루즈선박을 유치하는 데 그치는 항만을 의미하는 것이 아니다. 크루즈 선박의 건조에서부터 운항 및 크루즈 관광, 크루즈 선박의 개조, 정박관광선박 등을 모두 포괄하는 크루즈산업의 복합항만을 의미한다.

표 6-26 | 일반 크루즈항만과 크루즈산업 복합항만의 차이점

| 항목 | 일반 크루즈 항만 | 크루즈산업 복합항만 |
|-------|------------------|---|
| 항만 | 크루즈전용터미널 | 크루즈전용터미널 |
| | | 크루즈 전용터미널과 랜드마크 |
| 관광 | 주변 관광 및 쇼핑센터와 연계 | 랜드마크, 주변지역 관광 |
| | | 교통연계망 확충으로 Fly & Cruise도 활성화 노후 크루즈선 이용 레스토랑·웨딩사업, 오페라·음악회, 국제회의, 호텔(카지노 등), 스포츠, 공원 등 |
| 조선 | - | 크루즈 신조 및 수리 조선소 조선기자재 산업 |
| 선용품산업 | 선용품 | 선용품 및 선박 기자재 (건축 및 가구 인테리어, 선박용 가전제품 등) |

② 크루즈 복합항만의 개발 필요성

이와 같은 크루즈산업 복합항만을 개발해야 할 필요성은 다음과 같다.

첫째, 크루즈복합항만은 경제에 미치는 효과가 지대하다. 크루즈산업은 직접적인 경제효과뿐만 아니라 그와 연계된 산업에 대한 경제적 파급효과도 크다. 예를 들어 미국의 경우 크루즈 산업이 미국경제에 미친 효과는

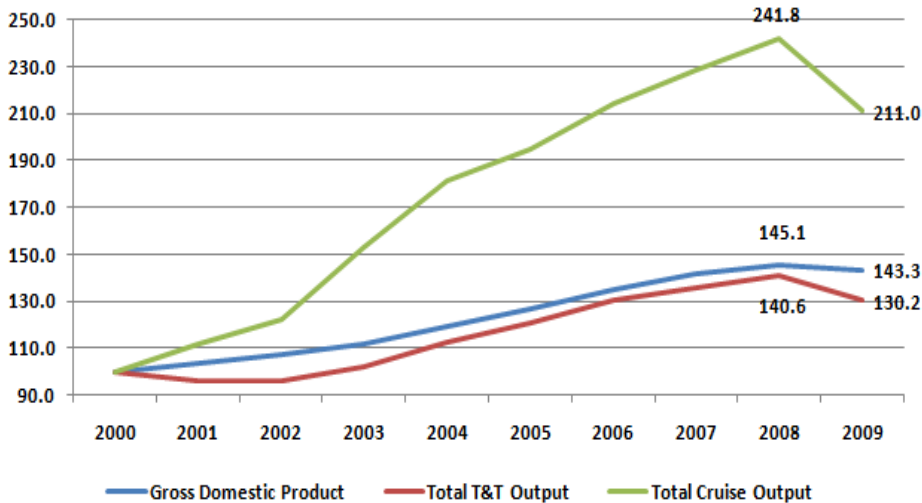
다음과 같이 분석되고 있다. 2009년도의 경우 크루즈 승객 및 승무원의 소비지출로 인한 직접적인 경제적 파급효과는 171.5억 달러, 간접적인 경제적 파급효과는 175.6억 달러로 나타났다. 그리고 크루즈산업 부문의 고용효과는 13만 4,494명, 크루즈산업과 연계된 다른 산업부문의 고용효과는 17만 9,504명으로 나타났다.

표 6-27 | 북미 크루즈산업이 미국 경제에 미치는 직간접 파급효과

| 구분 | 미국항만 승선객 (백만 명) | 직접 경제 파급 효과 | | | 총 경제 파급 효과 | | |
|------|-----------------------|----------------------------------|-------------|------------------|--------------------------------|-------------|------------------|
| | | 승객 및 승무원 소비지출액 (10억 달러) | 고용효과 (명) | 임금 (십억 달러) | 승객 및 승무원 소비지출 (십억 달러) | 고용효과 (명) | 임금 (십억 달러) |
| 2000 | 5.31 | 10.3 | 95,592 | 2.87 | 16.64 | 257,067 | 8.72 |
| 2001 | 5.90 | 11.0 | 101,636 | 3.50 | 18.80 | 267,762 | 9.72 |
| 2002 | 6.50 | 11.95 | 109,553 | 3.92 | 20.40 | 279,112 | 10.66 |
| 2003 | 7.11 | 12.92 | 117,353 | 4.29 | 25.44 | 295,077 | 11.62 |
| 2004 | 8.10 | 14.70 | 135,197 | 4.80 | 30.88 | 315,830 | 12.42 |
| 2005 | 8.61 | 16.18 | 142,720 | 5.19 | 32.43 | 330,346 | 13.52 |
| 2006 | 9.00 | 17.64 | 158,376 | 6.01 | 35.73 | 347,996 | 14.73 |
| 2007 | 9.18 | 18.70 | 158,376 | 6.01 | 38.01 | 354,690 | 15.44 |
| 2008 | 8.96 | 19.07 | 155,020 | 6.14 | 40.24 | 357,710 | 16.18 |
| 2009 | 8.90 | 17.15 | 134,494 | 5.48 | 35.11 | 313,998 | 14.23 |

자료 : CLIA, *The Contribution of the North American Cruise Industry to the U.S Economy in 2004, 2006, 2009, 2005.8, 2007.8, 2010. 6.*

한편 아래의 그림에 나와 있는 바와 같이 크루즈산업 부문의 매출액 성장률은 일반 GDP 및 관광산업(T&T, Total Travel & Tourism Sector) 부문의 매출액 성장률보다 훨씬 높은 것으로 나타났다. 즉 2008년 미국의 GDP 규모는 2000년 대비 45% 내외, 관광산업 부문(T&T)에서는 40% 내외 증가했다. 그런데 같은 기간 크루즈 산업의 매출액은 약 2배나 증가하였다. 즉 크루즈산업이 전체 경제에 미치는 파급효과가 매우 큼을 알 수 있다.⁵⁹⁾



| 그림 6-7 | 크루즈산업과 GDP 및 타 산업의 매출액 증가율 비교(기준 2000년 = 100)

둘째, 크루즈 관광수요가 증가할 것으로 전망되기 때문이다. 향후 세계적으로 크루즈 관광수요가 증가할 것이 예상되고 있으나, 그중에서도 특히 아시아·태평양 지역의 크루즈 관광수요가 높을 것으로 전망되고 있다. 세계관광기구(The World Tourism Organization : UNWTO) 및 국제크루즈선협회(Cruise Lines International Association : CLIA) 등에 의하면 2000~2009년간 세계 관광객은 6억 8,300만 명에서 8억 8,000만 명으로 연평균 2.9%⁶⁰⁾ 성장에 그친 데 반해 전 세계 크루즈 관광객은 377만 명에서 1,344만 명으로 연평균 7.2%⁶¹⁾나 급성장했다. 그리고 크루즈 관광객은 2005년 107만 명에서 2010년 연평균 7.0% 증가한 150만 명이 될 것으로 전망되고 있다.⁶²⁾ 그리고 1005년 이후 2007년까지 전 세계 관광객과 전 세계 크루즈 관광객의 추이를 추계한 내용은 다음 표와 같다. 이 기간 중 전 세계 관광객의 연평균 성

59) CLIA, *The Contribution of the North American Cruise Industry to the U.S Economy in 2009*, 2010. 6.

60) UNWTO, *UNWTO Tourism Highlights 2010 Edition*, 2010. 9.

61) CLIA, *2010 CLIA Cruise Market Overview: Statistical Cruise Industry Data Through 2009*, 2010.

62) Konzept Analytics, *Analysis of Global Cruise Market*, 2010. 2.

장률은 4.3%이었는데 반해 크루즈 관광객의 연평균 성장률은 8.8%로 매우 높다.

| 표 6-28 | 세계 크루즈 관광수요 추이

단위 : 백만 명

| 연도 | 1995 | 1996 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 |
|--------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 전 세계 관광객 | 540.6 | 575.0 | 687.0 | 686.7 | 707.0 | 694.6 | 765.3 | 806.8 | 842.0 | 898.0 |
| 전 세계 크루즈 이용객 | 5.72 | 6.26 | 9.72 | 9.91 | 11.05 | 13.04 | 13.13 | 14.36 | 15.15 | 17.50 |

자료 : Cruise Industry News, *Annual Report 2008*, G. P. Wild.

OMT, IIC, *Plaisance of croisiere en Mediterrance : bilan et perspective.*; 한국해양수산개발원 「우리나라 크루즈부두 개발수요 전망」, 국토해양부, 2009. 3. p. 74 재인용

그리고 크루즈 관광객은 향후에도 지속적으로 증가할 것으로 전망되고 있다. 2011년에는 1,777만 명에서 2020년에는 2,632만 명으로 연평균 4.6%의 성장률을 보일 것으로 전망되고 있는데 이는 같은 기간 전 세계 관광객의 연평균 증가율 3.7%를 능가하고 있다.

| 표 6-29 | 세계 크루즈 관광수요 추정

단위 : 백만 명

| 연도 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2020 | 2025 | 2028 |
|--------------|--------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|
| 전 세계 관광객 | 986.32 | 1,022.61 | 1,060.24 | 1,099.25 | 1,139.70 | 1,365.38 | 1,635.76 | 1,823.04 |
| 전 세계 크루즈 이용객 | 17.77 | 18.77 | 19.82 | 20.93 | 22.10 | 26.32 | - | - |

자료 : 크루즈이용객에 대해서는 Ocean Shipping Consultants, *The Cruise Shipping Industry to 2020*, 2005.; 전 세계 관광객에 대해서는 한국해양수산개발원, 「우리나라 크루즈부두 개발수요 전망」, 국토해양부, 2009. 3. p. 163

아울러 전문가들은 크루즈 관광객이 향후 계속해서 증가할 것이지만 아시아·태평양 지역의 크루즈 고객이 보다 빠르게 증가할 것으로 전망하고 있다. 2009년 일반 관광객의 이용자 분포는 유럽 54.7%, 아시아·태평양

20.1%, 미국 16.4%⁶³⁾ 등인데, 2020년에는 아시아·태평양 비중이 25.4%로 커질 것으로 예상하고 있다. Royal Caribbean Cruises 담당자(Michael Bayley)에 의하면, 아시아는 인구 대비 크루즈 관광객 수가 0.05%에 불과하지만 인구가 30억 명에 육박하므로, 2020년에 아시아 지역 내 크루즈 관광객은 500만 명이 되고, 앞으로 30년 내에 아시아 지역의 잠재적인 크루즈 관광객은 4,000만 명이 될 것으로 예상하고 있다.⁶⁴⁾ 특히 크루즈 관광객이 증가하고 있는 국가는 일본, 한국, 인도, 호주 등이다. 따라서 우리나라가 위치한 아태지역의 크루즈 관광수요를 우리나라로 유인할 필요가 있다.

셋째, 우리나라는 크루즈 관광시장으로 발전할 수 있는 잠재력을 가지고 있다. 최근 들어 크루즈 선사들은 동아시아 특히 중국, 한국, 일본을 크루즈 관광코스로서 성장성이 높은 지역으로 평가하고 있다. 현재 아시아 지역에서 크루즈 관광객이 선호하는 대상지역은 싱가포르 및 호주이다. 싱가포르 및 호주가 선호되는 이유는 랜드마크 및 다양한 관광 프로그램이 있기 때문이다.⁶⁵⁾ 그런데 우리나라에도 랜드마크 및 다양한 관광 프로그램이 확충된다면 동북아 크루즈시장의 중심이 될 가능성은 충분하다고 판단된다. 우리나라는 일본보다 물가가 저렴하고, 중국에 비해 국가 이미지 및 인식도 등이 높기 때문이다. 최근 국제 크루즈선사가 부산항 및 인천항을 모항으로 기항하고 있고, 부산항을 모항으로 하여 입항하는 횟수가 급격히 증가하고 있는데⁶⁶⁾ 이는 우리나라 항만이 동북아의 크루즈 모항 역할을 수

63) UNWTO, *UNWTO Tourism Highlights 2010 Edition*, 2010. 9.

64) Konzept Analytics, *Analysis of Global Cruise Market*, 2010. 2.; *Daily Travel & Tourism Newsletter*, 2010. 6. 29.

65) Konzept Analytics, *Analysis of Global Cruise Market*, 2010. 2.; *Daily Travel & Tourism Newsletter*, 2010. 6. 29.; 싱가포르관광청(STB, Singapore Tourism Board) Aw Kah Peng에 따르면 전 세계 크루즈 관광객이 빠르게 증가하고 있고, 아시아 지역이 새로운 크루즈 시장으로 부각되고 있다. 실례로 2009년도 싱가포르를 방문한 크루즈 관광객이 1.14백만 명인데, 이는 지난 5년간 연평균 17% 증가한 수치이다(Travel Daily News, “Cruise Shipping Asia 2011”, 2010. 3. 22).

66) BPA에 따르면 2010년 한·중·일 3개국을 연결하는 크루즈 선박이 모두 78차례 입항하고 10만 명 이상의 관광객이 입항할 것으로 예상했으며, 이 중 부산항을 모항으로 입항하는

행할 가치가 충분하다는 것을 의미한다.

넷째, 우리나라를 방문하는 외국인과 한국인 크루즈관광객의 요구를 충족시킬 필요가 있다. 크루즈선을 이용하여 국내를 방문하거나 크루즈선에 승선하는 우리나라 관광객도 증가하고 있다. 그리고 이러한 현상은 향후 가속화될 것으로 예상된다. 다음 표는 외국인 및 한국인의 우리나라 크루즈 관광수요를 전망한 것이다. 이 표에 의하면 2011~2028년간 연평균 7.4%의 높은 성장률이 기대되고 있다.

| 표 6-30 | 국내 크루즈 관광수요 추정

단위 : 백만 명

| 연도 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2020 | 2025 | 2028 |
|----------------------------|------|------|------|------|------|-------|-------|-------|
| 국내 관광수요 | 5714 | 6109 | 6537 | 7001 | 7505 | 10786 | 15965 | 20533 |
| 국제크루즈 외국인관광 수요(1) | 109 | 118 | 128 | 138 | 149 | 213 | 307 | 385 |
| 내국인의 크루즈관광 수요(2) | 9 | 12 | 15 | 18 | 21 | 34 | 43 | 46 |
| (1)+(2) | 118 | 130 | 143 | 156 | 170 | 247 | 350 | 431 |
| 국내 연안 크루즈관광 수요 | 10 | 13 | 17 | 20 | 24 | 39 | - | - |
| 외항크루즈 관광객 매출액 (억 달러) | 1.8 | 1.9 | 2.2 | 2.4 | 2.6 | 3.8 | 5.4 | 6.6 |

자료 : 한국해양수산개발원, 「우리나라 크루즈부두 개발수요 전망」, 국토해양부, 2009. 3. p. 163, p. 172

횃수가 모두 28차례에 이르렀음. 이 수치는 2009년 크루즈 입항횃수(31회, 3만 4,400명)와 거의 맞먹는 규모임(「국제신문」, 2010. 5. 31일자). 현재 Royal Caribbean Cruise Lines(Azamara Cruise)는 2009년 이후 상하이를 모항으로 한국(부산, 제주)-중국(상하이)-일본(가고시마) 노선을 운영하고 있으며, 2010년 기준 부산-제주를 26회 기항함. Nippon Cruise의 주요 노선은 상하이-부산 및 제주, Princess Cruise의 주요 노선은 칭다오-블라디보스토크-부산, 방콕-도쿄-인천, 상하이-나가사키-부산, 나가사키-부산-신짱, Costa Cruise의 주요노선은 후쿠오카-부산, 인천, 제주-상하이, 텐진-부산, 제주-후쿠오카임(한국관광공사, 「2010 Seatrade All Asia Cruise Convention 참가 결과보고서」, 2010. 7.)

이와 아울러 연안 크루즈 관광수요도 증가할 것으로 전망되고 있다. 이에 따라 외국인 및 국내인의 크루즈 관광수요를 충족시키기 위한 국내 크루즈복합항만을 조성할 필요가 있다.

크루즈 관광객이 소비하는 평균 금액은 1인당 1,530달러로 추정된 바 있다.⁶⁷⁾ 이를 적용할 경우 우리나라에 대한 외국인 및 한국인 크루즈 관광객으로 인한 수입은 2015년 2.6억 달러, 2020년 3.8억 달러로 각각 전망된다. 이는 전 세계 크루즈 관광수입의 7.7% 및 9.4%를 점유할 것으로 전망된다.

다섯째, 크루즈선박은 일반 선종에 비해 부가가치가 매우 높다. 크루즈선의 건조에는 단순한 조선기술뿐만 아니라 건축설계기술, 가구 생산기술, 실내장식 등 인테리어, 우수한 전기전자제품 생산기술, 기계설비 등 안전한 조선기자재 기술 등이 유기적으로 결합된 종합기술이 필요하다.⁶⁸⁾ 즉 크루즈 조선소는 하드웨어 기술뿐만 아니라 설계 디자인 등 소프트웨어 기술이 동시에 요구된다. 이에 따라 세계 최고 크루즈 조선소인 이탈리아 핀칸티에리(Fincantieri)⁶⁹⁾ 및 독일 마이에르베르프트(Meier Verft) 조선소⁷⁰⁾의 경우 부가가치가 매우 높고 지역산업에 대한 공헌도가 높은 것으로 알려져 있다.

③ 크루즈복합항만 개발방안

크루즈복합항만을 육성하기 위해서는 이와 관련되는 각종 산업을 유치하고 시설을 개발해 나가야 한다. 구체적으로는 다음과 같은 방안을 추진해야 할 것이다.

첫째, 크루즈 전용부두의 건설을 추진하는 것이다.

둘째, 크루즈 항만에 매력 있는 랜드마크를 조성하도록 한다. 크루즈

67) Cruise Market Watch에 의하면(<http://www.cruisemarketwatch.com/blog1/market-share-2/>) 2011년도 전 세계 크루즈 관광객은 전년 대비 4.1% 증가한 1,920만 명, 매출액은 전년 대비 9.5% 증가한 293.4억 달러로 1인당 매출액은 1,530달러로 추정하고 있음.

68) 홍성인, “국내 조선산업의 크루즈선 건조 의미와 향후 과제”, 『KIET 산업경제』, 2010. 4. p. 14.

69) 전체 조선소 직원은 9,400명 정도이고 협력업체 고용자를 포함하면 2만 명 정도임.

70) 전체 조선소 직원은 2,350명이고, 이 중 CATIA라는 CAD 설계 프로그램 전문가가 250명임.

선박의 유치는 크루즈 부두의 건설만으로 충분하지 않다. 크루즈선박과 크루즈 관광객이 유치될 수 있는 기본적인 여건의 조성이 필요하다. 그 방안의 하나로서 크루즈 관광객을 위해 매력 넘치는 항만을 만들어야 한다. 크루즈 선박이 입항 가능한 매력 넘치는 항만이란 궁극적으로 랜드마크가 있는 항만을 의미한다. 여기에서 랜드마크에 대한 보다 구체적인 내용은 후술하기로 한다.

셋째, 정박된 크루즈 선박을 활용한 관광사업을 추진하도록 한다. 크루즈 전용부두 주변에 노후화되어 운영하기 힘들거나 운항하지 않는 크루즈 선박을 정박시켜 웨딩사업, 레스토랑, 수영장, 회의장 등으로 운영하여 새로운 수익 사업 및 관광 명소로 만들 필요가 있다. 이렇게 할 경우 선박해체로 인한 대기오염 및 해양오염 등의 저감이 가능하고, 선박의 라이프사이클을 연장할 수도 있으며, 선주 및 지역사회의 수익원이 될 수도 있다.

넷째, 크루즈선박을 건조할 수 있는 기술을 갖추어 나가야 한다. 현재 크루즈 선박시장의 90% 이상을 유럽의 3대 조선소가 수주하고 있다.⁷¹⁾ 3대 조선소 가운데는 2007년 STX가 인수한 유럽의 조선소(Aker Yards)도 포함되어 있기는 하다. 또한 우리나라도 최근 들어 크루즈선을 건조하고 있다.⁷²⁾ 그러나 아직도 우리나라 조선소는 크루즈선박의 건조기술을 충분히 확보하고 있지 못한 것으로 평가되고 있다. 이에 따라 우수한 우리나라의 IT 기술을 활용하여 크루즈선박 건조기술을 갖추기 위한 선박의 건조기술(설계기술, 선형개발), 선실 인테리어·엔지니어링·안전·환경을 감안한 기술개발, 선실 자재 및 인테리어의 국산화 제고, 선박 기자재산업의 집적

71) 이탈리아의 국영조선소인 핀칸티에리(Fincantieri)사, 프랑스·핀란드·독일 등에 위치한 STX 유럽, 독일의 마이에르베르프트(Meier Verft)사는 3대 조선소로서 2010년 3월 GT 기준으로 96.2%의 수주잔량을 점유하였음(홍성인, 전게서, p. 11)

72) 삼성중공업은 2009년 11월 미국 크루즈선업체인 유토피아와 10만 톤급, 11억 달러에 이르는 대형 크루즈선의 건조의향서를 체결한 바 있고, 대우조선해양도 그리스 선사와 7만 5천 톤급 중형 크루즈선 건조계약을 2010년 상반기 중에 체결하기로 계획한 바 있다.(홍성인, 전게서, pp. 12~13)

화 등이 필요하다.

다섯째, 크루즈 관광객을 위한 배후지역의 관광상품화를 추진한다. 크루즈 관광객은 단순히 크루즈항만의 관광만을 목적으로 입항하는 것은 아니다. 당해 국가의 문화를 체험하고 역사를 배우며, 음식을 즐기기 위한 목적도 가지고 있다. 따라서 이러한 다양한 관광목적에 부합하는 다양한 관광상품을 만들어 내야 한다. 특히 크루즈 관광객의 하선율(관광) 증대를 위해 한국 전통문화 콘텐츠와 연계한 크루즈 관광상품의 개발 및 홍보도 필요하다. 이를 위해서는 지방자치단체와 연계하여 생태관광, 테마파크, 역사문화, 문화콘텐츠 등을 만들고, 크루즈 관광객의 소비지출 극대화를 위한 특화된 지역 쇼핑상품 등 최고급 명품 쇼핑관광 센터를 개발할 필요가 있다. 그리고 기항 항만 주변에 한옥체험 숙박시설 등을 확충하고 다양한 가격대의 관광호텔을 신축 및 증·개축하는 것도 필요하다. 그리고 싱가포르와 같이 정부차원의 기금 마련⁷³⁾을 통하여 상품개발 및 마케팅을 실시하는 것도 필요하다.

여섯째, 선용품의 국산화를 추진한다. 우리나라를 크루즈선의 모항으로 육성하기 위해서는 식자재뿐만 아니라 생필품 등이 선박에 공급되어야 한다. 그런데 현재 국내 선용품업체는 영세하고 선용품의 표준화도 미흡하여 주로 수입에 의존하고 있다.⁷⁴⁾ 국내 여행업체가 추진한 2010년 추석기간 동안의 크루즈 전세선에서조차도 식자재만 국내제품이 공급되었을 뿐 기타 제품은 수입품으로 조달되었다. 따라서 크루즈 선박의 입출항을 늘리고 관련 산업의 연계 발전을 위해서는 선용품을 규격화·표준화·고급화할 필요가 있다. 이를 위해서는 정부(국토해양부, 지식경제부 등) 및 관련 업

73) 싱가포르는 Tourism 2015에서 크루즈산업을 국가 핵심과제로 선정하고 싱가포르관광공사와 SCC(Singapore Cruise Center)가 약 7,300만 달러의 크루즈 개발 기금을 조성하여 글로벌 제휴, 상품개발 및 마케팅을 추진하고 있음.

74) 부산항에 입항한 크루즈선들이 적재한 선용품 구매비용의 96.4%가 외국에서 수입된 물품이고 3.6%만 내국품임(「국제신문」, 2010. 5. 31).

계가 우수 선용품업체를 선정하고, 국내 제조업체와 연계하여 상품을 개발할 수 있는 체제를 마련해 나가야 한다.

(2) 랜드마크 개발

① 랜드마크의 개념

여기에서 랜드마크란 특정항만 고유의 이미지를 집약적으로 나타낼 수 있는 대표적인 유형의 상징물이다. 타 항만에서는 찾아보기 힘들고 당해 항만에서만 보고, 느끼며 즐길 수 있는 고유의 상징물을 의미한다. 예를 들면 뉴욕항의 자유의 여신상, 일본 나가사키항의 하우스탐포스, 요코하마항의 MM21, 영국 런던항의 밀레니움 21, 시드니항의 오페라하우스, 홍콩항의 오션파크, 싱가포르항의 ‘센토사섬’, ‘마리나베이 샌즈 복합리조트’⁷⁵⁾, 함부르크항의 하벤시티(국제유람선 선착장, 국제해양박물관), 로테르담항의 하벤시티(마르크폴로 테라스, 호화크루즈터미널, 현대식 재래시장 마켓 홀) 등이 여기에 해당한다.

이러한 랜드마크는 특정 항만의 특성이나 당해 국가의 특성을 물씬 풍기는 고유의 문화를 대표하는 대표적 관광상품, 즐길(amusement, entertainment)의 장소이기도 하다.

② 랜드마크 개발의 필요성

크루즈 항만에 랜드마크를 개발해야 하는 필요성은 다음과 같다. 첫째, 국내외 관광객을 유치하기 위함이다. 국내외 관광객 유치를 위해서는 일상과 차별되는 매력 포인트를 부여해야 한다. 이러한 매력 포인트는 다양하다. 예를 들어 문화체험관, Fisherman’s Wharf, 해양 관련 박물관, 여객터미

75) 싱가포르가 Tourism 2015의 크루즈산업 육성책의 일환으로 추진하고 있는 거대 프로젝트의 하나. 글로벌 리조트기업(Las Vegas Sands사)의 투자(55억 달러 : 약 6조 5,000억 원)를 유치하여 컨벤션 센터, 카지노, 박물관, 공연장 등 복합 리조트를 개발하는 사업으로 세계 언론의 스포트라이트를 받고 있음.

널, 항만 오피스빌딩, 국제전시장, 국제회의장, 문화시설, 오락시설, 테마파크, 포트 스퀘어(Port Square), 항만 관련 역사물, 해산물 레스토랑, 쇼핑센터, 리조트, 관광지 등이다. 인천대교, 서해대교, 이순신 대교 등도 이러한 범주에 해당한다. 이러한 시설을 개발해 둘 경우 관광객 유치에 촉진할 수 있다.

둘째, 관광객 유치 경쟁력을 제고하기 위함이다. 오늘날 세계는 글로벌화되어 국가 간의 이동이 매우 빈번해지고 있다. 관광객 또한 증가하고 있다. 이러한 흐름을 타고 관광객을 유치하기 위해 각국은 외국인 관광객 유치를 위한 다양한 방안을 강구하고 있으며 그 일환으로 랜드마크를 건설하고 있다. 전술한 세계 주요국의 항만 관련 랜드마크는 이러한 차원에서 조성·활용되고 있다. 물론 외국인 관광객 유치 차원이 아니라 도시정비 차원에서 랜드마크가 기능하고 있는 사례도 있다. 그러나 개발의 배경이 어떠한지 오늘날에는 랜드마크로 기능하여 국내외 관광객 유치에 밑바탕이 되고 있다. 이에 따라 주요국의 이러한 현황을 감안하여 우리나라도 크루즈항만에 랜드마크를 개발하여 외국인 관광객 유치 경쟁력을 제고시킬 필요가 있다.

셋째, 랜드마크 개발은 관광객 유치를 위해서만 필요한 것은 아니다. 일반 시민의 학습공간, 놀이공간, 휴식공간, 재충전의 공간으로 활용할 필요가 있다. 랜드마크에는 한옥, 대규모 리조트, 테마파크, 산책로 등도 포함된다. 이러한 시설은 시민의 일상생활을 윤택하게 만드는 시설로 인식되고 있다.

③ 개발방안

첫째, 랜드마크 시설을 건설하는 것이다. 랜드마크로 기능할 대표적인 시설물이 없는 경우에는 당해 지역, 당해 항만의 특성에 부합하는 상징물을 발굴, 새롭게 조성하는 것이다.

둘째, 지방 고유의 전설, 동화 등을 형상화하여 랜드마크로 조성하는

것이다. 지금은 랜드마크로 인식될 정도의 규모는 아니지만, 지역의 특성을 감안한 적정규모의 랜드마크로 개발하는 것이 이에 해당한다. 예를 들어 전설은 있으나, 이를 체험·인식할 수 있는 유형의 조형물이 없을 경우에는 이를 가시화하고 이를 체험할 수 있는 시설을 개발하는 것이다. 이러한 내용을 랜드마크로 만들 수 있느냐 없느냐 하는 것은 개발주체의 역량에 속한다. 반드시 당해 지역에 역사나 전설이 부족하다고 하여 만들지 못하는 것은 결코 아니다. 사막 위에 라스베가스가 건설되었고, 무명의 지역에 대해 역사드라마의 촬영지 및 위대한 스토리의 발상지가 생기듯 랜드마크는 개발주체의 역량에 따라 적재적소에 만들 수 있다.

셋째, 랜드마크의 조성 시에는 내용물과 상징물 모두 중요하다. 상징물 없는 스토리만으로는 부족하고, 스토리 없는 상징물만으로도 부족하다. 이 둘을 모두 갖추는 것이어야 한다.

(3) 향만경관고도화

① 개념

향만경관이란 향만을 대상으로 하는 주위환경을 의미한다. 그리고 향만경관고도화란 향만의 경관을 느끼고 체험하면서 편안함과 즐거움을 갖도록 조성하는 것을 의미한다. 과거에는 향만시설의 물리적인 기능이 발휘되기만 하면 그것으로 족했다. 그러나 오늘날에는 향만의 물리적 기능이 발휘된다고 하여 향만이 그 기능을 충분히 다하고 있다고 평가받기 힘들다. 경제사회의 발전 및 고도화에 따라 향만도 이제는 단순히 기능시설의 집합체가 아니라 생활을 위한 다양한 공간으로 변모하고 있다. 예를 들면 물류창고 시설만 중시되는 것이 아니라 향만녹지, 향만광장, 질서 정연한 향만창고의 배치, 고색창연한 향만 문화재 보존, 현대식 고밀도의 향만오피스 등의 정비도 중요시된다.

② 항만경관 창출의 필요성

항만경관을 고도화해야 할 필요성은 다음과 같다.

첫째, 현재의 항만을 보다 질 높은 항만으로 만들어 나갈 필요가 있다. 질높은 항만이란 시설의 물리적 기능은 말할 나위 없고, 그 위에 안전하고 쾌적한 시설로 기능하는 항만을 의미한다. 예를 들면 여객선부두는 여객을 처리하기 위한 부두이다. 따라서 여객을 수용할 수 있는 대합실과 화장실, 간단한 편의시설 정도만 있어도 무관하다. 그러나 오늘날에는 이러한 차원에 머물러서는 안 된다. 여객선터미널이 고급화되고, 대합실의 공간도 넓어야 하며, 바다를 바라볼 수 있는 조망대, 전망대가 조성되어 있어야 한다. 터미널에는 오피스 빌딩, 회의장, 쇼핑센터 및 고급 레스토랑 등도 갖추어져 있어야 한다. 또한 여객의 수하물을 취급하는 무빙워크(moving walkways)나 에스컬레이트 등도 갖추어져 있어야 한다. 이러한 질높은 여객선터미널을 정비하는 것은 시대의 발전에 따라가기 위함이다. 선진사회로 나아가기 위해서는 단순히 여객을 처리하는 데 필요한 시설만으로는 불충분하며, 고객인 여객의 편의를 대폭 제고하여 만족감을 줄 수 있는 시설로 만들어 나가야 한다.

둘째, 아름다운 항만을 만들 필요가 있다. 아름다운 항만 개발의 필요성은 사실 설명할 필요가 없다. 경제사회의 발달에 따라 항만도 아름답고 깨끗하게 만들어 나가야 한다. 그렇게 해야만 경제사회의 발전, 문화국가의 이미지에 부합되기 때문이다.

셋째, 항만경관이 관광상품의 하나로 활용되고, 정착되는 시대로 접어들었다. 홍콩항, 싱가포르항, 고베항, 샌프란시스코항, 함부르크항, 코펜하겐항, 시드니항 등은 모두 항만의 야경을 부가가치가 높은 관광상품으로 만들고 있다. 예를 들어 홍콩항을 방문하는 관광객은 단순히 홍콩항의 전경, 야경, 쇼핑을 즐기는 것에 목적을 두는 경우가 적지 않다. 만약 홍콩항에 야경이 없다면 홍콩의 방문객은 상당히 감소할 것이다. 이를 생각해 보

면 향만야경 또는 경관의 중요성이 얼마나 큰 것인지가 이해된다. 이에 반해 우리나라는 여태까지 향만경관을 관광의 포인트로 생각할 수 있는 여유를 갖지 못했다. 그러나 향후의 사회는 종래와 상이하다. 향만전경, 특히 야경을 요구하는 시민의 니즈는 높아갈 것이다. 이러한 니즈에 부응하여 향만경관을 창출해 나가는 것은 향만당국의 의무이기도 하다.

넷째, 향만경관은 관광의 품질을 제고하는 유효한 수단이 된다. 향만에는 다양한 경관이 있다. 바다를 바라보는 것만으로도 감동을 받을 수 있다. 바다 주위의 산책로를 걷는 것만으로도 관광목적을 충족시킬 수 있다. 이와 같이 향만관광객에 대한 우리나라와 향만의 이미지를 높이기 위한 방안의 하나로 향만경관을 정비하는 것은 중요하다.

다섯째, 시민에게 질 높은 공간을 제공할 필요가 있다. 향만은 물류공간일 뿐만 아니라 생활공간이기도 하다. 따라서 시민의 생활의 질을 높이기 위해서도 경관을 고도화시킬 필요가 있다.

③ 추진방안

향만경관을 고도화하기 위해서는 다음과 같은 방안이 필요하다.

첫째, 향만시설의 설계기준을 강화하도록 한다. 예를 들어 향만교량 등의 시설을 건설할 때에는 튼튼한 시설의 건설이 필수적이다. 그러나 튼튼함만으로는 충분하지 않다. 그 위에 보다 안전하고 멋있는 디자인으로 꾸며 사람이 찾아오는 시설로 만들어 나가야 한다. 이를 위해서는 교량의 디자인을 새롭게 하고, 특색 있게 꾸미며, 관광객도 즐겁게 다닐 수 있도록 인도를 넓히는 방법을 강구해야 한다.

둘째, 향만시설의 외관을 정비해야 한다. 예를 들어 향만의 물류창고에 대해서는 종래 어떠한 외관을 하더라도 무방하였다. 그러나 향후에는 외관에 다양한 그림과 색채를 가미하여 무미건조함으로부터 벗어나도록 해야 한다. 향만시설의 외관으로부터 미적 감각을 느낄 수 있도록 해야 한다. 아

울러 항만의 펜스, 항만주위에 입지한 공공시설물 등에도 디자인 감각을 느낄 수 있도록 다양한 방식의 외장을 꾸미도록 한다. 이와 함께 항만물류센터, 항만주위의 오피스 빌딩, 건축물 등에 대해서도 판에 박힌 디자인을 배제하여 다양성, 미적 감각을 높여 나가야 한다.

셋째, 항만지구에 위치해 있는 역사적 유물은 보존하도록 한다. 항만에는 과거부터 내려오는 시설이 적지 않다. 오래된 철도역사, 고색창연한 물류창고, 등대, 물양장 등 역사적 가치가 높은 항만시설들이 적지 않다. 이러한 시설들은 오늘날 물리적 기능이 소멸했다 해도 보존할 경우 당해 지역의 경관을 빛낼 수 있는 가치를 충분히 가지고 있다. 이에 따라 이러한 시설에 대해서는 역사적 유물로 보존하고 상시 유지·관리하여 관광시설로 활용해 나가도록 한다.

넷째, 관광상품화 가능한 시설은 관광상품화한다. 미국의 샌프란시스코항에는 과거부터 Fishermen's Wharf가 있었다. 그런데 오늘날에는 이 부두를 중심으로 대규모 관광시설이 정비되어 있다. 여기에는 오랜 세월이 소요되었고, 항만당국, 지자체, 지역주민 모두의 참여가 지대한 역할을 하였다. 이와 같이 관광상품화될 수 있는 시설에 대해서는 관광기능을 도입할 필요가 있다.

다섯째, 항만의 주요 명소에는 야간 조명을 설치한다. 야간조명을 설치하면 주간에는 느낄 수 없는 감동적인 이미지가 창출될 수 있다. 그리하여 이 건물에 대한 궁금증을 갖게 하고 방문의욕을 촉진한다.

여섯째, 항만의 경관을 관람할 수 있는 공간을 다수 곳에 조성한다. 항만경관을 가장 잘 볼 수 있는 지역은 항만 배후의 산, 언덕 등이다. 이러한 언덕과 산에 항만을 조망할 수 있는 시설을 조성하고 여기에 녹지, 공원, 휴게소, 레스토랑 등을 정비하는 것이다.

일곱째, 아름다운 항만가꾸기 사업을 계속해서 실시하는 것이다. 해양수산부는 2004년부터 「아름다운 항만가꾸기 사업」을 실시해 왔다. 그리하

여 녹지정비, 항만공간에 나무심기, 항만외벽의 컬러화 등을 추진해 왔다. 그런데 이 사업이 오늘날에는 항만이용개선사업으로 사업내용이 변화되었다. 그리하여 아름다운 항만가꾸기보다는 항만이용의 편의도 제고사업으로 중점이 바뀌었다. 물론 이 사업도 계속해서 추진할 필요는 있다. 그러나 모처럼 추진해 온 아름다운 항만가꾸기 사업이 동력을 상실하고 있다. 아름다운 항만만들기 사업은 궁극적으로 시민의 항만에 대한 친숙도를 높이는 사업이다. 이에 따라 아름다운 항만가꾸기 사업을 보다 적극적으로 추진해 나가야 한다.

여덟째, 항만과 주변지역을 양호한 미관을 가진 경관지역으로 정비해 나가야 한다. 항만이 지저분해서는 관광객은 커녕 지역주민도 혐오하는 시설로 변모하게 될 것이다. 이를 위해서는 항만청소, 해안청소사업, 바다청소 등을 정기적으로 실시해야 한다. 자연경관의 중요성을 인식하고, 친수성 구조물 및 친수공간 확보, 항만의 자연보존 활동, 풍부한 조림과 녹지의 확보, 전선주의 지중화 등이 필요하다. 또한 항만인근지역의 정비도 중요하다. 현재 우리나라 항만주변 지역은 깨끗하지 못하다. 항만의 입구, 항만과 도시가 접하는 구역, 마을 등은 항만공간으로도, 도시공간으로도 고도화되어 있지 못하다. 이에 따라 이 지역을 통과하거나 방문하는 시민에게는 매우 불편한 공간으로 변모해 있다. 따라서 이러한 노후화, 정비가 불량한 공간을 재정비하여 시민이 친숙할 수 있는 공간으로 탄생시켜 나가야 한다. 그렇게 해야만 시민들이 항만에서 머무를 수 있게 될 것이다.

아홉째, 항만에 대한 접근성을 편리하게 해야 한다. 아무리 항만이 아름답고 깨끗하다 하더라도 접근성이 불편하면 찾아오는 시민은 드물 것이다. 특히 특정 항만지역을 관광명소로 육성하기 위해서는 대중이 쉽게 접근할 수 있는 교통시설이 편리하게 정비되어야 한다. 교통시설 정비 시에도 주차가 편리하게 이루어질 수 있도록 교통광장을 마련하는 것이 중요하다.

(4) 포트 르네상스 사업 추진

① 포트 르네상스의 개념

포트 르네상스란 침체된 항만에 활력을 되살리기 위한 일대 부흥활동을 의미한다. 특히 항만주위의 지역주민들에게 활력을 불어넣어 지역사회 뿐만 아니라 국가경제에 대한 기여도를 높이기 위한 문화운동이라고 할 수 있다. 포트 르네상스 시대를 열기 위해서는 항만 및 주위 공간에서 다양한 이벤트 등을 개최하여야 한다. 예를 들면 항만축제, 항만사진대회, 항만장비 경진대회, 바다낚시 대회, 항만사생대회, 해산물 축제, 항만 관련 국제 컨퍼런스, 항만박람회, 항만견학회, 항만주위의 역사물 산책 등이 이에 해당한다.

② 포트 르네상스 사업추진의 필요성

포트 르네상스 사업을 개최해야 할 필요성은 다음과 같다.

첫째, 포트 르네상스 사업은 항만관광객 유치에 위한 동력으로 작용한다. 전술한 바와 같은 크루즈부두, 랜드마크 및 관광지가 조성되어 있는 것으로 항만관광객이 유치되고 충분히 만족하는 것은 아니다. 시설 이외에 흥밋거리가 있어야 한다. 이러한 흥밋거리를 자아내도록 하는 것이 다른 아닌 다양한 이벤트이다.

둘째, 관광객 유치를 보다 촉진하고 적극화할 필요가 있다. 관광객 유치는 앞서서, 기다려서는 절대 이루어지지 않는다. 포트 르네상스 사업을 통해 다양한 이벤트를 개최하고 이를 알리며, 방문객들에게 만족스러운 내용을 제공해야 한다. 이를 위해서는 다양한 계층을 위한 다양한 내용의 이벤트가 개최되어야 한다. 특정 계층을 위한 이벤트만으로는 다양한 계층의 관광객을 유치하기 곤란하다. 따라서 특정 계층을 타겟으로 하는 이벤트, 다양한 계층을 타겟으로 하는 이벤트, 이를 혼합한 이벤트 등 다양한 이벤트의 개최가 필요하다.

③ 추진방안

포트 르네상스 사업을 추진하여 항만 이벤트를 개발하고 개최하기 위해서는 다음과 같은 방안이 필요하다.

첫째, 관광객이 관심을 가질 만한 항만 이벤트를 개발해야 한다. 예를 들어 항만기능장비 경진대회를 개최하는 것이다. 항만의 기본장비인 포크 리프트, 야드트랙터 등을 대상으로 운전기능을 뽐내는 대회를 개최하는 것이다. 이는 종래에 전혀 없던 행사이다. 따라서 이를 전국적인 행사로 만들고 전국의 항만 관련 업체가 참여하도록 유도한다면 이는 항만에 국한된 이벤트에서 벗어나 국가적인 흥밋거리로 정착시킬 수 있다. 또한 이를 국제적인 행사로 확대시킬 수도 있다. 현재 동북아 항만국장 회의가 한중일 3개국을 돌아가면서 개최되고 있다. 그리고 항만국장회의를 지원하는 차원에서 한·중·일 3개국 항만 관련 국제학술 심포지엄이 개최되고 있다. 그런데 국제학술 심포지엄 이외에 국제 항만장비기능경진대회를 동시에 개최하면 매우 좋은 이벤트로 정착하게 될 것이다. 그리고 우리나라가 동북아 3개국의 항만장비기능경진대회의 메카로 발전할 수도 있을 것이다. 기타 항만을 주제로 하거나 매개로 하는 각종 이벤트(국제 퍼레이드 축제, 항만·해양축제, 수산물축제, 항만볼꽃놀이, 국내외를 대상으로 하는 항만견학 실시)를 개최하도록 한다.

둘째, 특정지역의 축제를 국내외 항만 이벤트로 발전시켜 나가야 한다. 지역에는 다양한 전설과 이를 바탕으로 하는 다양한 소규모의 축제가 있다. 그런데 이 중 관광객에게 거의 알려져 있지 않는 축제도 적지 않다. 이러한 축제 중에는 많은 국내외 관광객을 유치할 수 있는 축제도 있을 것이다. 따라서 이러한 축제를 발굴하고 이를 항만 이벤트로 만드는 작업이 필요하다. 특히 항만·해운·해양·조선 관련 역사 유물 및 역사적 시설을 보존하고 전시하는 활동도 필요하다. 그리고 관련 시설의 건설에만 그쳐서는 안 되며, 전설·동화·역사적 중요 문화 등을 주요 콘텐츠로 하는 감동

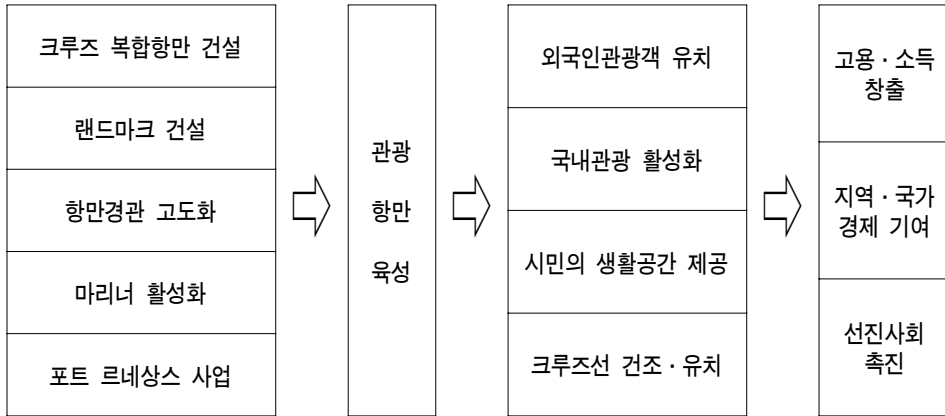
적인 이벤트를 개발해 나가야 한다.

셋째, 항만 관련 국제적인 학술대회, 국제기구의 행사를 유치하는 것이다. 항만과 관련해서는 국제항만협회(International Association of Ports & Harbour : IAPH) 총회가 2년에 1회 전 세계 항만도시를 돌아가면서 개최되고 있다. 한번 개최 시에는 500명 이상이 참석하게 된다. 이러한 대회를 우리나라 항만에 유치할 경우 부가가치가 적지 않다. 방문객이 우리나라에 체재하면서 소비하는 금액은 그대로 부가가치 획득으로 연결된다. 뿐만 아니라 우리나라 항만과 국가의 이미지를 제고할 수도 있다. 현재 IAPH 정기총회는 1988년 우리나라 서울에서 한번 개최되었다. 2011년에 두 번째로 부산에서 개최될 예정이다. 이러한 국제적 행사를 빈번히 개최하는 것은 매우 바람직하다.

넷째, 새로운 국제행사를 발굴, 개최하는 것이다. 예를 들면 항만·해운·물류·해양·조선 등과 관련되는 국제 전시회(국제물류전시회, 수출입물류전시회, 상품전시회, 조선기자재전시회)를 유치하는 것이다. 아울러 해운·항만·물류·해양·조선과 관련된 외국인의 국내연수 기회도 확대한다. 이러한 행사 중 대표적인 행사로는 항만물류기술 전시회가 있다. 이러한 전시회는 세계 주요국가에서 대부분 개최하고 있다. 그런데 아직 우리나라에서는 해운, 항만, 조선, 물류를 모두 포괄하는 국제적인 기술전시행사를 개최하고 있지 않다. 이러한 상황에서 해사 관련 종합전시회를 발굴하여 정기적으로 개최하게 되면 우리 항만과 우리나라에 많은 방문객이 찾아오게 된다.

다섯째, 포트 르네상스 사업은 부가가치 및 관련 산업의 시장 확대에도 도움이 된다. 전술한 항만물류기술전시회 등을 개최할 경우에는 관련 산업계가 물류 관련 신제품을 전시하게 된다. 그리하여 새롭게 개발된 우리나라의 우수한 물류장비, 물류기술(IT기술, 조선기자재, 물류장비 등)을 판매할 수 있는 기회가 증가하게 된다.

이상의 관광항만 육성방안 추진 시의 효과는 다음과 같이 예상된다.



| 그림 6-8 | 관광항만 육성방안과 효과

제 7 장 결론 및 정책 제언

1. 요약 및 결론

이상에서 2020년도를 목표시점으로 하는 새로운 정책비전, 글로벌 시대를 선도하는 선진항만 구축을 위한 정책목표와 세부추진과제를 제시하였다. 이상에서 분석한 연구를 통하여 획득한 내용을 요약하고 결론을 정리하면 다음과 같다.

1) 선진항만 구현정책으로 방향전환 시기 도래

우리항만은 그동안 많은 발전을 이룩하였다. 특히 시설 측면에서는 체선현상이 거의 완전히 해소될 정도로 개발이 이루어졌다. 또한 양적인 측면에서도 많은 성과를 이루고 있다. 세계 5위의 컨테이너 항만 위상은 단적인 사례이며, 동북아에 있어서도 가장 많은 환적물량 취급항만으로 성장해 있는 것이 그 증거가 된다.

그러나 향후에는 현재와 같은 양적성장의 지속적 유지가 용이하지 않을 것으로 판단된다. 중국과 일본 등으로부터 자국항만 육성정책에 직면해 있기 때문이다. 따라서 이제는 양적성장 일변도의 정책으로부터 질적인 발전을 추구하는 정책으로의 대전환 시기에 도달했다고 할 수 있다. 질적 발전을 위한 구체적인 정책방향은 바로 ‘선진항만’의 구현에 있음을 알 수 있었다.

여기에서 ‘선진항만’이란 종래 이상으로 경쟁력이 대폭 강화된 항만을 의미한다. 경쟁력 확보를 위한 항만기업의 대형화, 터미널 운영의 자동화, 시스템화 등이 선진항만을 구현하기 위한 정책수단이 된다. 그러나 선진항

만은 단순히 경쟁력 제고만을 의미하는 것은 아니다. 물류 일변도의 기능으로부터 복합항만·종합항만으로의 대전환, 글로벌화 및 세계 항만시장에 대한 경영 비중의 대폭적인 확대, 항만에 있어서 글로벌 스탠다드로 등장하는 항만 간 국제협력체제의 정비, 새로운 부가가치를 창출하는 관광항만 육성 등도 여기에 포함됨을 알 수 있었다.

2) 국제적 관점을 도입한 항만정책 수립이 필수

우리나라 항만은 이제 세계의 주목을 받고 있는 상황으로 발전하였다. 동아시아에서는 최고의 허브기능을 수행하고 있고, 그리하여 중국과 일본으로부터 경계의 대상이 되고 있을 정도이다. 아시아, 중앙아시아, 중동, 동유럽, 아프리카 등 개도국 및 신흥국 등으로부터 우리 항만의 노하우를 활용하고 싶다는 요청까지 받고 있는 상황이다. 특히 아세안으로부터는 적극적인 항만·물류분야의 국제적 지원을 요청받고 있는 상황이다.

이에 따라 향후에는 우리나라 항만계획·항만정책도 단순히 국내의 현상에만 국한하여 수립하는 단계에서 벗어나야 한다. 국제적 시각을 갖추어야 한다는 뜻이다. 국제사회에 공헌할 수 있는 정책, 글로벌 항만시장을 확대해 나갈 수 있는 정책, 동북아에서 경쟁력을 보다 더 강화시켜 나갈 수 있는 정책 등 외적 환경의 고려뿐만 아니라 외부세계에 대한 영향력 증대 방안 등도 이제는 필수적인 고려요인으로 변모하고 있음을 알 수 있었다.

3) 우리 항만의 위기징후 대응방안 모색이 시급

지난 10여 년 동안 중국항만은 자립구조를 지속적으로 강화하여 오늘날에는 더 이상 외자에 의존하지도 않고, 자국항만에 대형선이 직접 기항할 수 있을 정도의 면모를 갖추고 있음을 알 수 있었다. 일본 또한 약화되어가는 자국 내 대형항만의 국제경쟁력을 더욱 강화하기 위해 ‘전략항만육성정

책'을 추진하고 있음을 알 수 있었다. 이러한 양국의 새로운 항만정책 추진은 우리나라의 환적물량 유치에 심각한 장애요인으로 등장할 가능성이 매우 높음을 알 수 있었다. 이러한 변화하는 외부환경은 환적물량 유치를 통한 성장전략에 의존하고 있는 우리 항만에 큰 위협요인으로 등장하고 있다.

일본에서는 전략항만에 대한 경쟁력 강화수단이 아직 실행되고 있는 단계는 아니며, 북중국 항만에 있어서도 모든 대형선이 직기항하는 단계는 아직 아니기 때문에 우리 항만이 위기국면에 접어들었다고 단정할 수는 없다. 그러나 적어도 위기징후 국면은 맞이하고 있다고 할 수 있을 것이다. 만약 이러한 상황에 대응 가능한 방안을 강구하지 않을 경우 위기징후는 곧 위기상황으로 발전하게 될 것이다. 따라서 현재 직면해 있는 위기징후에 대한 대응방안 강구가 시급함을 알 수 있다.

4) 초대형선 운항의 보편화와 투 포트 정책의 한계

위와 같은 위기징후가 초래되고 있는 궁극적인 원인 중 하나는 선박의 지속적 대형화임을 알 수 있었다. 14,000TEU급 이상 초대형선의 증대 및 운항 보편화는 종래의 소권역별 중심항만의 출현을 넘어 대권역별 거대항만의 출현을 요구하고 있음을 알 수 있었다. 아울러 이러한 초대형선의 운항패턴에 부응하기 위해 주요국은 대권역에서 중심이 되는 으뜸항만 육성으로 대응하고 있음도 알 수 있었다.

이와 같은 초대형선의 운항 보편화 및 대권역에서 허브기능을 수행하는 거대항만 출현에 대응하기 위해서는 종래의 투 포트 정책으로는 부족한 것으로 판단되었다. 이와 아울러 현재 동북아에서는 북중국 항만들과 일본의 항만들이 새로운 독자적 권역을 형성해 나가고 있다. 이에 따라 동북아 권역에서 우리나라의 허브기능이 약화되는 위기조짐을 보이고 있다. 그런데 현재와 같은 위기징후를 해소하는 데에는 기존의 투 포트 정책이 한계

가 있음을 알 수 있다. 왜냐하면 투 포트 정책으로는 현재 동북아에서 나타나고 있는 권역의 분화현상을 방지하기 힘들며, 또한 동북아 대권역의 으뜸항만 육성도 힘들 것으로 판단되기 때문이다.

투 포트 정책은 동북아 거대권역의 관점에서 바라본다면 단일항만의 집중육성이 아니라 양항으로의 분산육성에 해당한다. 따라서 거대권역에는 하나의 거대항만이 요구되고 있고, 실제로 그러한 추세가 진행되고 있는 세계적 조류에 부응하여 우리나라 항만을 동북아 대권역의 중심항만으로 만들기 위해서는 단일 으뜸항만을 육성하는 방향으로 정책전환이 요구됨을 알 수 있다. 1만 4,000TEU급 이상 초대형선의 유치에 필수요건이 되는 으뜸항만을 조속히 육성하지 않을 경우 우리항만은 배후권역인 북중국 지역에서는 칭다오항, 일본지역에서는 한신항과 케이힌항에 잠식당하여 경쟁력 우위를 상실하게 될 가능성이 높다. 따라서 투 포트로부터 단일 으뜸항만으로의 정책전환이 필요한 바, 이를 달성할 수 있는 구체적인 방향은 부산항과 광양항의 운영통합임을 알 수 있었다. 부산항과 광양항의 통합운영 방안이 제안된 것은 이러한 배경에 기인한다.

5) 으뜸항만 육성을 위한 항만통합의 원칙은 고객의 요구 및 상업성

부산항과 광양항의 통합을 통한 으뜸항만 육성은 부산항과 광양항 중 1개 항만을 포기하자는 뜻이 아님을 알 수 있었다. 그리고 1개 항만의 선택을 주장하는 것도 아님을 알 수 있었다. 귀중한 항만시설과 유리한 지정학적 여건을 갖추고 있는 두 항만을 잘 엮어서 활용해 나가자는 뜻이 내포되어 있다.

이와 관련하여 중요한 점은 그동안 정치적 논리가 많이 작용하여 수급의 괴리를 발생시킨 양 항만의 개발·운영에 정치의 영향을 배제하고 순수하게 상업적 마인드에 근거한 통합운영으로 전환이 요구됨을 알 수 있었

다. 상업적 마인드에 의한 통합운영이란 이용자 및 고객의 요구를 반영한 항만개발 및 운영을 의미한다. 예를 들어 고객이 부산항의 이용과 시설확대를 원한다면 부산항의 개발규모를 늘리고, 광양항 이용 및 시설확대를 희망한다면 광양항의 개발규모를 늘려나가는 그러한 고객지향의 개발·운영체제를 구축해야 한다는 것을 의미한다.

이러한 체제로 나아가는 것에 대해 부산항의 입장에서는 광양항이 부담스러운 존재로 작용할 것이고, 광양항의 입장에서는 광양항이 소홀히 취급될 것이라는 우려를 제기할 수도 있다. 그러나 오히려 부산항의 입장에서는 광양항을 종래의 외부요인으로부터 내부요인화함으로써 더 이상 부담으로 인식할 대상이 아니게 되며, 광양항의 입장에서도 부산항의 중압에서 벗어날 수 있다는 장점이 있다. 그리하여 이용자 및 시장의 요구에 따라 부산항에 이용이 집중될 수도 있는 것이고, 광양항 이용률이 제고되어 균등 이용이 이루어질 가능성도 배제할 수는 없는 것이다.

이와 같이 향후 양 항만에 대한 투자 증대, 비중 증대는 이용자 및 시장에 맡기고, 항만개발과 운영을 정치 및 지역주의로부터 벗어나게 하는 것이 중요하다. 바로 여기에 통합운영의 의미가 있고 그렇게 해야만 으뜸항만으로 발전하는 데 대한 장애요인의 제거가 가능할 것이다.

6) 물류부가가치 제고 전략의 대전환 시점

항만배후단지 개발을 통한 물류기업의 유치에 외형적으로는 성과를 획득하고 있다. 그러나 구체적인 측면을 들여다보면 부족한 것이 적지 않음을 알 수 있었다. 항만배후단지에 입주해 있는 입주기업에 대한 외국인기업의 지분출자 비율이 매우 저조하다는 점, 입주기업의 물류 비즈니스가 단순 부가가치 활동에 그치고 있다는 점, 투자·물동량 창출·고용효과 등의 측면에서 아직은 기대만큼의 성과를 획득하고 있지 못하다는 점 등으로

인해 원래 항만배후단지 개발의 목적이 충분히 달성되고 있지 못함을 알 수 있었다.

이러한 상황을 개선하기 위하여 제조활동이 항만 및 항만배후단지에서 이루어지도록 제도가 개선된 점, 자유무역지역 입주기업에 대한 인센티브 제도의 개선 등 많은 노력이 2000년대 후반 들어 이루어졌다. 그러나 그럼에도 불구하고 국내기업에 대한 역차별, 고도의 부가가치 서비스 부족, 외국인기업의 출자비율 제고, 항만배후단지와 산업단지와의 연계성 부족, 항만단지와 내륙 물류거점과의 연계성 부족, 인건비 인하 위한 고용제도 등 개선되어야 할 사항이 적지 않다. 따라서 이제는 현재 직면해 있는 이러한 구조적인 문제점들을 해결하기 위한 시기가 되었음을 알 수 있었다. 그리고 이는 궁극적으로 항만배후단지 물류부가가치 제고전략의 수정을 통해 해소되어야 할 것이라고 분석되었다.

7) 글로벌 GTO 육성을 위한 터미널 대통합이 시급

글로벌화의 지속에 따른 교역의 증대는 세계 각국에 있어서 항만개발 수요의 증대 및 항만운영의 민영화로 나타났고, 이러한 여건을 잘 활용한 글로벌 항만운영업체는 세계시장으로 진출, 기업규모를 확대해 나가고 있음을 알 수 있었다. 그리하여 오늘날에는 GTO의 세계 항만시장 점유비가 60%를 초과하는 등 과점적 구조를 보이는 경향까지 나타나고 있다.

글로벌 항만시장은 향후에도 계속해서 성장할 전망이지만, 선발 GTO들이 이 시장을 선점하고 있기 때문에 후발 GTO들의 진출은 매우 어려운 상황으로 변모하고 있음을 알 수 있었다. 따라서 현행과 같은 선발 GTO들에 의한 과점적 시장구조가 더 이상 진전·고착되지 않는 상태에서 글로벌 시장에서의 쉐어를 확보해야 하기 때문에 글로벌 시장진출에 시급성이 요구되고 있다.

그러나 아직 국내기업은 해외시장 진출에 필요한 역량을 갖추고 있지 못한 상태이다. 따라서 역량확보가 무엇보다도 선행되어야 한다. 이러한 역량확보의 대안으로 이 연구에서는 항만운영업체의 통합 및 터미널 임대규모의 대형화를 제안하였다. 이러한 추진방안은 우리 항만기업의 대형화 및 글로벌화를 촉진하는 매우 유효한 수단이 될 것으로 판단된다.

8) 새로운 항만 부가가치원으로서 관광항만 육성이 중요

아울러 물류 일변도의 현행 항만정책은 이제 진지하게 재고해야만 할 단계에 이르고 있음을 알 수 있었다. 물동량이 급격히 성장하는 단계에서는 물류중심항만정책이 합리성을 가지고 있다. 그러나 국내경제가 선진 경제구조로 이행하고, 중국이 자립적 항만구조를 갖추어 나가고 있으며, 일본 또한 우리나라 경유물량을 축소시키려는 정책을 전개하고 있기 때문에 중장기적으로는 환적물량의 증가세에 제약을 받을 가능성이 높다. 따라서 물량유치확대 정책추진을 보다 공세적으로 그리고 지속적으로 추진해 나가야 하는 당위성이 있지만, 이 정책에만 의존하는 것은 리스크가 크다. 따라서 항만부가가치를 창출할 수 있는 정책의 다양화가 필요하다. 말하자면 물류중심항만정책의 추진과 함께 새로운 부가가치원 및 새로운 성장동력원의 발굴이 필요함을 알 수 있다. 이 방안의 하나로 이 연구에서 제시한 크루즈 복합항만 개발, 랜드마크 개발, 항만경관고도화, 마리너 활성화, 포르르네상스 사업추진 등은 상당한 의미를 가지는 것으로 판단된다.

관광항만 육성은 오늘날 성장하는 중국경제에 따른 중국인의 외국으로의 관광 증가, 국내항만의 선진구조로의 이행, 동북아 3국 간의 밀접한 연대 등의 여건을 감안할 경우 매우 현실성 있는 정책으로 판단된다. 일본은 이미 2009년부터 관광입국을 국가의 성장기치로 내걸고 각 분야에서 이를 추진하고 있는데 항만 부문에서도 이러한 국가정책을 뒷받침하기 위한 방

안이 강구되고 있다. 따라서 우리 항만이 국내외 항만관광객 유치를 새로운 정책기조로 도입하지 않을 경우 성장하는 항만관광시장에서 뒤처질 가능성이 매우 높음을 알 수 있다.

9) 2010년대는 융합 및 통합 원리가 중요

2000년대로 접어든 이후 변화의 속도는 엄청나다. 이러한 변화의 속도는 향후 2020년까지 지속될 것으로 예상된다. 특히 정보통신 기술의 끝없는 진보, 이를 활용한 각종 매체의 등장, 가치관의 다양화, 좁아지는 지구촌 등이 이러한 현상을 더욱 가속화시키고 있다. 이러한 상황은 물류 및 항만 부문에도 그대로 파급되고 있다. 따라서 항만도 이러한 격심한 변화에 적극 대응해 나가야 한다.

이를 위해서는 종래 이상으로 각종 역량의 집결이 필요하다. 역량의 분산화는 성장의 동력을 떨어뜨리는 결과를 초래할 것이기 때문이다. 이러한 현황을 감안하여 이 연구에서는 종래 항만 간 대립과 갈등, 경쟁과 원-루즈 관계에서의 탈피를 강조하였다. 그리고 그 대안으로 국내항만 간에 조화와 협력을 통한 역량의 집중화를 제안하였다.

터미널 운영분야에 있어서도 이러한 관점을 적용하였다. 메가 캐리어의 성장과 초대형선의 운항이 보편화되고 있는 오늘날에는 종래와 같은 개별 터미널 운영체제를 지속할 경우 메가 캐리어에 적절히 대응할 수가 없다. 터미널운영업체의 역량을 개별 터미널별로 분산시켜서는 보다 높은 경쟁력을 확보할 수가 없을 뿐만 아니라 동북아 대권역의 으뜸항만 육성도 곤란하다. 이에 따라 터미널 간의 대통합이 필요함을 강조하였다.

한편 항만은 종래 물류 일변도에 치중되어 도시와의 조화로운 관계를 구축하지 못해 왔다. 이에 따라 항만은 항만대로, 도시는 도시대로 기능의 상호 상충관계를 유지하였다. 그러나 동북아 대권역의 형성에 대응하여 항

만과 도시가 함께 으뜸기능을 수행하기 위해서는 항만 및 도시가 하나로 되어 조화롭게 기능해야 할 것이다. 이러한 관점에서 항만기능과 도시기능을 통합하여 새로운 부가가치를 창출할 수 있는 종합항만 및 관광항만의 육성이 강조된 것이다.

이와 같이 2020년대를 향한 우리 항만의 발전방향은 ‘융합’과 ‘통합’을 통한 동북아 대권역의 으뜸항만을 지향하는 것이어야 한다. 이는 단순히 국내항만을 글로벌 물류의 거점으로서 뿐만 아니라, 세계시장으로 나아가는 기반으로 만들어 나가야 함을 의미하기도 한다. 또한 ‘물류’ 이외에 ‘산업’, 및 ‘사람’을 유치하는 종합적인 거점으로 만들어 나가야 함을 의미하기도 한다. 이러한 관점에서 글로벌화를 시야에 두고 물류, 산업 및 생활공간을 종합적으로 조성하는 종합항만 건설이 중요함을 알 수 있었다. 이러한 종합항만이 조성, 육성될 때에 비로소 우리 항만은 선진항만으로서의 면모를 구축하게 될 것이다.

2. 정책 제언

이상의 연구결과를 바탕으로 다음과 같은 정책 제언을 하고자 한다.

1) 동북아 으뜸항만 육성을 위한 항만통합기구의 설치·운영

종래 동북아 권역의 중심항만 기능을 수행해 온 우리나라 항만이 권역의 분화로 인해 동북아 권역에서 중심기능의 발휘를 위협받고 있다. 동북아 권역의 한 축인 일본서안은 일본정부의 전략항만육성정책에 의해 분리될 가능성이 높다. 동북아 권역의 또 다른 한 축인 북중국 지역은 이미 새로운 권역으로 독립되는 현상을 보이고 있다. 그리고 북중국 독자적인 권역으로 그 규모를 계속 확대하고 정착될 가능성이 매우 높다.

이와 같이 종래 우리나라를 중심으로 형성되었던 동북아 권역이 오른 쪽은 일본 권역, 왼쪽은 북중국 권역으로 분화될 경우 우리나라 항만의 영향력은 그만큼 줄어들 가능성이 높다. 이에 따라 현재 분화 경향에 있는 동북아 대권역의 변화 현상 속에서 우리나라 항만이 계속해서 그 지위를 상실하지 않도록 하기 위해 동북아 권역이 분화되지 않도록 노력해야 한다. 이를 위해서는 우리나라 항만을 동북아 권역의 으뜸항만으로 육성해 나가야 한다. 이를 위해 우리나라 항만의 규모를 보다 확장시켜 나가야 한다. 이러한 차원에서 부산항과 광양항의 통합작업이 필요한 것이다. 통합의 구체적인 내용은 이 연구에서 이미 제시한 바와 같다. 문제는 이를 촉진하기 위한 방안 강구가 필요하다는 점이다. 양 항만의 통합운동을 촉진시키기 위해 다음과 같은 방안을 제안하고자 한다.

첫째, 두 항만을 통합하여 운영하는 별도의 기구를 설립하고 두 항만의 통합운영과 관련되는 모든 문제를 통합기구에 일임하도록 한다. 이러한 통합방식에 동의하지 않고 통합기구에 모든 사항을 일임하지 않을 경우에는 통합에 대해 오해가 발생하게 되고 그 결과 통합이 무산될 우려가 있기 때문이다.

둘째, 통합기구가 매우 공정하고 조화롭게 통합정신을 실천해 나가야 한다. 통합기구의 업무 중에는 민감한 사안이 적지 않다. 종래 정치적으로 엮여 있던 사안도 많았다. 이러한 사안을 무리 없이 해결하여 통합 후의 신규 터미널 개발규모·개발입지·사용료·인프라 정비 계획 등을 마찰 없이 해결해 나가기 위해서는 통합기구가 두 항만관리주체, 두 항만의 이해관계자, 두 지역사회로부터 신뢰를 받는 것이 선행되어야 한다. 양 항만 통합방안의 성공 여부는 궁극적으로 이러한 공정하고 신뢰성 있는 통합·운영방안을 구축·실천할 수 있는가의 여부에 달려 있다고 할 수 있다.

셋째, 통합기구가 그 업무를 공정하게 수행할 수 있는 기반을 구축해야 한다. 통합방안의 성공 여부는 전술한 바와 같이 통합기구의 공정한 운

영에 달려있다고 해도 과언이 아니다. 그리하여 통합기구가 업무수행을 공정하게 할 수 있는 방안으로서 다음을 건의하고자 한다.

첫째, 통합기구의 운영원칙 설정이다. 운영원칙으로는 다음의 두 가지 기준을 고려할 수 있다. 하나는 통합기구의 수익 극대화이고, 다른 하나는 통합기구가 관할하는 터미널 전체의 물동량 극대화이다. 두 기준 모두 중요한데 일반적으로는 두 기준을 동시에 충족할 수 있으나, 경우에 따라서는 갈등적 상황이 발생할 수 있다. 즉 수익 극대화 및 물동량 극대화 기준 중 양자택일해야 할 경우가 발생할 수 있다. 이 경우에는 이해관계가 상반될 수 있다. 이러한 상황에 직면할 때 어느 기준을 우선해야 할 것인가가 문제로 대두된다. 이 연구에서는 물동량 극대화를 50%, 수익극대화를 50%로 각각 부여하는 것이 바람직할 것으로 제안하고자 한다. 그러나 이 기준 설정은 매우 중요한 사항이기 때문에 제안내용의 적절성에 대해서는 향후 통합기구의 설립 논의과정을 통해 보다 심도 깊게 검토·확정해 나가야 할 것이다.

둘째, 통합기구의 업무수행에 대한 보수의 결정기준이다. 통합기구가 수행하는 업무에 대한 보수의 기준을 무엇으로 삼아야 할 것인가 하는 점이다. 일반기업의 경우 보수기준은 업무성과와 직결된다. 그런데 양 항만을 통합운영하는 통합회사의 보수를 결정하기 위해서는 업무성과를 무엇으로 삼아야 할 것인가의 문제가 선결되어야 한다. 일반적으로 업무성과는 물동량 규모, 수입규모, 대형선 유치규모 등을 들 수 있다. 이러한 기준 중 어느 것이 핵심적인 기준으로 되어야 할 것인가도 결정해야 한다. 이 연구에서는 물동량 규모와 수입규모에 각각 50%의 비중을 설정하는 방안을 제안하고자 한다. 그러나 이 기준 결정 문제 또한 매우 중요한 사안이기 때문에 향후 통합기구의 설립과정에서 보다 심도 깊게 검토하여 적절성 여부를 확정해 나가야 할 것이다. 이와 같이 하여 업무성과에 대한 평가기준이 결정되면 양 항만당국이 통합기구와 업무내용에 대해 계약을 체결하도록 한다.

이때 보수수준은 일정수준의 성과 획득 정도를 기준으로 계약을 체결하는 것이다. 이 수준을 초과 달성할 경우에는 보너스를 제공하고, 하회 달성할 경우에는 급여를 감소시키도록 하는 것 등이다.

셋째, 통합회사의 직원에 대한 신분상의 취급문제이다. 통합기구의 직원은 초기에 두 항만당국으로부터 이동할 수는 있으나, 통합기구로 이동한 직원에 대해서는 항만당국으로 복귀하지 못하도록 조치하는 것이 필요하다. 그리고 이를 기본원칙으로 삼아야 한다. 왜냐하면 통합회사의 직원이 다시 모기업인 항만당국으로 복귀할 수 있도록 허용된다면 통합회사의 업무 수행에 공정성이 보장되기 힘들기 때문이다.

2) 항만당국 주도의 터미널 통합

세계적 규모의 항만운영업체 육성을 위해서는 터미널운영업체 또는 터미널의 통합이 필요하다. 그런데 문제는 통합작업이 당사자에게는 기업의 존망과 관련되기 때문에 쉽게 이루어질 수 있다고 기대하기는 힘들다는 점이다.

그러나 우리 항만은 대형화를 위한 좋은 여건을 갖추고 있다. 대다수 항만의 컨테이너 터미널은 정부 또는 항만당국 소유이고, 현재 운영되고 있는 일부 민자부두를 제외하면 모두 임대방식을 취하고 있다. 따라서 임대방식의 변경작업을 통해 터미널 운영업체의 통합 및 대형 터미널 운영업체를 양성하는 것은 그다지 어려운 일이 아닐 것으로 판단된다. 다만, 시간이 소요되기는 한다. 여기에 소요되는 시간을 단축하기 위해서는 업계 내부의 자발적인 통합이 가장 바람직하다. 그러나 업계 스스로 수행하는 것이 용이하지 않을 것이기 때문에 항만당국이 개입하여 위로부터 추진하는 방안도 불가피한 측면이 있다. 싱가포르, 두바이, 중국 등에서는 항만당국이 직접 글로벌 항만진출을 추진하고 있는데 우리나라도 이러한 사정을 충

분히 감안할 필요가 있다.

오늘날 글로벌 항만시장 개척은 국가 생존 차원에서 접근하고 있는 경향이 많기 때문에 우리나라도 이제는 민간 주도나, 공공기관 주도냐의 방법론 강구에 더 이상 시간을 낭비해서는 안 될 것이다. 이에 따라 1차적으로는 항만당국이 통합방침을 수립하고 이에 부응하는 운영사를 중심으로 통합작업을 추진하도록 해야 한다. 통합에 참여하지 않는 운영사에 대해서는 임대계약 종료시점에 계약을 만료하고, 참여 운영사에게 터미널 임대규모를 확대하여 참여기업을 집중 육성하도록 한다. 그리고 필요 시에는 항만당국도 직접 지분을 참여하여 통합작업의 촉진역할을 수행하도록 해야 할 것이다.

이와 아울러 통합을 조속히 실천하기 위한 통합촉진방안을 강구하도록 해야 한다. 통합촉진방안으로서는 다음을 제안하고자 한다.

첫째, 통합의 목표시기를 설정하고, 이를 앞당기는 터미널 운영사에 대해서는 앞당기는 만큼 인센티브를 차등 제공한다. 인센티브로서는 임대료 조정, 향후 임대기간 연장 등을 강구하는 것이다.

둘째, 통합 방안을 제시하지 않는 터미널 운영사에 대해서는 임대기간 만료와 함께 임대갱신을 하지 않고 계약을 종료하도록 방침을 설정한다.

셋째, 계약이 종료되는 터미널에 대해서는 통합을 단행하는 운영사에 우선적으로 임대한다.

넷째, 통합의사가 있는 운영사를 출자자로 하여 대형 터미널 운영사를 설립한다.

다섯째, 향후 부산항신항 신규개발 사업권을 통합에 참여하는 운영사에게 우선적으로 부여한다.

여섯째, 부산항만공사의 해외항만사업 추진 시 통합운영사와 공동으로 추진한다. 그리고 통합운영사의 출자기업에게 단독사업을 촉진하는 등 해외사업 주도를 허용한다.

일곱째, 통합운영사의 해외항만사업 주도의 실효성을 촉진하기 위해 부산항만공사가 현지사업을 개척하고, 운영권만 임대방식으로 통합운영사에 부여하는 방안도 강구하도록 한다.

여덟째, 통합운영사가 원할 경우 사업범위 확대를 강구한다. 단기적으로는 터미널운영업에 주력하지만, 중장기적으로는 화물운송주선업과 트럭킹사업 및 철도화물운송사업과 항공화물운송사업으로의 확대방안도 강구한다.

3) 새로운 전략 도입을 통한 물류부가가치 제고 및 글로벌 항만개척

항만배후단지의 물류부가가치 제고 및 글로벌 항만시장 개척사업에 대한 기존의 전략은 이제 변화한 환경과 함께 새로운 변화가 요구되고 있다. 물류부가가치 제고를 위한 항만배후단지의 개발 및 물류기업의 유치와 관련해서는 기존의 전략이 종전까지는 유효한 측면이 있었으나, 오늘날에는 더 이상 유효하지 않기 때문에 새로운 전략모색이 불가피하다. 이러한 현황을 반영하여 향후 물류부가가치의 제고를 위해서는 제조업종의 항만배후단지 유치와 공간 마련, 증가하는 국내 물류기업의 항만배후단지 입주수요를 해소할 수 있도록 하는 역차별 해소방안, 항만배후단지 본래의 목적에 부합하는 외국인투자기업 유치를 위한 외국인투자기업 요건의 강화, 국내 물류거점과의 연계를 통한 국내 물동량의 안정적 확보, 항만배후단지 제조기업과 함께 산업클러스터 역할을 수행할 수 있도록 항만배후단지 주변에 임항형 산업단지의 유치, 단순 외국인 근로자 고용제도 도입, 항만배후단지 내 입주기업 평가제도 도입, 마케팅 전략의 고도화 등 종래와 상이한 혁신적인 전략으로의 전환이 필요하다.

한편 글로벌 항만네트워크 정책 또한 기존의 일반 물류사업 위주의 전략으로부터 탈피하여 터미널 경영사업에 부합하는 새로운 변화가 필요하

다고 판단된다. 구체적으로는 터미널 경영사업을 감당할 수 있을 정도의 인력·자금력·정보력 등 역량을 확보하도록 유도하는 전략이 중요하다. 이를 위해서는 터미널 운영사의 국내에서의 대형화가 우선되어야 하고 또한 국내에서 먼저 브랜드를 갖추도록 하며, 이러한 브랜드를 바탕으로 하여 해외 항만당국으로부터 협조요청을 받아 진출하는 방식으로의 전략 수정이 요구된다.

4) 협력과 연대를 통한 관광항만 육성정책 추진

새로운 항만 부가가치 창출을 위한 관광항만 육성도 다가오는 2010년대에 있어서는 불가피한 정책과제이다. 문제는 관광항만 육성사업이 항만당국만의 노력에 의해 이루어지는 것은 아니라는 점이다. 이는 문화관광부 및 지자체 등과 함께 추진해야 할 과제이다. 또한 관광항만 육성계획 및 항만 관광객 유치계획은 지자체의 도시계획·관광객 유치계획 및 문화관광부의 국가관광객 유치계획과 조화되고 통합되지 않으면 효과를 발휘하기가 힘들다. 또한 지역사회, 관광산업계와 함께 추진해야 한다. 이를 위해서는 관광항만 육성사업을 국가 전체적인 어젠다로 끌어올려 범 정부차원에서 다음과 같이 추진할 것을 제안하고자 한다.

(1) 관광항만 개발계획의 수립

항만관광객 유치를 촉진하기 위해서는 궁극적으로 ‘관광항만’의 조성이 필요하다. 여기에서 ‘관광항만’이란 항만관광객을 유치하기 위한 새로운 항만관광시설을 집대성한 집적지이기도 하며, 기존의 항만지역에 관광객을 증대시키기 위해 기존시설을 업그레이드 하는 ‘항만의 관광화’를 의미하기도 한다.

관광항만의 개발을 위해서는 그에 부합하는 계획을 수립하는 것이 중

요하다. 이러한 계획의 수립 없이는 체계적으로 추진하기 힘들기 때문이다. 이 계획에는 다음과 같은 내용들이 포함되어야 한다.

첫째, 항만시설의 설계 및 건설기준을 높여 나가야 한다. 종래와 달리 항만시설의 안전성을 보다 강화하고 디자인도 고도화하며, 시설물의 외관도 색채감있고 다양하게 설정해야 한다. 특히 항만경관을 창출하기 위해서는 ‘항만경관정비 가이드라인’을 마련하여 체계적으로 추진해 나가야 한다.

둘째, 크루즈부두·랜드마크 등을 포함한 다양한 시설물의 개발계획이 포함되어야 한다. 그러기 위해서는 관광객·시설 등 관련 부문의 수요추정이 이루어져야 한다. 아울러 개발해야 할 시설의 입지선정 및 개발규모를 확정해 나가야 한다.

셋째, 시설개발방식·개발주체 등도 포함시켜야 한다. 관광항만 구성에 필요한 시설에는 크루즈부두·임항도로 등 국가가 개발해야 할 시설, 공공적 랜드마크·관광지·박물관 등 지자체가 개발해야 할 시설, 민간 랜드마크·레스토랑·수족관·체험시설·놀이시설과 같이 민간이 개발해야 할 시설 등 다양한 시설이 포함된다. 이러한 개별 시설의 범위를 설정하고 개발주체를 설정하며 개발자금의 조달방식 등과 관련된 내용이 포함되도록 한다.

넷째, 포트 르네상스 사업의 일환으로 개최해야 할 포트이벤트 발굴, 새로운 항만축제 등 발굴내용과 개최주기, 주요 내용에 대한 계획이 포함되어야 한다.

다섯째, 이상의 시설을 적재적소에 개발하기 위한 항만공간의 계획, 구획계획이 필요하다. 특히 관광객 유치를 위한 관광항만 시설은 항만구역과 도시구역이 접하는 지역에 집적될 가능성이 높기 때문에 항만 및 도시공간의 상호계획을 조화롭게 수립해야 한다. 즉 항만계획과 도시계획을 연계하고 종합하는 관광항만계획이 수립되어야 한다. 이를 위해서는 항만공간을 기존의 공간구분에 구속되지 말고 새로운 구획으로 세분화할 필요도 있을 것이다. 예를 들면 화물터미널 구역, 내항·여객터미널구역, 항만·도시경계

구역, 해안구역, 어항구역 또는 경관구역 등으로 구분하는 것이 하나의 방안이 된다. 그리하여 각 구역별로 입지시설 선정 및 개발규모 등을 확정해 나가야 한다.

예를 들어 각 구역별로 다음과 같은 시설을 개발해 나가는 것이다. 먼저 화물터미널 구역에는 물류기능을 우선적으로 고려한다. 즉 물류시설이 집적되도록 계획한다. 아울러 안전성과 외장을 고려한 물류시설의 건설에 유의한다. 그리고 물류시설과 물류시설 사이의 공간도 가능한 한 충분히 확보하여 혼잡현상이 발생하지 않도록 하는 것이 중요하다. 소음, 분진 발생을 줄여나가는 것도 필요하다.

둘째, 내항·여객터미널 구역에는 관광객 유치 및 사람의 접근이 용이하도록 정비한다. 이를 위해 광장·녹지·친수부두·공원·분수대·바다낚시 시설·마리너·포트 타워·인공백사장 등을 유치한다. 이때 항만 및 도시의 규모에 따라 유치시설의 규모를 조정한다. 대도시항만에는 규모 및 종류가 많고 다양한 시설을, 소도시항만에는 적당한 수준의 시설을 유치하도록 계획한다. 다만 이때에도 각종 유치시설 간에 충분한 공간을 확보하고, 녹지도 조성하며, 외관 및 경관을 중시하도록 한다. 고층건물의 경우 높이에 대해서도 제한을 하는 가이드라인을 작성·제시하도록 한다.

셋째, 항만·도시 경계구역에는 해사박물관·수족관·호텔·국제회의장·항만오피스빌딩·항만 관련 역사적 시설물 등을 건설 및 보존한다. 만남의 공간, 휴식을 위한 공원정비, 지역교류센터 등의 교류 기능도 도입할 필요가 있다. 그리고 이 구역에는 여유허 공간을 확보하는 것도 중요하다. 이는 장래의 수요에 대비할 필요가 있기 때문이다. 그리하여 필요 시 항만기능에 적합한 시설용도로 변경하여 새로운 항만·도시공간으로 활용한다. 여유허공간이 부족한 경우에는 항만준설토 또는 각종 건설 잔토를 이용하여 매립지를 조성하거나 인공섬을 건설하도록 한다.

넷째, 해안구역에는 광장·산책로·휴게소·녹지·레스토랑·바다낚시

시설·마리너·항만조망대 등을 유치한다. 이 구역은 항만공간 중에서도 가장 격조높은 경관구역으로 조성해 나간다. 다섯째, 어항구역에는 배후물류창고를 유치한다.

관광항만의 집적지로 집중 개발하는 구역은 위의 다섯 개 구역 중 두 번째, 세 번째 및 네 번째 구역이 될 것이다. 화물터미널구역과 어항구역은 관광객이 찾아가기 힘든 구역이기 때문이다.

(2) 관광항만 개발계획 수립의 제도화

항만관광객을 유치하기 위한 관광항만을 개발하기 위해서는 전술한 바의 관련 시설을 모두 건설하고 관광객 유치 행사를 개최하는 계획의 수립이 필요하다. 이러한 계획 없이는 관광항만의 육성이 신속하고도 체계적으로 이루어지기 힘들기 때문이다. 따라서 이 계획수립을 제도화할 필요가 있다.

관광항만 개발을 위한 제도화를 위해서는 다음의 두 가지 방안을 강구할 수 있다. 하나는 위에서 언급한 사항을 주요내용을 하는 새로운 법률을 제정하는 것이다. 예를 들면 「관광항만 육성에 관한 법률」을 제정하는 것이 이에 해당한다. 다른 하나는 기존의 유사 법률을 확대 개편하는 것이다.

새로운 법률을 제정하는 것은 다음과 같은 장단점을 가진다. 첫째, 장점으로서의 관광항만과 관련된 내용을 새롭게 규정함으로써 관광항만의 개발에 중점을 둘 수 있다. 둘째, 단점으로서의 새로운 법률을 제정하는 것이므로 시간이 많이 소요될 수 있다. 그리고 기존의 유사 법률과 중복될 우려도 있다.

다음으로 기존의 유사법률을 확대·개편하는 방안은 다음과 같은 장단점을 가진다. 기존의 유사법률이란 「마리너 항만의 조성 및 관리 등에 관한 법률」이다. 이 방안은 다음과 같은 장단점을 가진다. 첫째, 장점으로서의 유사내용을 하나의 법률로 통합시킴으로써 중복성을 피할 수 있다. 마리너 항만도 크게는 관광항만의 범주에 포함된다. 따라서 이 법률을 충분히

활용할 수 있다. 둘째, 제도화를 신속하게 행할 수 있다. 관광항만을 주요 내용으로 설정하고 마리너를 하나의 구성요소로 포함시키면 되기 때문이다. 셋째, 단점으로서의 마리너 항만의 조성을 관광항만의 구성에 포함시킴으로써 마리너 항만의 비중이나 중요도가 다소 저하될 수 있다는 점이다.

그런데 「마리너 항만의 조성 및 관리 등에 관한 법률」이 주요대상으로 하는 마리너 항만은 크게는 관광항만의 범주에 포함되므로 이 법률을 확대·개편해도 큰 무리는 없을 것이며, 오히려 이렇게 하는 것이 합리적인 것으로 평가된다. 왜냐하면 관광항만이 마리너 항만보다 범위가 크기 때문에 마리너 단독 법률보다는 관광항만 전체를 포괄하고 그 중요성이 인정되기 용이하므로 마리너의 조성도 보다 탄력을 받을 수 있기 때문이다. 그리하여 이 법률을 「관광항만의 조성 및 관리 등에 관한 법률」로 확대·개편하는 방안을 제안하고자 한다. 이 때 개편해야 할 주요내용은 다음과 같이 되어야 할 것이다.

표 7-1 | 관광항만 육성계획 수립의 제도화 방안(안)

| 항목 | 내용 |
|------|--|
| 계획내용 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 항만관광의 국내외 현황 및 글로벌 관광항만시장 관련 조사 ○ 항만관광객 수요추정 ○ 항만관광에 필요한 시설의 수요 추정 ○ 항만관광객 유치를 위한 국가의 목표와 전략 및 단계별 추진계획 ○ 관광항만개발 기본계획 수립. 즉 관광항만개발을 위한 국가의 목표와 전략 및 단계별 추진계획, 육성·지원계획 ○ 크루즈부두의 개발계획 ○ 랜드마크 조성계획 ○ 포트 르네상스 사업 추진 및 항만이벤트 개최 계획 ○ 항만경관고도화 계획 ○ 항만관광산업 전문인력의 양성, 항만관광산업의 육성에 관한 사항 ○ 기타 항만관광객 유치의 효율적인 추진을 위하여 필요한 사항 |
| 수립주기 | ○ 5년 |
| 근거법 | ○ 「마리너 항만의 조성 및 관리 등에 관한 법률」을 「관광항만 조성 및 관리 등에 관한 법률」로 전면 개정 |

(3) 추진주체

관광항만 개발 및 항만관광객 유치사업은 국토해양부가 주도적으로 행해야 하지만, 독자적으로 계획을 수립하고 실행하는 데에는 한계가 있을 것이다. 관련 업무를 수행하고 있는 문화체육관광부와 협력하여 공동으로 추진하는 것이 바람직하다. 그리하여 문화체육관광부의 국가관광계획과 연계하고 역할을 분담하는 방식으로 추진하는 것이 바람직하고 효율적일 것이다.

한편 항만관광객 유치사업은 일정 공간에서 이루어지는 사업이며, 항만도시 및 인접 도시공간과의 연계가 필수적이다. 따라서 지자체의 도시계획과 연계하여 추진해야 한다.

한편 항만관광은 다양한 관광상품의 하나에 해당하기 때문에 여행사와 연계관계를 구축하는 것도 중요하다. 따라서 국토해양부, 문화체육관광부, 지자체, 민간기업, 협회 등이 역할을 분담하여 공동으로 추진해 나가야 할 것이다.

표 7-2 | 관광항만 조성 추진을 위한 관계기관의 추진사항

| 항목 | 내용 |
|---------|---|
| 국토해양부 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 항만관광객 수요추정 ○ 항만관광에 필요한 항만시설의 수요 추정 ○ 크루즈부두의 개발계획 ○ 랜드마크 조성계획 ○ 포트 르네상스 사업추진 및 항만이벤트 개최 계획 ○ 항만경관고도화 계획 ○ 항만관광산업 전문인력의 양성, 항만관광산업의 육성에 관한 사항 |
| 문화체육관광부 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 관광객 수요추정 ○ 관광객 유치에 필요한 시설의 수요 추정 ○ 관광객 유치를 위한 국가의 목표와 전략 및 단계별 추진계획 ○ 랜드마크 조성계획 ○ 지역이벤트 개최 계획 ○ 지역경관고도화 계획 ○ 관광산업 육성에 관한 사항 |

| 표 7-2 | 관광항만 조성 추진을 위한 관계기관의 추진사항(계속)

| 항목 | 내용 |
|-------|--|
| 지자체 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 관광객 유치에 필요한 시설의 수요 추정 ○ 관광객 유치를 위한 지역의 목표와 전략 및 단계별 추진계획 ○ 랜드마크 조성계획 ○ 지역축제 개최 계획 ○ 항만경관고도화 계획 ○ 관광산업의 육성에 관한 사항 ○ 관광안내 팸플렛 발간, 배포 |
| 민간·협회 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 관광상품 개발 ○ 관광 안내 팸플렛 배포 ○ 관광서비스 제공 ○ 관광객 니즈 수렴 |

(4) 추진사항

위와 같은 방안을 추진하기 위해 다음과 같은 추진사항을 수립해 나가도록 한다.

첫째, ‘관광항만정비 5개년계획’의 수립이다. 이는 향후 1년 이내에 추진한다.

둘째, 항만구역과 항만인접구역을 관광항만의 집적지로 조성하기 위한 방안을 논의하고 계획을 수립하며 이를 추진하기 위한 종합기구로 ‘관광항만지구 개발협의회’를 결성한다. 협의회는 항만당국, 국토해양부 및 지자체로 구성한다. 필요 시에는 문화체육관광부도 포함시킨다. 이 협의회를 통해 관광항만지구의 개발방향, 개발해야 할 시설내역 및 규모, 인프라, 시설건설 방안, 관광객 유치 방안 등을 협의해 나간다. 그리고 여기에서 협의되는 내용을 항만계획, 도시계획, 문화관광계획에 반영시켜 나간다. 이 기구는 초기에 협의회로 운영하지만, 본격단계에 접어들면 상설기관으로 제도화한다.

셋째, 시설 건설의 추진을 위한 지자체, 민간기업 등에 대한 지원기준

을 마련한다. 지원기준에는 지원대상 시설, 요건, 지원규모, 지원방법 등이 포함되어야 한다. 이는 관광항만 5개년계획에 모두 반영해 나가야 한다.

넷째, 위의 업무를 효율적으로 추진하기 위한 법률 정비이다. 법에 포함되어야 할 내용으로서는 관광항만정비기본계획 수립내용, 관광항만지구 설정, 관광항만지구 개발협의회 구성, 관광항만시설 건설지원내용 등이 되어야 할 것이다.

5) 추진지표 설정

이 연구에서 제안된 내용을 원활하게 추진해 나가기 위해서는 정책목표시기, 달성해야 할 수량적 목표, 소요되는 재원조달계획, 관련 기관의 역할 등 시간적 범위와 기관별 구체적 역할 등을 설정해야 한다. 그리고 단기적으로 추진해야 할 과제, 중기적으로 추진해야 할 과제, 장기적으로 추진해야 할 과제 등으로 분류하는 작업도 필요하다.

또한 추진동력을 높이기 위해 연도별 목표치를 설정하고, 중간시점에서는 성과 등의 점검이 가능하도록 성과평가 지표를 작성할 필요가 있다. 성과평가 지표에는 연도별 목표치가 나타나야 하며, 성과 달성도의 평가가 가능한 객관적인 지표로 구성할 필요가 있다. 이러한 지표를 활용할 경우 정책추진이 훨씬 용이하게 이루어질 것으로 판단된다. 이러한 지표로서 다음을 제시한다.

첫째, 터미널 운영업체의 대형화 수준을 나타내는 지표로서는 국내 단일항만에서 ‘700만TEU의 물동량을 취급하는 운영사 육성’ 지표를 제안하고자 한다. 부산항북항의 취급실적은 종래 1,000만TEU를 초과한 바 있다. 그러나 부산항신항이 정상화되고, 북항도 변화된 능력에 적합한 규모를 취급해야 할 것이기 때문에 이를 감안할 경우 700만TEU가 적절한 것으로 판단된다. 그리고 우선 북항 위주로 터미널 통합을 추진하도록 하지만, 차후

에는 신항사업자의 통합도 감안할 필요가 있다. 이에 따라 2020년에는 1,000만TEU의 운영사를 목표로 설정하였다. 터미널의 통합과 함께 단위 터미널 운영사의 규모 또한 최소한 얼라이언스의 물량규모에 해당하는 만큼의 능력을 갖추도록 할 필요가 있다. 이를 반영하여 2015년에는 300만TEU, 2020년에는 500만TEU의 터미널 운영사 육성을 기본요건으로 설정하였다.

둘째, 항만배후단지 물류부가가치 제고를 나타내는 지표로서는 입주하는 기업에 대한 외국인투자기업의 평균 출자비율을 50%, 국내 물류기업 입주를 위한 전용구획 제도 마련, 입주한 외국인투자기업의 취급물동량 중 순전한 환적 위주의 물동량 처리비율을 30% 등으로 제안하고자 한다. 그리고 이 지표는 부산항신항과 광양항을 대상으로 한다.

셋째, 글로벌 항만시장개척과 관련된 목표는 다음과 같이 설정하였다. 현재 우리나라의 컨테이너 취급물량 규모는 세계 제6위, 비중에 있어서는 3.54%를 차지하고 있다. 아래 표에 나와 있는 바와 같이 2000년대 초반에는 4%를 초과한 적도 있으나, 중국항만의 약진으로 말미암아 세계 점유비는 계속해서 답보 내지는 미약하나마 감소추세를 유지하고 있다. 중국과 홍콩을 제외한 경우에는 3.5~4.0%를 유지하고 있다. 그러나 이 경우에도 답보 내지는 감소추세가 지속되고 있다. 현행 추세가 지속된다면 향후 이 점유비를 유지하는 것도 용이하지는 않을 것으로 판단된다. 왜냐하면 중국, 신흥국 및 개도국 항만의 성장이 가속화될 것으로 전망되기 때문이다. 그러나 향후 글로벌 항만시장으로 진출하여 국내항만에서 취급하는 규모 정도는 확보해야 할 것이다. 이를 감안하여 향후 2020년에 7%, 2030년에는 10%를 목표수준으로 설정하고자 한다. 금액을 기준으로 산정하면 2020년도 세계 전체 컨테이너 시장 규모인 984억 달러(108조 원) 중 7조 5,600억 원, 2030년에는 1,600억 달러(176조 원)의 10%인 17.6조 원이 된다.

| 표 7-3 | 우리나라의 컨테이너 물동량 처리실적 추이

| 연도 | 한국 | | | | 전 세계 물동량 (천TEU) | 중국·홍콩 제외 전 세계 물동량 (천TEU) |
|-------------------|---------------|---------------|-------------------|----------|-----------------------|--------------------------------|
| | 물동량 (천TEU) | 전 세계 비중(%) | 중국 제외 세계점유비(%) | 세계 순위 | | |
| 2000 | 9,030 | 3.90 | 4.74 | 7 | 231,689 | 190,705 |
| 2001 | 9,888 | 4.18 | 5.13 | 7 | 236,698 | 192,728 |
| 2002 | 11,720 | 4.23 | 5.38 | 6 | 276,553 | 217,836 |
| 2003 | 13,050 | 4.36 | 5.50 | 6 | 299,280 | 237,382 |
| 2004 | 14,363 | 4.09 | 5.20 | 6 | 351,060 | 276,335 |
| 2005 | 15,113 | 3.86 | 5.00 | 6 | 391,883 | 302,036 |
| 2006 | 15,514 | 3.58 | 4.79 | 6 | 433,253 | 323,903 |
| 2007 | 17,405 | 3.59 | 4.88 | 7 | 484,360 | 356,539 |
| 2008 | 17,774 | 3.54 | 4.90 | 6 | 502,388 | 362,833 |
| 연평균 증가율 (%) | 8.83 | -1.21 | 0.42 | | 10.16 | 8.37 |

주 : 세계 1위는 중국, 2위는 미국, 3위는 싱가포르, 4위는 홍콩, 5위는 일본 등임

자료 : Containerization International Yearbook, each year

넷째, 으뜸항만 육성을 위한 지표로서는 통합항만 기구 설립, 초대형선 유치비율 및 중·일 대형항만과의 연계확대를 설정한다. 후자와 관련해서는 북미항로, 유럽항로에 투입되는 초대형선 항로의 70% 유치를 2015년의 목표로, 2020년에는 이를 계속 확대하여 80%를 목표로 설정하였다. 아울러 중국과 일본의 자국항만 육성정책 공약을 위해 변방항만과의 네트워크 구축도 필요하지만, 대형항만을 직접 공략하는 방안을 목표로 설정한다.

다섯째, 관광항만 육성 관련 목표는 항만관광객 유치로부터 획득하는 부가가치 확보가 되어야 한다. 이를 획득하기 위한 구체적인 지표로서는 ‘항만관광객 유치’가 되어야 할 것이다. 그리하여 2010년에 외국인 항만관광객을 연간 50만 명, 내국인 항만관광객을 연간 500만 명으로 설정하였다. 그리고 2020년에는 외국인 150만 명, 내국인 1,000만 명을 목표로 설정하였다.

이상에서 설정한 지표별 목표치를 나타내면 다음과 같다.

표 7-4 | 2020 항만정책추진 성과지표(안)

| 지표 | 내용 |
|--------------|---|
| 으뜸항만 육성 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 통합항만 기구 설립 <ul style="list-style-type: none"> - 2013년 통합 완료 ○ 북미, 유럽항로에 투입되는 초대형선 운항항로 유치 <ul style="list-style-type: none"> - 2015년 70% 유치 - 2020년 80% 유치 ○ 동북아 대권역에 위치한 일·중의 주력항만과 연계 확대 <ul style="list-style-type: none"> - 일본 3대 항만군(도쿄만, 오사카만, 나고야만)과 피터 연계 확대 - 북중국의 주력 항만군(상하이지역, 산둥성 지역, 요녕성 지역)과 피터 연계 확대 |
| 항만운영사의 대형화 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 단일운영사의 취급능력을 1개 얼라이언스 규모의 물량 취급 수준으로 확대 <ul style="list-style-type: none"> - 2015년 : 300만TEU - 2020년 : 500만TEU ○ 세계 3위권 터미널 운영사 육성 <ul style="list-style-type: none"> - 2015년 700만TEU 처리 - 2020년 1,000만TEU 처리 |
| 글로벌 항만시장 경영 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 우리나라 항만운영사의 취급 컨테이너물동량의 세계점유비 <ul style="list-style-type: none"> - 2010년 : 3.54% - 2020년 : 7.00% - 2030년 : 10.00% ○ 우리나라 항만운영사의 해외시장 매출액 규모 <ul style="list-style-type: none"> - 2008년 : 2.2조 원((전 세계 컨테이너 시장규모는 55조 원) - 2020년 : 7.56조 원(전 세계 컨테이너 시장규모는 108조 원) - 2030년 : 17.6조 원(전 세계 컨테이너 시장규모 176조 원) ○ 개도국 항만ODA 건수(누적) <ul style="list-style-type: none"> - 2015년 : 15건 - 2020년 : 30건 |
| 물류 부가가치 제고 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 입주기업에 대한 외국인투자기업의 평균 출자비율을 50% ○ 국내 물류기업 입주 위한 전용구획 제도 마련 ○ 입주한 외국인투자기업의 취급물동량 중 환적 위주의 물동량 처리비율을 30% |
| 항만관광 부가가치 창출 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 외국인 관광객 유치 <ul style="list-style-type: none"> - 2015년 50만 명 - 2020년 100만 명 ○ 국내 관광객 유치 <ul style="list-style-type: none"> - 2015년 150만 명 - 2020년 1,000만 명 |

6) 항만산업경쟁력 강화 계획 수립

2020년을 목표로 하는 위의 내용을 2010년대에 추진해 나가기 위해서는 위에서 제시된 내용을 정부의 항만계획에 반영시켜야 한다. 항만계획에 반영시키는 방안에는 두 가지가 있다. 하나는 ‘항만기본계획’에 반영시키는 것이고, 다른 하나는 새로운 항만계획 수립을 제도화하는 것이다.

첫 번째 ‘항만기본계획’에 반영하기 위해서는 두 가지 방안을 강구할 수 있다. 첫째는 항만기본계획과 별도로 위의 계획을 수립할 경우 항만기본계획과 충돌 또는 우선순위 결정 등에서 어려움이 예상되므로 별도로 수립하기보다는 항만기본계획에 위의 내용을 수용하는 것이다. 그런데 위에서 제시된 내용들의 상당 부분은 항만기본계획에 포함시켜 추진하기에는 범위가 너무 넓고 분야 또한 다양하다. 항만기본계획에는 항만의 물동량 수요, 화물처리능력, 시설개발계획 등에 관한 사항이 주로 취급된다. 그런데 이 연구에서 제시된 내용은 개발 관련 사항 이외에 항만의 중장기 운영 방안, 항만 간 협력방안, 항만경쟁력 제고방안, 터미널 임대제도 개선방안, 글로벌 항만시장 개척방안, 항만산업의 육성방안 등이 포함되어 있다. 따라서 이러한 광범위한 사항들을 주요 내용으로 하는 새로운 ‘항만산업경쟁력 강화계획’의 수립 제도화 방안을 강구할 필요가 있다.

둘째는 항만법 또는 항만운송사업법을 개정, 별도의 장을 마련하여 항만산업경쟁력 강화 내용을 추가하는 것이다.

이 연구에서는 후자를 건의하고자 한다. 즉 항만법 또는 항만운송사업법을 개정하여 ‘항만산업경쟁력강화계획’ 수립을 제도화할 필요가 있다고 판단된다. 그 이유는 다음에 기인한다.

첫째, 항만의 운영 및 경영과 관련되는 중장기적인 트렌드를 분석·전망하고 이에 체계적으로 대응할 필요가 있기 때문이다. 예를 들어 부산항 감만부두와 광양항 1단계 터미널은 1997년에 선석별로 임대되었다. 그런데

터미널 개장 후 불과 수년이 경과되지 않은 상태에서 선석별 임대체제가 변화한 환경에 부합하지 않는 것으로 인식되었다. 이러한 상황에서는 임대 부두의 규모조정이 요구되나, 아직까지도 만족할 만한 수준으로 조정되고 있지 못하다. 그 후 새롭게 개발된 신규 터미널은 터미널 단위 또는 복수의 선석단위로 임대규모가 확대되기는 하였다. 그러나 이 시점에서 환경이 다시 변화하여 3~4개 선석의 임대규모도 상대적으로 작은 것으로 인식되고 있다. 이러한 결과가 나타난 것은 궁극적으로 선박대형화에 기인하는 바 크다. 이와 같이 선박대형화가 지속적으로 이루어지고 있기 때문에 임대부두의 규모 또한 계속 대형화를 요구받고 있다. 그러나 이러한 환경 변화에 대한 중장기적인 트렌드를 전망하고 그에 대응할 수 있는 체계적인 터미널 임대방안이 마련되어 있지 않다. 이에 따라 끊임없이 변화하는 글로벌 항만환경 변화를 분석하고 이에 체계적으로 대응할 수 있는 중장기 항만운영 계획의 수립이 필요하다.

둘째, 항만산업 및 항만기업의 육성과 발전에 관한 중장기적이고 일관된 정책이 수립되어야 하기 때문이다. 현재에는 항만산업의 발전 및 항만기업의 육성 등에 대한 그랜드 비전이나 중장기 계획이 다소 부족하다. 물론 「항만운송사업법」이 있기는 하나 주요 내용은 항만하역업, 검수업, 검량업, 검정업 등 항만운송사업에 대한 신규진입과 요율에 대한 규제에 초점이 맞추어져 있다. 항만기업을 세계적인 GTO로 키워나가기 위한 장기적인 비전하에서의 구체적인 계획이 미흡한 실정이다. 이러한 방안을 강구하기 위해서는 터미널 운영사에 대한 임대부두의 규모 설정, 터미널 운영사의 집중화·대형화 방안 등에 대한 중장기적인 관점에서의 검토와 계획수립이 필요하다. 터미널 운영업체의 사업다각화 및 해외사업 추진계획 등도 동시에 검토되어야 한다. 아울러 임대료 산정에 대한 합리적인 방안도 강구되어야 한다. 빈번히 바뀌는 임대료 체계와 부두별 상이한 임대료 산정방식의 적용 문제도 해결되어야 한다. 고정임대료나 실적임대료냐의 문제, 원가주의나

정책주의냐에 대한 문제도 장기적인 관점에서 검토되어야 한다.

셋째, 항만경쟁력 강화를 위한 중장기적인 관점에서의 종합적이고 일관된 정책이 요구되고 있기 때문이다. 항만정책의 최고목적은 항만경쟁력 강화에 두어야 한다. 물론 종래에도 이러한 목적의식이 개별 항만정책에 포함되어 있기는 하였다. 그러나 이를 위한 계획이 일관되고 체계적으로 수립·실천되지 못해 왔다. 항만요율계획, 항만시설개발계획, 민자유치계획, 생산성 향상계획, 항만배후단지개발계획 등 개별계획은 있다. 그런데 이러한 개별 정책들을 종합·통합하여 일관성 있게 추진하거나 장기적인 측면에서 지속적인 경쟁력 강화계획으로 발전시키는 데에는 다소 불충분하였다. 이에 따라 항만경쟁력 강화를 위한 장기적·체계적 계획수립이 필요하다. 이를 위해서는 항만경쟁력의 주요 구성요인인 항만요율, 생산성, 항만노동, 인프라건설 등의 하위부문에 대한 세부추진계획도 수립해 나가야 한다.

넷째, 새로운 항만부가가치를 창출할 수 있는 새로운 관점의 신규사업 발굴 계획 수립이 필요하기 때문이다. 예를 들면 항만 내 작업흐름의 가시화(visibility), 보안강화계획, 관광항만 육성, 항만 배후단지 내 기업유치 등을 들 수 있다. 정보화·IT화를 통한 항만이용절차의 간소화, 항만 내 작업단계별 실시간 정보 제공 등은 항만의 경쟁력을 강화시킬 뿐만 아니라 새로운 항만부가가치를 창출하는 새로운 사업분야로 부상하고 있다. 또한 항만보안 확보는 항만기능의 효율화와 함께 항만의 경쟁력을 제고시키는 중요한 요소로 정착되고 있다. 또한 항만배후단지 내 물류부가가치 제고도 매우 중요하며, 이를 위한 새로운 전략이 요구되는 시점이다. 따라서 이러한 분야의 기술개발계획과 관련 산업 육성계획도 마련해야 한다. 또한 새로운 부가가치를 창출할 수 있는 관광항만 육성방안도 이러한 차원에서 체계적 및 계획적으로 수립되고 실천되어야 한다.

다섯째, 국제협력에 관한 중장기적이고 일관된 정책수립이 요구되기 때문이다. 우리나라 항만은 이제 선진수준으로 진입하는 단계에 있다. 이에

따라 향후에는 개도국 항만에 대한 지원 및 국제협력의 확대가 요구된다. 이를 위한 항만기술, 운영노하우 등 국제적 공헌을 외면하기 힘들다. 동북아 3국 간의 항만협력 관계도 계속 발전시켜 나가야 한다. 그리고 이를 국가의 정책 목표 달성에 활용해야 한다. 뿐만 아니라 확대되고 있는 글로벌 항만시장을 개척하여 확고한 경영기반을 구축하기 위한 글로벌 항만경영의 실효성 강화방안 수립도 필요하다. 이를 위해서 항만의 국제협력, 글로벌 항만시장 진출 촉진 등 중장기적이고 체계적인 목표와 합리적인 수단을 설정해야 한다. 이상에서 언급한 내용을 요약하면 다음과 같다.

표 7-5 | 항만산업발전계획 수립의 제도화 방안(안)

| 항목 | 내용 |
|------|--|
| 계획내용 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 글로벌 항만환경의 변화와 전망 분석 ○ 항만경쟁력 강화를 위한 국가의 목표와 전략 및 단계별 추진계획 ○ 항만산업 발전기본계획 수립. 즉 항만산업 발전을 위한 국가의 목표와 전략 및 단계별 추진계획, 육성·지원계획 ○ 항만배후단지 물류부가가치 제고 방안 ○ 글로벌 항만시장진출 관련 조사, 지원방안 ○ 항만산업 전문인력의 양성, 항만고도화 기술개발, 항만 관련 보안기술과 관련 산업의 육성에 관한 사항 ○ 항만관광객 유치 위한 관광항만 육성계획 ○ 항만 분야의 국제협력에 관한 사항 ○ 기타 항만운영의 효율적인 추진을 위하여 필요한 사항 |
| 수립주기 | ○ 5년 |
| 근거법 | ○ 「항만운송사업법」을 「항만산업발전법」으로 전면 개정 |

7) 2020 항만정책기획단 구성

이 연구를 통해 제안된 새로운 항만정책 방안이 향후의 중장기 항만정책으로 반영되기 위해서는 제안된 내용에 대한 종합적인 재검토, 필요 시 내용수정 및 새로운 항만정책으로의 수립 등과 같은 절차를 거쳐 나가야 한다. 이를 위해 ‘2020 항만정책기획단’의 구성을 건의하고자 한다.

‘2020 항만정책기획단’은 국토해양부 내에 설치하되, 새로운 조직으로 신설하기보다는 제2차관의 산하에 설치하여 제2차관에 대한 일종의 자문역할을 행하는 포럼으로 기능하도록 하는 것이 바람직하다. 왜냐하면 2020항만정책 수립은 국토해양부의 업무이기는 하지만, 다양한 기관의 다양한 이해관계자와 전문가들로 구성하여 다양한 의견을 수렴하는 것이 필요하기 때문이다. 아울러 이 조직을 새로운 조직으로 상설화시킬 필요까지는 없는 것으로 보인다. 관계자들이 매일 논의하고 그 결과를 정리할 정도의 업무량은 아니기 때문이다. 1~2년 정도의 일정기간 집중적으로 협의하고, 협의내용을 재검토하며 이해관계를 조정하면 될 것이기 때문이다. 그리하여 ‘2020 항만정책기획단’의 주요멤버는 국토해양부, 산업계, 학계, 연구기관의 전문가들로 구성하도록 한다. 그리고 이들 멤버에 대해서는 ‘2020항만정책Advisor’로 임명한다. ‘2020항만정책Advisor’는 정부의 2020항만정책을 수립하는 데 필요한 내용을 검토·자문·조언하기 위해 국토해양부장관이 임명하는 전문가들이다. ‘2020항만정책Advisor’는 2020항만정책 수립에 대한 정부의 초안과 현황을 보고받고, 향후의 비전, 목표, 세부사업내용 등에 대해 조언하는 것을 원칙으로 한다. 아울러 Advisor는 전체 모임 및 세부모임으로 구분하여 세부주제별 Advisor를 구성하여 추진하도록 한다. 산업계로서는 한국항만물류협회, 통합물류협회, 한국선주협회, 한국무역협회와 관련 업종별 기업의 대표자 등이 적절할 것으로 판단된다. 구체적인 구성은 다음과 같다.

| 표 7-6 | 2020 항만정책기획단 구성(안)

| 기관 | 내용 |
|------|--|
| 정부 | ○ 국토해양부 물류항만정책관실, 항만정책관실 - 항만물류기획과, 항만운영과, 항만정책과, 항만개발과, 항만재개발과 |
| 산업계 | 한국선주협회, 한국항만물류협회, 통합물류협회, 한국무역협회, 항만물류기업, 해운기업, 일반물류기업, 무역회사, 항만 관련 기업, 해운 관련 기업 등 |
| 연구기관 | 한국해양수산개발원 |
| 학계 | 해운·항만·물류 전문가 |

‘2020 항만정책기획단’의 업무는 다음과 같이 설정한다. 첫째, 이 연구에서 제안한 정책방향의 타당성을 검토한다. 둘째, 이 정책내용의 실행 가능성 또는 현실성 및 합리성 등을 검토·논의·판단한다. 셋째, 제안된 내용에 부족한 사항이나 미비점이 있을 경우 이를 수정하고 개선방안을 강구한다. 넷째, 새로운 정책으로서의 내실화 작업을 거친다. 즉 작성한 정책내용의 합리성, 추진 가능성 등에 대하여 공청회 등을 개최하여 보다 광범위한 이해관계자의 의견을 수렴하고 그 결과를 반영한다. 다섯째, ‘2020 항만정책’으로 반영될 수 있도록 최종정책(안)으로 종합한다.

아울러 기획단에는 5개의 하부조직을 설치하도록 한다. ‘동북아 으뜸항만육성팀’, ‘글로벌 물류·제조 복합거점 육성팀’, ‘대형터미널 운영사육성팀’, ‘글로벌 항만개척팀’, ‘항만관광객유치팀’이 그것이다. 각각의 하위조직이 수행해야 할 업무는 다음과 같다.

첫째, 동북아 으뜸항만육성팀에게는 으뜸항만과 일반항만의 분류, 으뜸항만 육성방법, 부산·광양항의 통합, 인천항·평택항의 통합과 관련된 업무를 부여한다. 동북아 으뜸항만육성팀은 으뜸항만으로 육성해야 할 대상항만의 선정, 통합대상 항만의 선정, 통합과 관련된 논의절차, 구체적인 논의사항을 계획하며, 다양한 논의와 협의를 통해 통합 및 으뜸항만이 육성될 수 있도록 구체적인 계획을 마련한다.

둘째, 글로벌 물류·제조 복합거점 육성팀에게는 항만배후단지의 물류 부가가치를 획기적으로 제고할 수 있는 방안과 관련된 업무를 부여한다. 구체적으로는 제조업 중 입주 가능한 업종의 선별, 입주대상기업의 조정, 특히 외국인투자기업의 출자비율 상향 조정, 국내 물류기업의 입주허용 여부, 항만배후부지의 용도별 구획 설정, 마케팅 전략의 고도화 방안, 단순 외국인 근로자 고용허용 방안, 경쟁국 항만배후단지와의 코스트 비교 분석 등과 관련된 논의절차, 구체적인 논의사항을 계획하며, 다양한 논의와 협의를 통해 항만배후단지를 글로벌 물류·제조 복합거점으로 육성할 수 있는

구체적인 계획을 마련한다.

셋째, 대형터미널 운영사육성팀에게는 터미널 운영사의 대형화와 관련된 방안을 논의하고 구체적인 성과를 이끌어내도록 하는 업무를 부여한다. 특히 부산항 내 다수 터미널의 통합 및 대형화와 관련된 업무를 가장 중요한 과제로 부여한다. 대형터미널 운영사육성팀은 대형화·통합 대상 터미널의 선정, 대형화 및 통합과 관련된 논의절차를 계획하고 구체적인 논의사항을 결정한다. 그리고 대형화 및 통합을 위한 구체적인 일정을 마련한다. 이와 같이 터미널 운영사 간의 통합을 통한 대형화가 추진될 수 있는 기반을 마련하고 민간의 자율적인 통합협의를 유도하며, 통합작업의 추진을 위한 지원조치를 마련한다.

넷째, 글로벌 항만개척팀에게는 터미널 운영사의 글로벌 항만시장 진출과 관련된 계획을 수립하고 구체적인 수단을 강구하도록 하는 업무를 부여한다. 글로벌 항만개척팀은 대상 프로젝트 발굴, 성공적 추진을 위한 실효성 있는 방안과 이를 위해 요구되는 사항을 논의하며, 계획한다. 그리고 진출대상기업의 요구사항을 수렴하고 해외진출 촉진방안을 강구한다.

다섯째, 항만관광객유치팀에게는 국내외 항만관광객 유치계획과 관련된 업무를 부여한다. 항만관광객유치팀은 항만관광객 유치를 위한 시설건설계획, 크루즈산업 복합항만 개발계획과 다양한 항만이벤트 계획, 항만경관의 조성, 자금조달계획, 추진주체 설정 등 항만관광객 유치와 관련된 논의절차를 계획하고 구체적인 논의사항을 결정하며, 실제 논의를 통해 항만관광객 유치 극대화를 위한 구체적인 계획을 마련한다.

개별 추진팀의 구성원은 15명 내외로 설정하며 국토해양부, 지자체, 항만당국, 연구기관, 전문가, 산업계의 단체(한국선주협회, 한국항만물류협회 등), 항만이용자(선사, 화주, 터미널 운영사) 등을 대상으로 한다.

‘2020 항만정책기획단’의 위원장은 국토해양부 물류항만실장과 민간기관의 대표 2명으로 구성하도록 한다. 물류항만실장이 위원 선정, 전체적인

일정계획 수립, 회의개최, 정리 등을 행하고, 각 회의의 주관, 회의내용, 참석자, 발표자 선정 등은 민간위원이 행하도록 한다.

아울러 5개의 팀에는 국토해양부 관계부서의 과장을 1명씩 배정하며, 팀장은 Advisor 중 민간인을 선정한다. 그리하여 국토해양부 관계부서의 과장은 Advisor선정, 전체적인 일정계획 수립, 회의개최, 정리 등을 행하고, 각 회의의 주관, 회의내용, 참석자, 발표자 선정 등은 민간팀장이 행하도록 한다. 기획단과 5개팀의 운영을 위한 예산은 약 5억 원으로 설정하며, 국토해양부가 일반예산으로 확보하도록 한다.

8) 추진일정

이상에서 제시한 목표를 달성하기 위해서는 계획적 추진이 필요하다. 이에 따라 위에서 업무를 배정한 개별 추진팀의 구체적인 추진일정을 다음과 같이 설정한다.

| 표 7-7 | 「동북아 으뜸항만육성팀」의 업무추진 로드맵

| 단계 | 내용 | 시기 | 기관 |
|----------------|--|------|--|
| 구상 단계 | 동북아 으뜸항만의 대상항만 선정 및 육성방안 강구, 으뜸항만 육성 위한 항만통합 방안, 통합대상항만의 선정 | 2011 | 국토해양부, 부산시, 광양시, BPA, 여수지방청, 한국컨공단, KMI, 선사, 터미널 운영사, 화주 |
| | 항만통합에 따른 장단점 및 영향 분석(선사, 화주, 항만당국, 터미널 운영사, 여타항만 등) | | |
| | 통합의 가능성과 현실성 분석 | 2011 | |
| | 통합계획 수립(목표, 방법, 일정 등), 기타 항만과의 관계설정 및 공청회 | 2011 | |
| 기반 조성 단계 | 통합기구의 업무 설계·확정 | 2012 | 국토해양부, 부산시, 광양시, BPA, 여수지방청, 한국컨공단, KMI |
| | 통합기구 설립법 제정 | 2013 | |
| | 관련 법 개정 | 2013 | |
| 실천 단계 | 통합기구 설립(등록, 인력 확보) | 2014 | 국토해양부, BPA, 한국컨공단, 통합기구 |
| | 업무 인수·인계 완료 | 2014 | |
| | 임대차관계 완료 | 2014 | |
| | 통합기구의 경쟁력 강화계획 수립(네트워크 확대방안, 물동량유치방안, 요율·서비스 제고방안, 광양지구 활성화 방안, 부산신항·북항 활성화 방안, 인프라정비계획) | 2015 | |

| 표 7-8 | 「글로벌 물류·제조 복합거점 육성팀」의 업무추진 로드맵

| 단계 | 내용 | 시기 | 기관 |
|----------------|---|------|---|
| 구상 단계 | 항만배후단지 유치 대상 제조업종 선별, 산업단지와 의 클러스터화 방안 강구 | 2011 | 국토해양부, 부산 시, 광양시, BPA, 여수지방청, 한국 컨공단, KMI, 선 사, 터미널 운영 사, 화주 |
| | 국내 물류기업 역차별 해소방안 및 영향 분석 | | |
| | 물류부가가치 고도화 방안 강구, 외국인투자기업 요 건의 강화 방안 강구, 단순 외국인 근로자 고용제도 도입 강구 | 2011 | |
| | 글로벌 물류·제조 복합거점 육성방안(목표, 방법, 일정 등)에 대한 공청회 | 2011 | |
| 기반 조성 단계 | 유치대상 제조업종 선정, 국내기업 역차별 해소방안, 외국인투자기업 요건의 강화방안 확정 | 2012 | 국토해양부, 부산 시, 광양시, BPA, 여수지방청, 한국 컨공단, KMI |
| | 입주기업 대상 인센티브 제도 개선 방안 확정 | 2013 | |
| | 관련 내용 실천을 위한 법 개정 | 2013 | |
| 실천 단계 | 외국인투자기업 유치계획 수립 | 2014 | 국토해양부, BPA, 한국컨공단 |
| | 마케팅의 고도화 전략 수립 및 실시 | 2014 | |
| | 항만배후단지의 경쟁력 강화계획 수립 (코스트네트워크 확대방안, 물동량유치방안, 임항지 구의 산업 클러스터방안, 국내 물류거점과의 연계 효 율화방안 수립 | 2014 | |

| 표 7-9 | 「대형터미널 운영사육성팀」의 업무추진 로드맵

| 단계 | 내용 | 시기 | 기관 |
|----------------|--|------|--|
| 구상 단계 | 대형 터미널 운영사 육성방안 강구, 대형 터미널 운영사 육성 위한 터미널 운영사 통합방안, 통합 대상 터미널의 선정 | 2011 | 국토해양부, BPA, 한국항만물류협회, 한국선주협회, 화주 협의회, KMI, 선사, 터미널 운영사, 화주 |
| | 터미널 운영사 통합의 장단점 및 효과 분석 (선사, 화주, 터미널 운영사, 항만당국) | | |
| | 통합의 현실성·가능성 분석 및 촉진방안 강구 | 2011 | |
| | 통합계획 수립(목표, 방법, 일정 등) 및 공청회 | 2011 | |
| 기반 조성 단계 | 통합대상 협의·확정 | 2012 | 국토해양부, BPA, 한국항만물류협회, 터미널 운영사, KMI |
| | 통합방법 확정 | 2012 | |
| | 통합촉진방안 마련 및 공청회 | 2012 | |
| | 통합준비위원회 설립 (대상기업의 관계자로 구성) 및 협상 추진 | 2013 | 국토해양부, BPA, 터미널 운영사 |

| 표 7-9 | 「대형터미널 운영사육성팀」의 업무추진 로드맵(계속)

| 단계 | 내용 | 시기 | 기관 |
|----------|--|------|---------|
| 실천 단계 | 터미널 운영사 통합 (인력 확보, 기존기업과의 관계 설정) | 2014 | 터미널 운영사 |
| | 통합터미널 운영사의 목표·비전 수립 (요율·서비스·생산성 제고방안, 물동량 유치, 터미널 간 연계강화 방안) | 2015 | |

| 표 7-10 | 「글로벌 항만개척팀」의 업무추진 로드맵

| 단계 | 내용 | 시기 | 기관 |
|----------------|--------------------------------------|------|--|
| 구상 단계 | 글로벌 시장진출 가능성·현실성 분석 | 2011 | 국토해양부, 외교통상부, BPA, 선사, 물류기업, 항만운행사, 건설회사, 종합상사, KMI |
| | 글로벌 시장개척 전략의 재검토 및 현실성 제고방안 강구·확정 | 2011 | |
| | 진출전략과 촉진방안 확정 및 공청회 | 2011 | |
| 기반 조성 단계 | 자금조달방안 마련 | 2012 | 국토해양부, BPA, 선사, 물류기업, 항만운행사, 건설회사, 종합상사, KMI |
| | 지원자금조달의 제도화 및 공청회 | 2013 | 국토해양부 |
| 실천 단계 | 투자사업 실시 | 2014 | 선사, 물류기업, 항만운 행사 |

| 표 7-11 | 「항만관광객 유치팀」의 업무추진 로드맵

| 단계 | 내용 | 시기 | 기관 |
|----------|---|------|--|
| 구상 단계 | 항만관광객 유치의 효과 및 가능성 분석 | 2011 | 국토해양부, 문화체육관 광부, 지자체, 항만당국, KMI, 문화관광연구원, 한국관광공사, 관광단체, 관광업체 |
| | 항만관광객 유치방법 강구·확정(크루즈 복 합항만 건설, 랜드마크 개발, 항만경관조성, 포트 르네상스 사업 추진 및 항만이벤트 개 최 등) 및 대상항만 선정 | 2011 | |
| | 항만관광객 유치 관련 중장기 계획 수립 및 공청회 | 2011 | |

| 표 7-11 | 「항만관광객 유치팀」의 업무추진 로드맵(계속)

| 단계 | 내용 | 시기 | 기관 |
|----------|--|------|---|
| 기반 조성 단계 | 항만관광객 유치제도 마련 | 2012 | 국토해양부, 문화체육관광부, 지자체, 항만당국, 한국관광공사, 관광단체, 관광업체 |
| | 항만관광객 유치 위한 시설(크루즈복합항만, 랜드마크, 항만경관 시설 포함) 정비계획 및 포트 르네상스 추진 및 항만이벤트 개최 계획 수립 | 2012 | |
| | 자금 확보 제도 마련 | 2012 | |
| | 항만관광객 유치사업 지원제도 마련 및 공청회 | 2013 | |
| 실천 단계 | 항만관광객 유치 기반시설(크루즈복합항만, 랜드마크, 항만경관시설 등) 투자 | 2014 | 국토해양부, 문화체육관광부, 지자체, 항만당국 |
| | 추진기구 등 전담기구 설립 필요성 검토 및 설립 | 2014 | 국토해양부, 문화체육관광부 |
| | 유치활동 개시 및 이벤트 개최 | 2014 | 국토해양부, 문화체육관광부, 지자체, 항만당국, 한국관광공사, 관광단체 |

9) 기대효과

이 연구에서는 선진항만 구현을 위한 2020 항만정책 수립을 위해 항만의 경쟁력 강화방안, 허브항만 육성, 글로벌 항만경영 개척, 항만ODA확대를 통한 국제협력 강화, 항만관광 진흥을 통한 새로운 항만부가가치의 창출 등을 중심으로 분석하였다.

이 연구를 통해 제시된 내용이 실천될 경우의 기대효과를 요약하면 다음과 같다. 첫째, 2020년대의 글로벌 시대를 선도하는 선진항만을 구현할 수 있는 국가항만정책 수립 자료로 활용될 것이라는 점이다.

둘째, 우리나라의 항만배후권역에서 벗어나는 경향을 보이고 있는 북중국지역과 일본지역 항만의 자립구조 강화정책에 대응하여 우리 항만의 동북아 대권역에 있어서의 으뜸항만 구축을 가능하게 함으로써 환적물량의 지속 유치가 가능하게 될 것이라는 점이다.

셋째, 종래 물류기능 일변도의 항만배후단지를 글로벌 물류·제조 복합거점으로 전환·육성하여 고부가가치 물류비즈니스의 강화, 글로벌 물류기업의 유치, 글로벌 제조기업 유치를 통한 물동량 창출과 고용·소득효과의 극대화가 가능하게 될 것이라는 점이다.

넷째, 2020년에 1,000만TEU를 처리하는 세계 제3위권 GTO 육성 및 해외시장 개척방안 제시를 통해 세계시장 점유율 7.0% 및 7.56조 원에 이르는 매출액 확보가 가능하게 될 것이라는 점이다.

다섯째, 항만관광객 유치 측면에서는 2015년에 내국인 150만 명, 외국인 50만 명으로 5억 달러, 2020년에는 내국인 1,000만 명, 외국인 100만 명으로 10억 달러의 새로운 항만부가가치를 확보할 수 있을 것이라는 점이다. 이상의 내용을 요약하면 다음과 같다.

표 7-12 | 연구의 기대효과 요약

- 동북아대권역의 으뜸항만 구축
 - 북미·유럽항로의 초대형선 유치비율이 2015년 70%, 2020년 80%
- 항만배후단지의 글로벌 물류·제조 복합거점 기능수행
 - 입주 외국인투자기업의 평균 출자비율이 10% → 50%로 상향 조정
 - 입주기업의 환적 위주 물동량 처리비율 30% 상향 조정
- 세계 제3위권 글로벌 터미널 운영사 출현
 - 2015년에 700만TEU, 2020년에 1,000만TEU 처리하는 GTO 출현
- 글로벌 항만시장 경영기반 확립
 - 세계 컨테이너 물동량 취급비율을 2010년 3.54% → 2020년 7.0% 확대
 - 항만하역매출액 규모를 2010년 2.2조 원 → 2020년 7.56조 원으로 확대
- 항만관광객 유치 통한 새로운 항만부가가치 창출
 - 2015년 내국인 150만 명, 외국인 50만 명을 유치하여 5억 달러의 부가가치를, 2020년에는 내국인 1,000만 명, 외국인 100만 명을 유치하여 10억 달러의 부가가치를 확보

마지막으로 이 연구에서 제시한 선진항만 구축을 위한 세부추진과제를 2020 항만정책으로 만들어 나가기 위해 ‘2020 항만정책기획단’이 추진해야 할 업무에 대해 향후 관계기관, 관계자 및 전문가들이 함께 지혜를 짜내어 구체적인 실천계획으로 다듬을 필요가 있음을 지적하면서 이 연구를 마무리하고자 한다.

참 고 문 헌

<국내 문헌>

- 관계부처 합동, 「관광·레저산업 육성방안」, 2010. 7. 15.
- 국토해양부, 「항만배후단지 입주기업의 활성화를 위한 제도개선 및 Biz 모델 발굴」, 2008. 12.
- 길광수·고병욱·김은수, 「컨테이너 항만하역산업의 경쟁질서 확립방안」, 한국해양수산개발원, 2008.
- 김학소, “부산이 ‘대한민국 해양수도’가 되려면”, 「부산일보」 해양칼럼, 2010. 9. 29.
- _____, “물동량 증가 둔화시대화 항만정책 방향”, 「월간 해양수산」, Vol. 261, 한국해양수산개발원, 2006. 6.
- _____, 「Free Trade Zone and Port Hinterland Development」, Korea Maritime Institute and Economic and Social Commission for Asia and the Pacific. 2005.
- _____, 「The Strategy Developing A Northeast Asia Logistics Hub in Korea」, KOICA, 2002. 4.
- 김학소·이성우, “글로벌 물류허브를 위한 항만배후단지 추진전략 진단”, 「해양수산현안분석」, 한국해양수산개발원, 2007. 12.
- 김향자, 「제3차 관광개발기본계획 수립을 위한 기초연구」, 2009.
- 김형태, “관광항만 육성에 성공한 시드니와 요코하마”, 「쉬핑투데이」 인터넷판, 2010. 9. 13.
- _____, 「대형 물류기업의 육성, 만족스럽지 않은 이유」, 「쉬핑투데이」 인터넷판, 2010. 6. 14.
- _____, 「인류(人流) 유치에 성공한 샌프란시스코항의 Fishermen’s Wharf」,

- 「쉬핑투데이」 인터넷판, 2010. 12. 20.
- _____, 「항만하역사업, 해외진출사업 시급한 이유」, 「쉬핑투데이」 인터넷판, 2010. 10. 4.
- _____, “독일지역 화물철도 확대에 벨기에와 네덜란드가 경쟁하는 이유”, 「쉬핑투데이」, 2010. 8. 16.
- _____, “상하이항, 중국의 독보적 항만으로 부상하는 이유”, 「쉬핑투데이」, 2010. 7. 19.
- _____, “우리나라 항만운영업체의 글로벌 경쟁력 강화방안”, 한국해양수산개발원·한국항만물류협회 공동주최, 우리나라 항만운영업체의 대형화·글로벌화 전략 세미나, 2008. 12. 2.
- 문화체육관광부, 「2007년 기준 관광사업체 기초통계조사 보고서」, 2009.
- 문화창, “국가선진화지수 연구 개발 결과”, 「대한민국 선진화 어디까지 왔나」, 한반도선진화재단, 2008. 9.
- _____, “2010 국가선진화지수 결과 발표”, 「대한민국 선진화 어디까지 왔나」, 한반도선진화재단, 2010. 9.
- 서민호, “ESPON과 TEN-T로 그려본 유럽의 미래”, 「국토정책 Brief」, 국토연구원, 제247호, 2009. 10. 12.
- 안기명·김성용·추연길·김인수, “부산항 터미널의 운영 문제점과 경쟁력 간의 관련성 분석”, 「한국항해항만학회지」 제32권, 8호, 2008. 10.
- 인천항만공사, 「인천항 자유무역지역 활성화 방안 수립 및 추가 지정방안 연구」, 2008. 5.
- 인천광역시, 「인천광역시 항공물류도시 개발방안 연구」, 2007. 5.
- 재정기획부, 「성장동력 확충과 서비스수지 개선을 위한 서비스산업 선진화 방안 : Service-PROGRESS I」, 2008. 4.
- _____, 「성장동력 확충과 서비스 수지 개선을 위한 『서비스산업 선진화 방안 : Service-PROGRESS II』」, 2008. 9.

- _____, 「일자리 창출과 성장기반 확충을 위한 『서비스산업 선진화 방안 : Service-PROGRESS III』」, 2009. 1.
- _____, 「경제난국 극복 및 서비스산업 선진화 방안」, 2009. 5.
- 최상희 외, 「국내 컨테이너 항만기술개발 로드맵 수립연구」, 한국해양수산개발원, 2007.
- 추연길·안기명, “부산항 컨테이너터미널 통합에 관한 연구”, 「한국항만경제학회지」, Vol. 26, No. 3, 2009. 9.
- 평택시, 「평택항 종합개발계획과 미래지향적 발전방향」, 2010. 7.
- 통계청, 「운수업 통계조사보고서」, 각 연도.
- 한국관광공사, 「국내관광수지」, 2009.
- 한국문화관광연구원, 「한·중·일 국제관광협력 방안 연구」, 2008.
- _____, 「관광산업의 고용확대에 관한 연구」, 2009. 10.
- 한국항만물류협회, 「하역요람」, 각 연도판.
- 한국해양수산개발원, 「글로벌 물류네트워크 구축 제2차 기초조사 연구」, 국토해양부, 2009. 11.
- _____, 「동북아 물류중심항만정책의 평가」. 한국해양수산개발원, 2009.
- _____, 「우리나라 항만물류기업의 경쟁력 제고방안 연구-- 컨테이너터미널 운영기업을 중심으로--」, 국토해양부, 2008.
- _____, 「우리나라 크루즈부두 개발수요 전망」, 국토해양부, 2009. 3.
- _____, 「Promotion of port investments and model of FTZ in Northeast Asia」, 2006. 12.
- 한국해양수산개발원 상해연구센터, 「중국물류리포트」, 제10-14호, 2010. 8. 18.
- 한국해양수산개발원, 「KMI 국제물류위클리」, 제60호, 2010. 6. 16.

홍성인, “국내 조선산업의 크루즈선 건조 의미와 향후 과제”, 「KIET 산업경제」, 2010. 4.
해양수산부, 「제1차(2007~2016) 항만재개발 기본계획」, 2007. 10.

<국외 문헌>

International Transport Services, 「國際輸送ハンドブック」, 각 연도판.
JETRO, 「欧米アジア外国企業の対日投資関心度調査 2008」, 2008.
国土交通省 港灣局, 「港灣景觀形成ガイドライン」, 2006. 3.
財團法人 港灣空間高度化環境研究センター, 「北ヨーロッパ港町文化海外調査報告書」, 2005. 9.
財團法人 港灣空間高度化環境研究センター, 「港灣民活プロジェクトガイドブック」, 1991. 8.
CLIA, *The Contribution of the North American Cruise Industry to the U.S Economy in 2004, 2006, 2009, 2005. 8, 2007. 8, 2010. 6.*
_____, *2010 CLIA Cruise Market Overview: Statistical Cruise Industry Data Through 2009*, 2010.
Cruise Industry News, *Annual Report 2008*, G. P. Wild.
Drewry, *Annual Container Market Review and Forecast, 2005~2009*.
Institute of Shipping and Logistics, *Shipping Statistics Yearbook 2009*.
Katsuhiko Hayashi and Toshinori Nemoto, “Procurement Logistics of Japanese Auto Manufacturing in Inland China--Intermodal Transport Utilizing the Yangtze River--”, *Asian Journal of Shipping Logistics*, Vol. 26, No. 1, 2010.
Koncept Analytics, *Analysis of Global Cruise Market*, 2010. 2.
OMT and IIC, *Plaisance of croisiere en Mediterranee : bilan et perspective*.

- Ocean Shipping Consultants, *The Cruise Shipping Industry to 2020*, 2005.
- UNCTAD, *Review of Maritime Transport*, 2008.
- _____, *World Investment Report*, New York and Geneva, 1999.
- _____, *World Investment Report*, New York and Geneva, 2009.
- UNWTO, *UNWTO Tourism Highlights 2010 Edition*, 2010. 9.
- HPH, *Annual Report 2009*.
- IMF, *Advanced Economies List World Economic Outlook*, Database-WEO Groups and Aggregates Information, October, 2010.
- PSA International, *Annual Report 2009*.

<온라인 자료>

- 국가통계포털(KOSIS)(<http://kosis.kr/>)
- European Commission, “Trans-European Network”, 2008. 11. 25.(http://ec.europa.eu/ten/index_en.html)
- European Commission, “Motorways of the Sea”(http://ec.europa.eu/transport/maritime/motorways_sea/motorways_sea_en.htm)
- European Commission, TEN-T/Transport infrastructure(http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/index_en.htm)
- Human Development Report 2009(http://hdr.undp.org/en/media/HDR_2009_EN_Complete.pdf)
- Maersk, *Annual Report 2009*(<http://www.maersk.com>)
- Cruise Market Watch(<http://www.cruisemarketwatch.com/blog1/market-share-2/>)
- wikipedia(http://en.wikipedia.org/wiki/Developed_countries)
- <http://www.coscopac.com.hk/>
- <http://www.internationalpsa.com/>

<http://www.mofat.go.kr/state/multipldiplomacy/achievement/index.jsp>

<http://www.odakorea.go.kr/html/support/international.php?bid=b2>

<http://www.tianjin-port.com/>

<http://www.cmhi.com.hk/>

<http://www.dpmterminal.com/>

<http://www.dpcc.com.cn/>

<http://www.internationalpsa.com/>

<http://www.dct.com.cn/>

<http://www.ggct.com.cn/>

<http://www.shippingtoday.com/>

<http://www.mscgva.ch/>

<http://www.imf.org/external/pubs/ft/weo/2006/01/data/groups.htm#1>

<http://www.imf.org/external/pubs/ft/weo/2010/02/pdf/c4.pdf#ae>

<http://unstats.un.org/unsd/methods/m49/m49.htm>

<http://unstats.un.org/unsd/methods/m49/m49.htm>

글로벌 시대를 선도하는 선진항만 구축 전략

2010年 12月 29日 印刷

2010年 12月 31日 發行

| | | | |
|------------|--------------------|-----------------|---|
| 編輯兼 發行人 | 金 | 學 | 韶 |
| 發行處 | 韓國海洋水產開發院 | | |
| | 서울특별시 마포구 상암동 1652 | | |
| 전 화 | 2105-2700 | FAX : 2105-2800 | |
| 등 록 | 1984년 8월 6일 | 제16-80호 | |

組版・印刷 / 서울기획문화사 2272-1533 정가 15,000원

판매 및 보급 : 정부간행물판매센터 Tel : 394 - 0337

