

港灣開發 方向

綜合產業 經濟活動 基地로

李 東 源 <海運港灣廳開發局 企劃課長>

漁港을 생각한다. 漁港協會를 생각한다. 1966年이 눈앞에 다가서고 漁港人 親睦會가 머리를 스쳐간다. 水産廳 創設後 그 무덤던 어느 여름날 測量機를 둘러멘 후 젊음을 앞세우고 全國의 漁港을 누비던 옛생각이 아련하다.

67年 첫해에는 60個港을, 68년에는 70個港을 3個팀으로 나누어 現在 朝興工營副社長 李鍾萬先輩는 東海岸을, 水産廳施設局 漁港課 金炯寅係長은 南海岸을, 筆者는 西海岸과 濟州道를 맡아 調査測量을 實施하여 지금의 漁港法上 1·3種 指定港의 基礎로 삼았다.

그後 漁港課에서 갖가지 어려움을 견디면서 漁港의 기틀을 잡아오던 여러先輩들께서 業界進出이 늘어남에 따라 73年 漁港課의 前 現職

出身들의 親睦도모를 위하여 漁港人 親睦會가 만들어졌다.

이 親睦會가 날로 發展해가자 누구의 입에 선가先輩들이 많아졌으니 漁港協會를 發足시켜야 한다는 의견이 나왔다. 그리고 보니 그것이 지금부터 5~6年前의 일인가 생각된다.

이제 그 많은 바램이 現實化되었고 특히 옛그제까지 水産廳 施設局을 이끌어 오시던 孫井植 局長님이 協會를 맡아 꾸리게 되었으니 어언 흘러간 20年前에 흘렸던 비지땀의 결실이 맺어진 것 같아 그 기쁨을 무엇에 견줄 수가 없다.

앞으로 漁港協會의 무궁한 發展을 기원하면서 이제 筆者가 現在 재직중인 海運港灣廳에서 담당하고 있는 港灣開發업무에 대하여 잠깐 소개하고자 한다.

序論

韓半島 全體의 海岸線길이는 16,864km이며, 이中 北韓을 除外한 南韓이 全海岸線의 3/4이 넘는 12,788km의 海岸線을 갖고 있다.

이 海岸線을 따라 우리나라에는 釜山港과 같은 大規模 商港으로 부터 漁民들의 소형 漁船을 위한 漁港에 이르기까지 全國에 약 2,000개 정도의 港口가 分布되어 있다.

一般적으로 港을 機能別로 大別하면 商港, 工業港, 漁港으로 區分할 수 있는데 現在 우리나라에서는 港別로 政府 部署間에 責任과 機能이 서로 나누어져서 海運港灣廳에서는 釜山, 仁川, 蔚山, 浦項港을 비롯하여 國際

交易을 할 수 있는 開港場 25 個所를 一種 港灣으로 指定하여 建設및 管理運營을 하고 있으며 規模가 작은 22個 港口를 二種 港灣으로 指定하여 建設은 海運港灣廳에서, 管理는 各市·道에 委任하고 있다.

또한 工業港의 開發은 建設部에서 施行한 後 海運港灣廳에서 引受하여 運營하고 있으며 水産廳은 60여개의 一種, 三種 漁港 開發을, 內務部는 各市·道를 通해 350여개의 二種 漁港과 1,400個 정도의 群小港을 委任또는 直接 管掌하고 있는 實情이다.

우리나라 港灣에 對한 政府部 署間 責任, 機能 分化로 因하여 發生되는 問題點은 앞으로

機會가 다시 있을때 論하기로 하고 本考에서는 現在 筆者가 勤務하고 있는 海運港灣廳에서 管掌하는 港灣法上的 主要 指定 港灣에 對한 港灣現況및 問題點과 向後 開發方向에 對하여 言及하고자 한다.

濟規模의 擴大와 國際化時代의 到來에 따른 海上旅客및 貨物 輸送需要의 急激한 增加에 따라 港灣開發이 着手되어 그동안 많은 試行錯誤와 問題點을 克服하면서 持續的인 發展을 이룩하여 왔다.

1961年 蔚山工業地區 開發에 隨伴한 蔚山港 建設을 시작으로 하여 浦項新港, 仁川船渠, 北坪港, 釜山港擴張等 大規模 港灣 建設事業들이 施行됨에 따라 62年度에 9百萬屯에 불과하던 港灣荷役能力은 長足の 發展을 거듭하여 '86年末에는 150百萬屯으로 增加하였다. 現在 港灣別 主要施設現況과 荷役能力은 다음 - 1에서 보는 바와 같다.

우리나라의 港灣現況 및 當面課題

港灣現況

自然條件이 좋은 地域에 小規模 港灣開發을 한 과거의 港灣 建設외에 1960년까지 港灣開發은 거의 中斷되었으나 60年代以後 高度 經濟成長에 依한 經

항별 주요 시설 현황 ('86년말 기준)

구분	항별	계	인천	군산	장항	목포	여수	광양	마산	충무	삼천포	정승포	부산	울산	포항	목호	동해	속초	제주	기타
안벽(m)		41,361	6,818	525	-	591	1,389	2,900	2,450	105	806	-	8,747	1,808	7,686	795	2,535	130	827	3,249
방파제(m)		37,809	1,073	-	-	-	1,430	-	-	435	394	231	1,501	200	4,286	1,032	2,310	1,516	2,132	21,239
간교(기)		58	9	15	4	8	6	-	1	4	-	1	2	-	-	2	-	-	-	6
물양장(m)		30,377	710	1,030	295	1,025	2,031	100	1,407	555	1,348	-	4,605	540	1,654	964	-	1,026	479	12,608
접안능력(척)		263	36	7	2	5	8	20	17	1	3	-	56	16	36	6	11	1	6	32
15만톤급		2						1							1					
10만톤급		5									1				3					1
7 "		1																		1
5 "		20	8					3			1		5		1		2			
4 "		4	2											2						
3 "		14	2			1		2							5		4			
2 "		34	4	1				3	9				5	2	6					4
1 "		26	3	3		1		1					6	2	5	2	3			
0.8 "		27	9	3	2			4	3	1			11	4	8	3	2	1	1	6
0.5 "		45									1									
0.4 "		7	4	2		1		1												1
0.3 "		24						5	1	1			7							4
0.2 "		14	4					2	1						7					
0.1 "		40				2	1		4				11	6						1

(단위 : 천톤)

하역능력	150,676	20,877	1,762	322	1,707	2,410	19,771	4,422	215	2,710	5	28,022	5,627	34,805	6,336	10,038	466	758	10,423
------	---------	--------	-------	-----	-------	-------	--------	-------	-----	-------	---	--------	-------	--------	-------	--------	-----	-----	--------



港灣開發의 當面課題

港灣은 過去의 船舶碇泊地 및 貨物터미널로서의 單純한 概念에서 벗어나 海陸 輸送의 結節點으로서 國民經濟生活에 密接한 影響을 끼치는 流通構造의 中樞機能과 臨海工業團地 開發 및 地域發展을 圖謀하고 雇傭增大, 人口分散效果를 가져오는 等 綜合 産業經濟活動基地로서 國家의 經濟, 社會的 意義가 나날이 強調되고 있어 이에 따른 港灣設施의 계속적인 確保와 改善을 爲한 港灣開發은 우리 國家의 當面課題가 되고 있다.

따라서 우리나라 港灣開發의 時急性等 問題點을 충분히 인식하고 向後 港灣開發 方向을 設定하는 것은 國家的으로도 매우 重要한 일이라 할 수 있다.

現在 가장 크게 擡頭되고 있는 當面課題를 살펴보면 다음과 같다.

1) 港灣設施의 擴充과 現代化

70年代 急速한 經濟成長에 따

라 海上貨物量은 急增하여 '71年 不過 5千百万吨이던 것이 '70年代末 불어닥친 油價波動에도 불구하고 表-2에서 보듯이 계속 증가 추세를 보여 '81年約 150百万吨으로 3倍가량 늘어났으며 交易量 增加 推移는 계속 擴大되어 '86年末에는 227.8 百万吨에 달하게 되었으나 港灣 設施 能力은 每年 施設所要에 못미치는 狀況이 계속되고 있다.

從前에는 이에 對處기 위해 時間外 荷役作業 및 舢舨作業을 通하여 어느 정도 解決하여 왔으나 深化되어 가고 있는 施設 不足을 根本的으로 解消하기에는 未洽한 實情이다. 따라서 港灣 設施의 持續的인 擴充과 現代化가 切實히 要請되고 있다.

2) 世界海上 運送 Pattern 變化에 副應한 Container 埠頭 擴充

世界 貿易規模의 擴大에 따라 在來 海上 輸送體系에 가장 큰 構造 變化를 가져온 것이 컨테이너 輸送體系이다. 이러한 Container 輸送은 1970年代부터 本格化되기 시작 急速히 發展하여 1985年을 基準으로 世界全體 貨物量(油類 제외)의 약 15%를 점유하게 되었고 近來에는 다소 둔화되기는 하였으나 成長勢가 계속될 展望이다.

우리나라의 경우 컨테이너 輸送이 최초로 始作된 1970年만 하더라도 Container 輸送實績은 120TEU에 불과하였으나 表-3에서 보듯이 1986년에는

全國海上貨物量과 荷役能力

單位: 百万吨

年度	'62	'66	'71	'76	'81	'84	'86
總 貨 物 量	6.0	13.0	51.0	82.8	149.0	188.4	227.8
施設所要貨物量	5.6	10.1	20.3	45.5	98.8	124.9	158.0
荷 役 能 力	9.0	14.7	18.8	34.0	82.2	100.3	118.4
過 不 足	-	-	△ 1.5	△ 11.5	△ 16.6	△ 24.6	△ 39.6

1,592千 TEU에 이르게 되었다. 이러한 Container 輸送需要는 우리나라 最大 Container 취급 埠頭인 釜山港의 경우 그동안의 增加率을 감안할 때 2001년에는 表-4에서 보듯이 3,446千 TEU에 이를 것으로 展望된다.

그러나 컨테이너 輸送需要의 急增에도 불구하고 國內港灣에서 컨테이너貨物을 取扱하는 專用埠頭的 施設能力은 79年完

工된 仁川港의 225千 TEU 와 '74年~83년까지 시행한 釜山港 1·2段階 開發事業으로 築造한 5·6埠頭的 900千 TEU에 불과하여 85年度 作業場造成을 시작으로 착수되어 90年完工을 目標로 施行中인 釜山 3단계 開發事業으로 築造될 Container 埠頭를 감안하더라도 新規 Container 專用埠頭的 確保는 時急한 實情이다.

3) 港灣機能의 專門化

前述한 바와 같이 經濟成長에 따른 海上貨物量의 急增은 埠頭築造에 過다한 投資를 要求케 되었으나 國家財政 形편상 제한된 資源에서 最大의 效果를 올리고, 圓滑하고 效率的인 貨物處理를 위해서는 港灣機能의 專門化와 機能別 集團化를 必要로 하게 되었다.

즉 背後 産業團地, 取扱貨物의 種類에 따라 港灣을 유사한 形態의 貨物處理를 위해 예를 들면 油類 및 都市가스團地, Container Terminal, 沿近海 漁業基地, 原木·合板團地, 一般貨物 取扱地域 등으로 区分하여 區域別로 類以한 貨物을 集團化하고 다시 埠頭別로 細分化시켜 同一品目を 取扱케 함으로써 港灣의 效率를 提高시키는 것이 要請되고 있다.

이와같은 港灣機能의 專門化는 港灣運營의 便宜뿐만 아니라 港灣效率를 提高케 되어 結果的으로 埠頭築造事業에 드는 비용의 편익을 增加시킬 것이다.

全國 container 運送量 実績

年度	区分	全 国	%	釜 山	%	仁 川	%
'76	톤	5,522	100	5,198	94	324	6
	TEU	384	"	351	91	33	9
'78	톤	8,355	"	7,893	95	442	5
	TEU	555	"	507	91	48	9
'80	톤	10,798	"	10,414	96	384	4
	TEU	693	"	633	91	60	9
'82	톤	14,999	"	14,529	97	470	3
	TEU	852	"	787	92	65	8
'84	톤	20,072	"	19,311	96	761	4
	TEU	1,154	"	1,054	92	100	8
'82	톤	21,786	"	21,074	97	712	3
	TEU	1,277	"	1,173	92	104	8
'86	톤	28,923	"	28,032	97	891	3
	TEU	1,592	"	1,491	94	101	6

釜山港의 container 物量增加 推移

단위: 천TEU

구분	년도	1987	1991	1992	1993	1994	1995	1996	2001
부 산 항 물 량		1,572	2,062	2,188	2,322	2,464	2,615	2,775	3,446
공 급	5·6부두	900	900	900	900	900	900	720	720
	재래부두	500	500	500	500	500	500	300	300
	3단계부두	-	680	680	680	680	680	680	680
	합 계	1,400	2,080	2,080	2,080	2,080	2,080	1,600	1,600
과 부 족		△172	△18	△108	△242	△384	△535	△1,175	△1,846
이 용 륜 (%)		110. ¹	99. ¹	105. ²	111. ⁶	118. ⁵	125. ⁷	173. ⁴	215. ⁴

港灣開發 方向

우리나라의 港灣開發方向은 當面課題에서 前述한 바와같이 基本的으로 漫性的 施設能力 不足을 해소하고, 海上 運送体系 變化와 國家의 經濟政策을 뒷받침해 나갈 수 있도록 하기 위하여 長期 輸送需要에 적절히 對應하고자 부단히 노력하고 있다 이에 대한 主要內容을 살펴보면 다음과 같다.



1) 主要貿易港의 重点 開發로 港灣能力 增強

釜山, 仁川, 蔚山, 光陽, 群山 등 主要港灣을 繼續적으로 擴張하여 長期 港灣需要에 적절히 대처.

2) Container 專用埠頭 擴充

釜山港을 國際的인 Container 母港으로 開發하고 釜山港의 埠頭 增設의 限界에 대비한 光陽港의 Container 埠頭建設.

3) 2.000年代 西海岸 時代에 對備

中部圈 開發計劃과 關聯, 이 地域의 海上物動量 增加에 적절히 대처하고 國土의 均衡發展 및 對中共交易等에 對備키 위해 群

山 新港開發 推進.

4) 觀光 및 沿岸旅客 便宜施設 提供

국민所得 增大와 餘暇善用에 따른 海上레저 選好趣向에 副應하고 島嶼地域 住民의 交通便宜 提供.

5) 民資埠頭의 積極誘導

港灣開發에 所要되는 막대한 投資費를 감안할 때 政府의 投資만으로는 不可할 것으로 展望되므로 油類, 糧穀, 시멘트, 자동차, 原木 等の 貨物 專用埠頭建設과 marina建設에는 民間投資의 積極的인 參與 誘導.

結 論

港灣이 貨物터미널로서 單純

한 概念에서 벗어나 綜合産業 經濟活動 基地로 그 重要도가 나날이 增加됨에 따라 좋은 立地를 보유한 적절한 港灣開發은 港灣 背後地의 發展에도 根本的인 變革을 가져올 수 있다.

많은 費用을 投資하여 建設되는 港灣이 가져오는 效果와 國家 및 地域에 대한 重要性을 고려할 때 配分된 資源으로부터 最大의 結果를 確保키 위한 적절한 港灣開發計劃의 樹立은 國家的으로도 매우 重要한 일이다.

따라서 이러한 港灣開發計劃의 必要性은 最初의 立地選定, 投資의 범위, 未來의 施設擴充, 國土綜合開發計劃, 國家의 다른 部門과의 조화 등에 이르기까지 세세한 面으로 확대되어 效率的인 港灣開發 및 投資가 이루어 지도록 하여야 할 것이다.

本考에서는 우리나라의 港灣 現況과 當面課題를 인지하고 向後 開發方向을 設定함으로써 國家的으로 效率的이고 적절한 方向을 提示코자 하였으나 紙面관계상 상세한 內容은 언급치 못 하였다.

끝으로 港灣開發業務를 擔當하고 있는 한사람으로서 筆者의 바람은 現在 工業港, 商港, 漁港 別로 各部處間에 分離되어 있는 港灣開發業務는 相互 긴밀한 協議를 통해 調整이 필요하며, 장차 海洋立國으로 發展의 礎石을 다지기 위해서는 海洋 關聯業務 全般이 統合되어 國家的으로 效率的이고 一括的인 業務 遂行이 이루어지길 바라는 바이다. ㉔