

지난, 1970년대에는 컨테이너 선박이 1,500 teu 급이 주종을 이루었는데 현재 국적선사들의 주력선은 5,500 teu 급이며 China Shipping 이 10,000 teu 급의 시대를 열려하고 있다. 이러한 선박의 대형화는 해운과 항만, 육상운송 등 물류 전반에 걸쳐 많은 변화를 가져왔다.

과거 유럽항로를 보면 한 항차에 유럽의 항구를 6-7개 기항했다. (double calling포함) 하지만 지금과 같은 대형선 시대에는 선박의 1일 불가동손실액만 해도 너무 커서 한 항차에 2-3개로 기항지를 줄여나가고 있는 추세이며 직접 기항하지 않는 여타 항구로 가는 컨테이너는 피더선편에 환적해서 보내던가 아니면 그곳에 기항하는 다른 선대의 선박을 빌려서 그 편에 실어 보내던가 하는 방법으로 영업을 하게 되었다.

이것은 항만을 외항선이 직접 기항하는 Hub Port 와 Feeder선이 기항하는 Feeder Port 로 양분하는 결과를 초래했고 선사 즉 Mega Liner 들은 자기가 직접 기항하는 Hub Port에서 기항하지 않는 Feeder Port 까지 자기가 피더선을 직접 운영하기에 이르렀고 허브포트에서 중요 내륙지역으로의 육상운송도 남에게 맡기지 않고 트럭운송회사나 철도운송회사를 만들어 직접 수송하게 되었다.

기항지의 축소로 인한 영업지역 위축을 막기위해 대형 선사들 위주로 Alliance 운항이 성행하게 되었는데 이것은 서

## 발상의 전환이 필요하다.

비스 제공기회의 확대뿐만 아니라 내가 기항하는 A,B,C 항구에 가는 내 선대의 선박을 내가 기항하지 않는 D,E,F항구를 기항하는 다른 선대의 선박과 교환 사용함으로써 양선대 공히 자기가 직접 기항하지 않는 항구항 화물도 계속 취급할 수가 있는 영업방식이다. 이것은 컨테이너 등 기기의 공동사용, 터미널의 공동사용 등을 용이하게 하는 계기를 마련해 주기도 한다.

해운회사가 특정항구, 즉 허브포트로 취급물량을 집중화시키는 거점수송방식은 연결수송인 휘더선 자가운영이나 트럭/철도회사 자가운영을 용이하게 했는데 이것은 자기화물 즉 carrier's haulage 화물만으로도 기본물량을 만들 수가 있으므로 안전적 경영을 가능하게 하기 때문이다. 이것은 결과적으로 종전 Forwarder들의 사업영역에까지 선사가 손을 대게 되어 Forwarder의 물량이 줄어들자 Forwarder 들은 물량을 지키기 위해 선사의 서비스가 못 미치는 특정 배후지역으로의 수송을 특화하여 선사에 대응하고 있다.

서비스의 경쟁은 주1회, 정요일(定曜日)서비스가 기본인데 초대형선을 이렇게 운항하려면 중요항구에서 자가터미널이 아니면 정시성을 지키기가 어려워졌다. 그리하여 선사는 이를 위하여 또는 비용절감을 위하여 자가터미널을 소유/운영하게 되는데 이런 것이 계기가 되어 터미널의 운영도 세계의 곳곳에 손을 뻗어 그룹화, 대형화되어 터미널 운영 전문그룹이 탄생되게 되었으며 오늘날 세계의 컨테이너터미널의 25%정도가 상위 4개 운영그룹이 운영을 독점하고 있으며 2010년도에는 이것이 50%정도에 이르리라는 전망이다. 우리나라에도 Hutchison group이 이미 진출해 상당한 Share를 점하고 있다.

이제 터미널은 정기선선사들의 필수시설이 되었으며 세계의 많은 터미널들이 선사에 의해 운영되며 선사도 이제 터미널 운영그룹에서 중요한 위치를 차지하게 되었다.

이렇게 정기선해운선사는 해상운송업체이던 것이 해상/육상복합수송, 터미널운영 등을 내용으로 하는 세계적인 해륙종합물류업체로 탈바꿈하게 된 것이다.

항만이 'Port to Port' 수송개념의 시대에서는 '화물의 수송목적지'로서 화물보관을 위한 창고업무가 항만업의 주된

내용이었는데, 'Point to Point'의 컨테이너수송시대에는 '화물의 수송경유지'로서 배후지역으로의 수송업무가 주된 산업이 되고 특히 허브포트경쟁시대에는 특정배후지역으로 연결 수송하는 '수송시스템경쟁'이 '항만경쟁'의 주된 내용이 되게 되었다.

그래서 물류의 가장 큰 틀인 항만물류는 처음부터 수출국의 항구에서 수입국 또는 경유국가의 항구를 경유하여 한 개 이상, 여러 나라를 지나 최종목적지까지 한번에 해륙복합운송을 해주는 이른바 intermodal 수송체제로 변화하여 그 사업영역이 확대되게 되었다.

따라서 Forwarder는 과거에 해오던 화물 브로커의 역할이나 일개 국내수송으로서는 화주의 요구에 부응할 수가 없게 되어 사업의 국제화, 특정 루트의 경제적 수송을 특화하여 전과정 수송을 경쟁적으로 화주대신 관리하는 역할로 성격을 바꿔나 가게 되었다.

크게 봐서 물류는 이제 '발상의 전환' 없이는 그 실체를 바로 볼 수가 없게 되었다.

해운이 Port to Port에서 Point to Point의 수송이며, 해운선사는 해상운송업자가 아니라 해륙종합물류회사이며, 항만은 화물의 목적지가 아니라 경유지이고, 항만업은 보관업이 아니라 수송산업이 주된 항만업이 되었으며, 항만은 특정 배후지역으로 '수송system개발'이 경쟁의 내용이고, 터미널은 이제 정기선선사의 필수시설이며, 선사가 강력한 터미널운영자로 등장하게 되었고, 터미널은 세계적으로 통폐합되어 소수의 강력한 터미널운영그룹에 의해 소유/운영되고 있는 추세이고, 물류는 한국가내의 단순한 물류에서 국제적 해륙복합운송의 양상으로 국경의 개념이 사실상 없어지고 있는 추세라는 사실이 바로 그러하다.

지난번 IMF위기를 겪으며 우리나라는 정기선 선사 3개 중 하나가 사라졌고 구조조정이라는 과정을 거치면서 나머지 정기선 선사 중 하나는 국내외터미널을 모두 해외에 매각하고 알토란같은 자동차전용선부문도 해외에 매각되었다. 서슬이 시퍼런 구조조정이라는 미명으로 은행채권단의 채권회수의 목적으로 이루어진 일인데 당시 정부 각 부처마다 입만 열면 '동북아물류중심국' 구호를 외치던 시기에 가장 중요한 해륙종합물류업체인 국적정기선업체가 도산 혹은 절름발이가 되고 가장 중요한 물류시설인 국내외 터미널은 외국 것이 되고 말았다.

이렇게 된 것은 정기선 선사의 터미널을 불요불급시설로 간주하여 매각을 종용한 결과로서 이는 정기선 선사를 국제해륙종합물류업체로 보지 않고 아직도 해상운송업체로 보는 시각 때문이었다. 요즘은 Financing제도가 발달하여 선대는 2년 이내에 최신예선대로 건조할 수가 있지만 터미널은 어느 나라나 항구의 입해면적이 부족하여 바다를 메꾸어 터미널을 조성하기 때문에 국내외에서 자가터미널을 확보하려 해도 쉽지가 않다. 전술한 것처럼 터미널운영은 해운보다 안정성 있는 최고의 물류산업이며 해운회사가 가장 큰 화물을 소유한 운영자로서 가장 안정적인 운영을 할 수 있는 업체인데 해운불황이 올 때마다 다시 얻기 어려운 터미널을 팔아 빚을 갚게 한다면 우리나라의 동북아 물류중심국 구상은 공염불이 되고 말 것이다.

해운이란 경기산업으로서 몇 년마다 크고 작은 불황과 호황이 교대로 찾아오는 산업이기 때문이다. 우리나라도 정기선선사가 있지만 다른 나라에서는 혈안이 되어 하고 싶어하는 터미널사업을 한국선사는 하기가 어려운 결과를 초래하므로 이 부문에서의 발상의 전환은 너무나 절실한 실정이다.

한국은 북한과 철도/도로가 끊겨있기에 대륙에 붙어있는 반도이지만 섬나라와 다를 바 없는 섬나라물류개념에 젖어 있다. 이제 남북한의 철도/도로가 연결되면 우리의 물류업은 중국, 몽골, 러시아, 중앙아시아까지 그 무대가 확대된다. 우리 부산/광양항의 배후지역이 이렇게 넓어지며 우리의 물류업도 이 무대를 활용해 국제화되어야 한다.

섬나라 물류가 아니라 대륙물류의 시대로 발상을 빨리 전환해야 한다. 미리 준비하면 기회는 우리 것이 되지만 준비가 없으면 기회는 우리를 비켜 간다. 저 드넓은 유라시아대륙을 우리의 마당으로 보아야 한다.



이호영 | 함부르크항만청 한국대표 | POLZUG 한국대표