

민간운영업체의 참여를 통한 항만경쟁력 제고

Port competitiveness accelerated by private port management company

김진환*

목 차

- | | |
|--------------------|------------------------|
| 1. 서 론 | 4. 항만운영의 다각화와 네트워크화 |
| 2. 항만수요의 증가 및 항만개발 | 5. 국내항만의 개발업체 및 터미널 현황 |
| 3. 항만 민영화와 항만간 협력 | 6. 결 론 |
-

Key Words: Port Privatization, Port Investment, Port Operation, Port Management Company

Abstract

The meaning of seaport has always been translated into something concerned with nation-wide goals and viewpoints, which used to be in developing country. The time developing countries have tried to be in pursuit of their economic development, one of important sectors is SOC investment that is needed into huge capital input which they couldn't easily afford to it. Another one which we have to mention in terms of seaport at contemporary maritime matters is privatization of port, that is strongly connected with efficiency to achieve port productivity.

All these factors can produce high quality of service, and port co-operation and diversification of their business areas, etc. Therefore we then have to think of private port management companies such as P&O Ports, Hutchison Whampoa in HK, etc. in order to provide better port service to the customers, and they can also get involved into capital port investment as well. This kind of concept already comes from Denholm Ship management companies in shipping. So, it is necessary for us to look into port management company in our side, which means, we have to be involved into such a business to invest and manage foreign ports as well as our ports. Then, port competitiveness will follow in our ports.

* 한국방송통신대학교 무역학과 교수, jhkimkp@knou.ac.kr

1. 서 론

국제적인 재화의 이동으로 발생하는 여러 가지 파생적 효과 중에서 운송은 아주 중요한 부분이 될 것이다. 운송은 무역에 있어서 파생수요적 의미를 띠는 측면을 갖는다. 활발한 무역활동의 전개로 인한 물동량의 증가는 주요 운송루트에서의 산업연계효과를 한층 높이는 결과를 가져오게 된다. 이때, 운송부문에 있어서의 물류관련 업무 담당자들은 효율적이고 적절한 운송업무를 해가는 과정에서 항만에 대해 직·간접적으로 업무적 연관을 가지게 되며, 항만은 그 운영에 있어서 보다 생산적인 항만운영을 위해 운영의 주체에 대한 문제를 한번 짚어 볼 필요가 있다.

우리는 그동안 항만이 가지는 사회간접자본적 요소를 지나치게 강조한 측면이 있다. 항만이나 공항은 모든 부문에서 정부의 관여가 당연히 되었으며, 이같은 접근은 경제개발 초기의 상황에서는 나름대로 의미부여가 가능했던 점도 사실이다. 하지만 이제는 항만이 가지는 사회적 경제적 역할이 기존의 건설과 설비투자에서 어떻게 잘 운영할 수 있을까 하는 운영과 마케팅으로 모아지고 있는 것이 추세이다. 이와 같은 상황에서 항만에 대한 우리들의 인식이나 접근방법 또한 달리 해야 할 시점에 왔다고 생각된다. 즉 민간의 운영시스템으로 전환하는 항만경영이 중요하고 필요하다는 것이다. 이를 위해 본고에서는 민간업체들의 항만경영실태를 알아보고 나름의 교훈을 갖고자 한다.

2. 항만수요의 증가 및 항만개발

2.1 물동량 증가와 선사의 항만선택

항만에 대한 수요는 특히 컨테이너 물동량의 증가와 직접적인 연관성이 있다. 특히 최근의 중국경제의 성장 및 이로 인한 수출입 무역의 활발한 움직임은 동북아 역내항만의 경쟁을 격화시키는 경향이 있으며, 향후 물동량의 지속적인 증가가 예상되는 가운데 항만에 대한 수요와 투자는 연속적으로 일어날 것으로 예상되어진다. 항만에 있어서도 컨테이너 항만의 수요는 국가간 무역의 중심에서 있으며, 따라서 컨테이너 물동량의 증가는 항만투자의 중요한 요인이 되고 있기도 하다.

컨테이너 물동량의 증가와 관련한 사항을 살펴볼 때, OSC (Ocean Shipping Consultants) 의 보고서에 의하면, 아래 그림의 case I의 경우 전 세계 컨테이너 물동량은 2005년 3억 3,700만 TEU, 2010년 4억 6,200만 TEU, 2015년에는 6억 1,100만 TEU로 증가할 것으로 전망하고 있다. Case II의 경우에는 성장률은 상대적으로 낮지만 컨테이

너 물동량은 2005년 3억740만 TEU, 2010년 4억 50만 TEU, 2015년 5억 530만 TEU로 증가할 것으로도 전망하고 있다¹⁾.

<표.1> 지역별 컨테이너 물동량 전망

(단위 : 만 TEU)

지역	2005		2010		2015	
	case I	case II	case I	case II	case I	case II
북유럽	4,230	4,080	5,530	5,140	7,100	6,330
아시아	15,890	14,220	22,040	18,920	29,200	24,320
북미	4,050	3,830	5,260	4,860	6,700	5,830
기타	9,530	8,610	13,370	11,130	18,100	14,050
합계	33,700	30,740	46,200	40,050	61,100	50,530

자료 : 해외해사정보 (2000.12.15)의 내용을 재구성

상기 <표.1>에서와 같이, 전 세계 컨테이너 물동량의 지속적인 증가는 해상운송을 담당하는 해운선사의 영역과 운영능력을 확장시키는 측면이 있는 동시에, 이들 화물을 처리할 수 있는 항만의 시설확장 및 정비, 관리 운영의 효율화를 통한 서비스 질 향상 등 경쟁력 제고를 위한 다양한 경영전략의 전환을 요구하고 있기도 하다. 또한 아시아 지역의 물동량이 급격히 증가할 것으로 예상됨에 따라 홍콩, 싱가포르, 대만, 일본, 중국 및 한국 등 동북아시아의 항만 간 경쟁은 더욱 심화될 것으로 예상되고 있다²⁾.

이러한 정기선시장의 변화하는 모습에 맞추어, 항만의 선사유치노력도 적극적으로 이루어지고 있다. 이는 항만의 운영이 보다 마케팅적 전략을 구사하는 형태로 나아가고 있으며, 이것은 항만경쟁의 단적인 예가 될 수도 있을 것이다. 또한 선사들의 경우, 국제물류의 역내 중심적 입지를 확보하는 차원에서 항만을 선택해서 해당노선의 본거지로 하려는 경향을 나타내고 있다.

이에 대한 예를 잘 제시하는 것이 바로 1998년 새로이 출범했던 Maersk-Sealand사의 경우이다. 이들 선사는 북미동안에서의 서비스는 하나의 항만에서만 일률적으로 이루어질 것임을 발표하면서, 항만당사자들의 입찰에 참여할 것을 제안하고 있다.

이들 선사의 경우, 연간 60만 TEU를 초과하는 물동량을 가지는 세계 제1의 대형선사이기 때문에 이들을 유치하려는 다수 항만의 적극성은 대단하였다. 선사들이 선택한 6개의 항만이 심사 대상이었으며 입찰에 참여한 항만들은 주요 이권을 포함하는 조건을 제시하고 있었다. 심사과정은 대단히 치열하였으며, 제시한 이권이 낙찰을 보장하지는

1) 심기섭, 『생존을 위한 항만제휴가 활발하게 이루어 질 듯』, 해양수산동향, 제1002호, 2001.1.29, pp.2-14.

2) ibid.

않았지만 치열한 경쟁에 빠져들지 않을 수 없었다. 이러한 입찰과정은 향후 유사한 상황의 입찰과정에서 참고가 될 만큼 유익하고 교훈적이었다. 이와같은 일련의 과정을 관찰해 볼 때, 항만은 자체의 운명을 스스로 통제할 수 있는 능력을 제한당하는 변화와 불확실성에 직면해 오고 있다. 운송산업에 있어서의 또 다른 요소는, 특히 선사들이 이전보다는 더 항만개발에 직접적으로 참여하고 이를 구체화하고 있다는 것이다³⁾. 더욱이 항만의 선택행위는 선사와 더불어 적재화물의 종류도 마찬가지로 걸쳐있는 문제이다⁴⁾.

선사의 경우, 화물의 운송노선과 관련한 항만 및 선사의 전체계획에 적합한 항만의 선택에 그들의 영향력을 점차로 확대해 오고 있다. 선사 소유의 배후기지에 대한 유일하고 단순한 관문으로서의 항만의 개념은 변화해 가고 있다. 이같이 항만은 이제 운송인의 결정에 많이 의존하고 있는 실정이다. 이러한 환경하에서 항만간의 경쟁은 심화되고, 이는 특히 컨테이너 항만내에서 더해가고 있다⁵⁾.

해운시장에서의 전략적 제휴와 초대형 선박취항이 본격적인 궤도에 오름에 따라 제휴그룹들은 항만에 대한 기존의 타협적 자세, 또한 변화가 시도되고 있다. 이들은 항만 서비스의 범위 및 질적인 면을 항만이용의 척도로 고려해 오고 있으며, 선사들의 입장에서는 대형선을 수용할 수 있는 시설확장, 제휴그룹 선박이 집중적으로 이용할 수 있는 대형 터미널 그리고 안정적이고 경쟁력있는 노동력의 제공을 요구하고 있다. 이러한 요구사항이 관철되지 않을 경우, 좀더 경쟁력 있는 항만으로서 기항지변경을 신중하게 고려하는 측면이 있다. 이에 따라 각 항만당국은 초대형선을 수용해 거점항만으로서의 현실적 경쟁에 참여하기 위하여 자체수익에 대한 보장도 없이 막대한 투자를 수반하는 새로운 컨테이너 건설계획을 경쟁적으로 추진해 오고 있는 것이 실정이다. 이에 민간업자의 참여는 필수적으로 나타나고 있는 것이다⁶⁾.

이와 더불어 선사들의 전용터미널 운영의 확대가 항만분야의 환경변화와 관련해서 지적되어 질 수 있다. 이러한 자가 전용터미널 운영의 목적은 첫째, 비용절감과 경쟁력 강화, 둘째, 컨테이너 수송원가의 약 30%가 터미널에서 발생하는 현실에서 전용컨테이너 터미널의 확보 및 운영을 통한 컨테이너 수송비용의 절감 그리고 셋째는 입·출항 및 하역작업에 있어서 자사선에게 우선권을 부여하여 하주에게 안정적인 서비스를 제공할 수 있는 점과 물량 집하경쟁에서 우위확보가 가능한 점 그리고 끝으로, 타사선 화

3) Brian Slack, Globalisation in Maritime Transportation, NOTA DILAVOTO 8.2001, Fondazione Eni Enrico Mattei, January 2001, p. 1.

4) Manolis G. Kavussanos and Wayne K. Talley, Editorial : Shipping Finance and Port Issues, Transportation Research Part E : Logistics and Transportation Review, Volume 40, Issue 4, July 2004, pp. 271-272

5) Adib Kanafani et al, 「Intermodalism and Port Competition in the United States」, Institute of Transportation Studies, University of California. p.5

6) 김진환, 「해운선사의 전략제휴와 항만기능의 제고」, 교통물류, 1997 여름호, 제6호. p.83.

물유치로 수입증대를 꾀할수 있는 점등이 선사들이 자가터미널 확보에 주력하고 있는 목적으로 파악되고 있다).

2.2 항만개발의 민간 참여

항만개발에 대한 관심이 물동량의 증가에 대해 상대적으로 고조되고 있음을 알 수 있다. 따라서 항만개발에 대한 근본적인 이유는 물론 물동량의 증가로 인한 개발수요에 기인하는 것으로 이에 대해서는 이론의 여지가 없다. 즉 컨테이너 물량의 증가 및 이로 인한 운송수요의 증대 그리고 항만의 개발수요로 이어지는 해운과 항만산업구조의 유기적이고 환경적 변화에 따른 유기적인 관계에서 바라볼 수 있는 점이다.

세계경제의 글로벌화, 컨테이너 물동량의 지속적 증가 및 세계 각국의 항만민영화 정책추진 등으로 인해 민간기업에 의한 세계 각국의 항만개발 및 운영의 기회는 확대되어 왔다. 이러한 개발수요의 증가에 대하여 항만개발자금과 운영노하우 등을 축적해 온 선진 항만 운영업자들은 앞 다투어 세계의 항만으로 진출하기 시작하였다. 더구나 1990 년대에 들어와 본격적으로 발생한 해외항만시장에 대한 향후의 수요는 각국 항만민영화 정책의 꾸준한 추진, 항만 물동량의 지속적 증가 및 항만에 대한 IT기술의 보편화 등으로 인해 매우 밝은 것으로 전망되고 있다⁸⁾.

<표.2> 항만프로젝트에 대한 지역별 민간투자금액 (1986-2000)

(단위:백만US달러,%)

지역	투자금액	점유율
동아시아	5,482	55.2
남아시아	1,752	17.6
중동	248	2.5
아프리카	372	3.7
라틴 아메리카	2,016	20.3
기타 지역	68	0.7
합계	9,938	100

자료: Theo Notteboom, Narayama Murthy T.R., 『Private-financed Port Investments in Asia』, Port Technology International, 2002.10. No.17.

항만수요의 증가추세는 1980년대 후반의 각 지역내 개도국들의 경제성장에 따른 해

7) KMI, 『동북아 물류중심기지 구축을 위한 세부추진 전략』, 2000. 4. 28, p. 7.

8) 김형태, 『항만운영사업자,글로벌 항만네트워크의 구축전략 수립해야』, 해양수산동향, 제1007호, 2001,4,9. pp.2-10.

상물동량의 급증과 이를 처리하기 위한 일련의 현상들과 연관이 있다. 하지만 정부재정의 부족은 곧 항만에 대한 민간투자의 필요성을 제기하는 계기가 되었고, 이러한 시대적 흐름을 반영하듯 1986년부터 2000년까지 항만프로젝트에 대한 민간자본의 참여가 급격히 증가하여 항만시설에 대한 세계 전체 민간투자 규모는 99억 달러를 기록하였다⁹⁾. 특히 아시아 지역은 같은 기간동안 총 55억달러 (항만프로젝트에 대한 세계 전체 민간투자의 약 55%)에 달하는 민간투자가 이루어져 항만프로젝트에 있어서 민간부문의 참여가 가장 활발하게 이루어지고 있는 지역이다.

그림에서 보듯이 이러한 아시아 지역에서의 항만투자의 활성화는 지역내 경제성장의 영향으로 인한 물동량의 증가 및 이를 처리를 위한 항만시설의 적기확충에 따른 것이었으며, 민간의 참여 또한 재정자원의 조달문제와 관련된 것으로 볼 수 있다. 따라서 대부분의 아시아 항만의 민간부문에 대한 개방은 국유국영의 고비용 구조를 해소하고 민간사업자의 보다 경쟁력 있는 항만시설의 운영 및 관리에 대한 기대로 해석할 수 있을 것 같다. 정부의 민간 항만운영업자에 대한 일종의 관심과 참여유도 및 개방은 어떻게 하면 민간의 의식 및 운영방식을 그동안 국유국영의 형태로 유지되어오던 항만에 대한 점목하려는 일련의 시도로 해석할 수 있을 것이다. 이에 효율성의 문제가 개입되고 있다고 보아진다. 즉 민간이 가지는 의사결정과정의 유연성과 효율성을 통한 항만의 생산성을 높이려는 정부노력의 일환이라고 볼 수 있을 것이다.

개발도상국의 경제성장 정책에는 대외무역이 필수적으로 개입하게 된다. 이때 수출입의 관문인 항만영역에 있어서도 이들의 관리형태가 중요하게 부각될 수 있다. 이때 좀더 효율적인 항만을 가지게 되면 점증하는 물동량의 처리에 있어 보다 생산성을 높일 수 있을 것이다. 특히 아시아에 위치한 항만들이 최근에는 효율성을 기치로 팔목할 만한 발전을 이루고 있음을 엿볼 수 있으며, 이들 국가들은 동시에 무역의 증가 및 높은 경제성장률을 나타내고 있다. 이는 역설적으로 효율적인 항만이용을 통한 대외무역의 지속적 성장 없이는 높은 경제성장률을 나타내는 국가들을 찾아보기 힘들다는 사실이다. 따라서 항만은 대외 무역발전에 있어서 특별한 역할을 하고 있다고 볼 수 있다¹⁰⁾.

정부가 항만의 건설 및 운영에 관계하는 것은 사실 그동안 당연시되어 왔던 측면이 있다. 사회의 기간산업적 성격을 지닌 사회간접자본의 성격을 언급할 때 항만은 항상 그 성격규정에 있어서 정부의 역할이 특히 건설과 관련되어 강조되어져 왔다. 아시아 국가들의 경우, 국유국영, 다시 말해 정부재정에 의한 개발 그리고 운영주체로서의 정부의 역할이 우선시 되었다. 그러나 1980년대에 들어 경제개발과 물동량의 급속한 증가로 인한 항만시설의 확충문제가 제기되자 정부재정의 해결하기 위한 대안으로서 민간

9) World Bank, 『PPI Database (1999)&(2000)』, Washington D.C.

10) 김진환, 『항만의 기능적 측면을 통해본 거점화 추세』, 교통물류,1996 여름호, 제2호, pp.111-112.

의 항만참여가 이루어지게 된다. 더욱이 민간의 항만사업에의 참여는 기존의 정부가 운영하던 시스템에서의 고비용 구조를 해소하여 항만의 경쟁력을 향상하는 효과도 기대하는 측면이 있다¹¹⁾.

아시아지역에서 항만부문 프로젝트에 대한 민간의 자본참여 정도는 개별 프로젝트의 총 사업비 중에서 차지하는 투자비중의 차이에 따라 제한된 참여, 소규모 참여, 높은 참여, 완전한 참여 등 네 가지 형태로 구분할 수 있다¹²⁾. 민간자본 참여의 유형 중에서 프로젝트별 총사업비의 50%이상을 민간자본이 투자하는 높은 참여내지는 완전한 참여의 형태가 전체사업의 55% (55건중 30건)에 달해 비교적 높은 수준의 참여정도를 보이고 있다. 하지만 항만 프로젝트의 소규모 참여 또한 독자적으로 활발히 이루어지고 있음을 알 수 있다.

<표.3> 항만투자의 지분참여

분류	투자정도(%)	프로젝트수	비중(%)
Limited Participation 제한된 참여	1~25	3	5.4
Semi-Participation 소규모참여	26~50	22	40.0
High Participation 높은 참여	51~75	15	27.3
Full Participation 완전한 참여	76~100	15	27.3
합계		55	100

자료: Theo Notteboom, Narayama Murthy T.R., 『Private-financed Port Investments in Asia』, Port Technology International, 2002.10. No.17.

2.3 해외항만 개발에 대한 참여

신흥공업국과 개발도상국의 경우, 국가의 재정문제가 항만의 민영화를 추진하는 하나의 요인이 되고 있음은 전술한 바이다. 즉 해상운송 수요의 증대와 동시에 신규부두의 수요가 또한 증대하고 있는 실정이다. 따라서 재정의 외부조달을 위한 민영화와 공공기관의 항만운영에 대한 생산성의 문제를 극복하기 위해서 민영화를 적극적으로 추진되고 있다. 이러한 과정에서 그동안 항만운영에 있어서 전문적인 항만운영업체들이 참여하고 있으며, 이들은 자본과 더불어 축적된 노하우를 앞세워 항만민영화의 수요에 부응해오고 있다.

11) 장형탁, 아시아지역 항만에 대한 민간자본 참여방법의 다양화, 해양수산동향, 제1078호, 2002,12, 5. pp.2-11.

12) 장형탁, 『아시아지역 항만에 대한 민간자본 참여방법의 다양화』, 해양수산동향, 제1078호, 2002,12, 5. pp.2-11.

1990년대 이후 세계경제의 지속적인 성장, 컨테이너선의 보편화, 경제의 글로벌화, 각국항만의 민영화 등에 의해 항만개발수요는 지속적으로 증가하고 있는 실정이다. 영국의 Drewry Consultants,의 보고서에 의하면, 향후 2005년까지 매년 1,100~1,500만 TEU의 물량증가가 예상되며, 이의 처리를 위한 신규 컨테이너부두도 연간 50만 TEU를 처리할 수 있는 206개의 부두가 최소한 개발되어야 할 것으로 추정하고 있다¹³⁾. 이를 위해서는 항만의 개발 및 운영은 필수적으로 이루어져야 하며, 이를 위해서는 항만전문 운영업체의 출현이 가속화 될 것이다.

더불어, 항만 또한 개발과 운영을 위해서는 세계화의 과정에서 나름대로의 새로이 대두되는 제도적 개혁이 언급될 수 있다. 즉, 다국적 외주활동을 유치하기 위한 표준화된 서비스를 제공한다든지, 둘째로는 1990년대의 민간참여의 개혁과 더불어 다국적 터미널운영업체의 출현을 통한 세계 컨테이너항만이 채택하고자 하는 구조적 변화를 추구한다든지, 셋째로는 용적문제에 직면해서 볼 때, 항만은 가치의 하부건인자라기 보다는 가치의 추가자로서 수직적 공급체인과 글로벌물류에 있어서 그들 스스로를 전환해 가는 길이다¹⁴⁾.

해외항만사업의 적극적인 참여는 항만기능의 다변화, 글로벌 항만화 그리고 항만의 민영화의 추세에 맞추어서 고려되어야 할 사안이다. 우리의 경우에도 물류기능을 갖춘 다양한 항만기능을 포함하는 종합물류기지로서의 부가가치적 항만에 대한 투자를 고려해볼만 한 일이다. 글로벌하고 네트워크화되는 세계의 항만개발에 참여하기 위해서는 기존의 사업영역의 확장 외에 신규사업을 개발하고 추진할 수 있는 적절한 사업전략을 수립하여야 할 것이다.

이를 위해서는, 현재와 같은 항만의 기능이 다기능적 종합물류의 거점으로 자리하고 있는 상황에서, 그리고 민간의 설비투자과 운영이 일반적으로 이루어지고 있는 상황에서 항만운영에 대한 종합적인 이해 및 대비가 필요한 것이 사실이다. 특히 많은 요소, 자금이나 전문성 및 정보능력을 갖추고 해외 항만개발에 대한 참여가 요구되는 상황에서 우선 우리나라 항만사업자의 세계화 노력이 수반되어야 할 문제라고 생각된다. 이를 위해서는 현행 기업풍토의 글로벌화, 기업의 경영활동의 국제화, 표준화, 인력양성 그리고 해외 항만진출사업에 대한 전략적 대안을 갖추는 것도 중요한 일이다¹⁵⁾.

한편, 우리의 경우, 항만개발과 관련해서 외자도입시 아래의 몇 가지 문제점들이 또한 거론되고 있다. 즉, 사업자의 환율변동에 따른 위험성을 생각할 수 있는데, SOC 민간투자사업의 대출의 경우 10~15년간의 장기대출로 결정됨으로 인해 환율변동의 위험은 고스

13) Drewry Consultants, 「World Container Terminal」, 1998. pp.2-4.

14) Juhel, M.H, 「Globalisation, Privatisation and Restructuring of Ports」. International Journal of Maritime Economics, 2001 (3). pp.139-174.

15) 김형태, 항만운영사업자, 글로벌 항만네트워크의 구축전략 수립해야, 해양수산동향, 제1007호, 2001.4.9. pp.2-10.

란히 사업자 부담으로 감수될 확률이 높고, 두 번째로는 외국 투자자의 과도한 수익률 요구가 있을 수 있다. 이는 정치적 환경과 문화가 다른 국가에 투자하는 상황에서 국내 수익률을 상회하는 수익률을 요구하는 경우를 말한다. 셋째로는 투자금 및 배당 (원금과 이자) 회수 관련 보장 장치를 요구하는 경우인데, IMF 금융위기 이후 외국 금융기관은 중앙 정부의 채무보증이나 만기연장 실패시 채무인수를 요구하거나, 전쟁과 내란, 강제수용, 외환송금 제한, 계약이행 거부 등 투자국의 정치적 위험에 따른 손실을 방지하기 위해 신용도가 낮은 국가에 투자시 보증을 요구하는 경우이다. 끝으로, 항만개발 수요 및 수익성 분석에 대한 객관적 검증을 요구하는 경우이다. 이는 사업신청자 및 금융기관, 정부측이 공동으로 선정한 엔지니어와 컨설턴트에 의한 기술적 문제점, 사업의 위험도 등에 대한 실사(Due Diligence)없이 외국투자자의 투자 및 자금 대출은 곤란하다는 점이다¹⁶⁾.

3. 항만 민영화와 항만간 협력

항만산업은 항상 경쟁적이 되고 있다. 모든 항만들은 거리에 상관없이 경쟁항만들과 함께 라이벌의 관계를 지속해 오고 있다. 개개의 항만들은 경쟁우위를 확보하기 위한 길을 모색하고 있으며 이는 새로운 도크와 보관시설 그리고 배후기지와의 연계를 확장하면서 설비향상을 꾀하고 있다. 물동량 증가를 달성하려는 항만당국의 일련의 기대와는 별개로 또 다른 진취적 사항들이라고 할 수 있다. 또한 항만의 운영상에서 나타나는 어떠한 가격우위 혹은 서비스 효율성 증가가 확장된 시장지분으로 해석될 수도 있을 것이다. 이러한 상황 하에서, 항만은 모든 자체적 운영상황을 통제할 수 있었다. 하지만 이는 이제 더 이상의 상황이 아니라고 할 수 있다. 기존의 항만계획에 있어서의 접근방식을 진부하게 만드는 일련의 외부적 전개 상황들이 거대한 불확실성과 변화의 상태를 만들어내고 있다¹⁷⁾.

현재의 세계항만은 급격하게 변모하고 있다. 이것은 항만과 항만의 이용자인 선사 그리고 화주와의 연계적 차원에서 살펴볼 필요가 있다. 항만의 대형화 및 물류의 중심지로서의 항만의 기능다변화, 이를 위한 투자유치 및 민간의 자본도입을 필요로 하는 것이 현실이다. 따라서 항만은 민영화의 세계적인 추세에 접어들고 있다. 이에 따라 항만개발 및 운영사업에 대형부도업체의 참여와 투자로 인한 항만운영의 글로벌화가 확대되고 있으며, 더불어 항만사업 다각화의 길이 모색되어져 오고 있다.

민영화는 항만의 소유문제와 관련해서도 접근해 볼 여지를 갖고 있다. 항만은 기본적으로 정부의 소유형태로 인식되어져 오고 있으며, 이는 항만의 사회적 간접자본으로서의

16) 해양수산부 항만국 (민자계획과), 『민자항만개발에 외자유치 검토』, 2001.4. p.3

17) Brian Slack, 『Globalisation in Maritime Transportation』, NOTA DILAVOTO 8. 2001, Fondazione Eni Enrico Mattei, January 2001, pp. 1-2.

역할 및 기능이 중요하게 취급되는 현상에서 그다지 어색한 점은 아니었다. IAPA(국제항만협회) 회원국의 80%에 이르는 188개 항만을 대상으로 항만부문에 있어서 민간사업자와 항만당국의 사업범위, 즉 항만조직, 항만자산 및 항만운영 등의 문제에 대한 조사, 분석을 한 보고서에 따르면¹⁸⁾, 민간사업자가 항만을 관리, 운영하는 순수한 항만 민영화는 전체 항만의 7%에 불과하고, 이들 항만의 경우에도 2/3 이상은 정부가 60~100대의 지분을 보유하고 있는 것으로 나타남에 따라 전세계 항만은 대부분 정부가 소유하고 있다고 볼 수 있다. 정부가 항만을 소유하지 않은 국가는 영국으로 영국정부는 항만재산권, 의무 및 규제 등 모든 권한을 민간 사업자에게 매각함으로써 항만을 민영화하였다. 이러한 항만의 민영화 현상은 하나의 추세가 될 전망이다, 항만서비스, 항만자산 등 항만재산권의 일부를 민간 사업자에게 임대 또는 매각하는 형태를 취할 것으로 예상되고 있다.

IAPA는 항만서비스에 있어서 항만공사의 역할의 정도가 크다는 것을 인정하고 있지만, 최근 들어서 민간사업자의 역할이 점차 증가하고 있음을 나타내 주고도 있다. 컨테이너 터미널의 경우, 민간사업자가 하역서비스의 36%, 항만공사가 34%를 제공하는 것으로 나타나고 있으며, 벌크터미널의 경우, 민간부문이 37%를 운영하고 항만공사가 30%를 운영하는 것으로 파악되고 있다. 기타 터미널의 경우에는 항만공사가 38%, 민간 하역업자가 34% 정도의 서비스를 제공하는 것으로 나타나고 있다¹⁹⁾.

항만의 민영화와 관련해서는 영국의 경우를 참조할 필요가 있다. 영국은 항만의 재정자립도를 높여서 상업적 운영이 가능한 민간부문의 뛰어난 경영능력을 활용하여 항만생산성을 향상시키고 부족한 항만개발 재원을 민간자금으로 충당할 수 있는 항만민영화를 앞서서 추진하였다. 이는 여타 나라들에게 그 영향을 미치는 결과를 낳았으며, 최근의 항만의 민영화는 국가를 불문하고 세계적인 차원에서 행해지고 있으며, 이중에서 미국, 일본, 서유럽 등 선진국에서는 오래전부터 실시되어왔으나, 아시아, 동부유럽, 중동제국 및 남미지역에서는 최근들어 비로소 도입되고 확산되고 있는 추세이다.

또한 항만민영화는 항만간의 협력과 상호 연계를 통한 보다 경쟁적인 연합적 성격의 항만구축에 대한 유연한 입지를 제공한다고 보아진다. 즉, 사기업적 항만운영에 의한 경영진의 민간적 항만경영은 여러 면에서 공공체로서 항만이 가지는 한계와 운영의 제한을 해결할 수 있는 좋은 방법을 모색해 해 준다. 즉, 항만간 협력체제의 구축이 그 실례라고 볼 수 있다. 해운항만 부문에서의 환경변화에 따라, 21세기 들어 주요항만간의 협력 체제를 구축하는 현상은 항만들 간의 치열한 경쟁관계에서 탈피하여 기술, 마케팅, 무역정보 및 전문기술의 공유 등 항만의 경쟁력을 위한 항만간 협력체제의 구축을 실현하고 있다. 이러한 협력은 뉴질랜드와 호주, 그리고 독일의 경우에서 보듯이, 항만 단일화 전략의 궁극적인 목적은 세계적 차원의 항만간 네트워크 체제의 구축을 통하여 양 항만간의 이익

18) 심기섭, 「항만 민영화의 경향」, 월간 해양수산 통권 제188호 2001.4. pp.76-78

19) Ibid.

과 경쟁력 우위를 가져올 수 있을 뿐 아니라, 세계적 항만들 간의 협력이나 제휴를 위한 초기단계를 달성해간다고 볼 수 있다. 나아가, 이러한 항만간의 협력체제의 구축 계기는 인근의 항만을 포함하는 역내 항만들 간의 경쟁에서 생존하기 위한 전략적 제휴의 성격이 강하며, 우리의 항만들도 이를 교훈적으로 살펴 볼 필요가 있을 것이다.

3.1 항만민영화와 관리주체의 역할 변화

항만을 개발하는데 있어서 항만관리주체의 역할도 점차 변화하고 있음을 알 수 있다. 우선 항만개발과 관련해서는 대규모 자본의 소요로 인한 민간의 참여가 적극적으로 요구되어지고 있는 것이 현실이다. 민간자본의 투입으로 인한 항만의 건설로 인한 항만관리주체의 변화 또한 주목되고 있다.

첫째, 민간기업의 요구로 인한 부두의 운영권을 항만건설에 참여하는 민간기업에 직접 부여하게 되었다는 점, 둘째, 항만당국은 부두의 직접적인 운영으로부터 이해당사자의 이해관계를 조정하는 관계로 그 역할에 있어 변화가 이루어지고 있다는 점, 셋째, 민간기업의 항만참여를 위한 유인 및 환경의 조성을 위해서 항만마케팅 활동을 강화하게 되었다는 점, 넷째, 항만당국은 민간기업의 항만운영을 위한 지원기능, 즉 제도개선 및 인센티브 제시 등을 강화하는 대신 직접적인 운영측면에서 물러서고 있다는 점 등이 항만관리주체들의 새로이 접근해야 될 항만관련 역할의 변화라는 것이다²⁰⁾.

4. 항만운영의 다각화와 네트워크화

4.1 항만운영업체의 사업다각화

주요 외국항만 운영주체들의 유형을 항만기능, 해사기능, 공공역할, 민간역할 등으로 분류하고 이를 분석한 산출자료를 볼 때, 몇 가지 특징을 나타내고 있다. 첫째, 항만의 기능이 교역을 위한 순수항만 기능에서 관광, 교통, 배후단지개발 등으로 다각화되고 있음을 보여주고 있다. 둘째는 수익증대를 위해서는 사기업화 운영방식이 훨씬 효율적인 것임을 나타내고 있다. 워싱턴이나 시드니의 경우, 상업부문을 집중적으로 관리하는 기구를 따로 구성하였고, 이로 인해 워싱턴 항만협회와 시드니 수로공사는 공공부문에 집중할 수 있었다. 또한 로테르담 항만공사는 이러한 기능이 조직내에 포함되어 있어서

20) 한국해양수산개발원, 21세기 글로벌 해운물류, 두남, 2001, pp.379-380.

상대적으로 공공의 역할과 항만의 기능을 많이 수행하는 것으로 나타나고 있다. 셋째, 수익증대를 위해서는 항만운영의 민영화가 중요시되고 있지만 여전히 항만은 공공의 성격을 지닌 것으로 나타나고 있지만, 이제는 공공의 개념이 항만의 일반인에 대해서 느끼는 근접성의 용어로 해석할 수 있을 것이다. 즉 누구나 이용가능한 항만으로의 역할이 강조되는 것이다. 이는 운송에서의 공공이 내거는 Public 이나 Common의 개념으로 해석이 가능하게 되는 것이다. 더불어 우리의 경우, 중앙정부관리 체제에서 일반부두의 민간 운영회사제를 거쳐 지금의 항만공사제를 도입케 된 이유도 더 이상 중앙집권적인 체제하에서는 세계적인 항만으로 도약하는데 어려움을 깨달았기 때문이다²¹⁾.

주요항만업체들의 항만에 대한 투자 및 관리에 대한 일련의 인식적 변화를 엿볼 수 있는 측면이 또한 있다. 즉 사업다각화 동향이다. 항만의 종합물류의 거점으로서의 역할이 증대되는 동시에 항만이용자의 다양한 물류적 수요를 충족시키기 위한 항만운영업체들의 활동이 기존의 운영분야의 범위를 벗어나서, 항만물류관련 분야에 까지 그 범위를 확장하는 투자형태를 보여주고 있다. 즉 사업의 다각화를 추진하고 있는 것이다. 세계적인 항만운영업체들의 이러한 경향은 항만운영분야만의 사업추진에 따른 위험회피 및 시너지 효과의 창출로 해석할 수 있을 것 같다. 항만운영업체의 사업다각화실태를 보면 홍콩의 Hutchison Whampoa 그룹의 경우, 해운항만 관련사업, 물류단지개발, 종합물류정보망 구축 등이며, 싱가포르의 PSA의 경우에는, 종합물류서비스 제공, 물류정보기술 분야의 진출 등이며, 호주 P&O Ports의 경우, 온라인 물류정보서비스의 제공에 주력하고 있다²²⁾.

항만의 민영화에 따른 참여기업의 성공적 관리 및 운영을 위해서는 우선 참여기업의 현황에 대한 이해가 필요하다고 생각된다. 이와 더불어 P&O Australia Ltd.의 경우를 살펴보면, 민간업자의 항만운영에 따른 교훈을 알아볼 수 있을 것 같다. 항만민영화에 있어서는 오늘날 국제적인 선도주자로 자리매김하고 있는 P&O Australia Ltd의 경험을 통해 민영화에서 볼 수 있는 기회와 어려움을 알아볼 수 있을 것 같다²³⁾. 호주의 주요 항만운영업자인 P&O Australia Ltd 는 말레이시아의 켈랑 컨테이너 터미널의 관리 및 민영화에 합작투자의 형태로 참여할 당시인 1978년에 국제적인 항만활동에 관여하게 된다. 이 합작투자에서 P&O 는 5년간에 걸친 민영 컨테이너 터미널의 관리 및 후속 2년간의 자문역으로 위촉되었으며, 민영화에 따른 생산성과 실적에 있어서의 괄목할만한 향상은 합작투자사에 대해서는 주가의 상승으로 이어졌고 그리고 세계은행은 가장 성공적인 민영화의 일례로서 주목하게 된다. 중요한 점은 P&O Ports이 민영화를

21) 이성우, 박선현, 『주요 외국항만 운영형태와 우리나라 항만공사 발전방향』, 월간 해양수산 통권 제 227호, 2003.8. pp.34-36

22) 박태원 『주요 항만업체의 사업다각화 동향』, 월간 해양수산 통권 제 196호 2001.1. pp.63-70.

23) P&O Australia Ltd. 『Privatisation and contracting-out : The P&O Australia experience』, Business Date ; Mar 96, Vol4. Issues 1. p.4.

계기로 호주의 서비스와 전문성의 수출자로서 자리매김하였다는 사실이다.

1984년 이래 P&O 항만부서는 점차로 성장했고 그리고 오늘날 세계적인 기반위에서 P&O의 항만과 터미널관리 및 개발에 책임을 지고 있다. P&O 항만부서는 "Conaust"라는 국내의 자체기업을 통해 호주내 하역활동의 약 50%를 수행하고 있으며, 국제적으로는 항만관련 투자 및 관리와 연관된 이해관계를 가지고 있다. 이 기업에 어떠한 형태로든 연관되고 참여하고 있는 국가들은 뉴질랜드, 파푸아뉴기아, 필리핀, 인도네시아, 아르헨티나, 중국, 파키스탄, 러시아와 모잠비크 등이며, 태국, 베트남, 인도 예멘 그리고 발틱국가 등도 진출이 진행 중이다. 해외사업영역에 있어서 P&O Ports는 합작투자 약정에 따른 지분율을 제공하고 그런 다음 설비를 관리하는 방식의 운영을 선호하고 있는 것으로 나타나고 있다. 그리고 모든 경우에 있어서 관리기능은 운영과 경영과정 그리고 기술이전에 중점을 두고 있다.

항만 민영화의 성공은 대체로 항만사회를 구성하는 다양한 이해집단을 재편하거나 균형을 유지하기 위한 계약적 합의와 경영기술에 달려있다. 힘의 부적절한 균형이 항만의 효율성 저하의 원인이라는 것이 때때로 나타나고 있기도 하다.

대부분의 항만사회에서 확인되고 있는 주요한 이해집단은 아래의 4개로 열거될 수 있다.

- 서비스와 설비, 즉 선주, 하역업자, 정부대리점 그리고 항만당국과 같은 설비의 현재 제공자들

- 수입업자와 수출업자 (국가의 경제적 이해관계와 밀접하게 재조정된 이해관계의 소유자)
- 환경적, 안전 그리고 국가의 안전협정과 같은 사회적 요구 내에서 이해관계를 지닌 단체
- 항만의 향후 이용자의 이해와 장기계획 요건의 보호를 옹호하는 그룹

만약에 부적절한 힘의 균형이 주요 그룹들 내에서 혹은 그들 사이에서 전개된다면, 전체적 항만실적은 저하하게 될 것이다. 예를 들어, 강력한 항만당국은 항만운영업자가 신장비의 전체자본지출을 회복시키기에는 너무 단기간의 계약을 강요할 수도 있을 것이며, 이러한 점이 항만당국의 입지를 아주 강하게 만들지라도, 결국 항만운영업자는 값싸고 저품질의 장비를 사용함으로써 항만효율성을 떨어뜨리는 결과를 초래하게 될 것이다. 또 다른 보기로는, 정부와 국가 경제에 대한 투자회수를 극대화하기 위해 새로운 터미널의 임차료에 대해 높은 프리미엄을 요구하는 항만당국의 행태를 들 수 있다. 프리미엄은 상업적으로 알맞는 효율이 되지 않을수도 있으며, 더 나아가 후속적으로 지불유예가 지속된다면, 항만의 정체가 증가하고 병목상태가 펼쳐짐으로써 일반 경제에 대해서도 순수한 손실의 결과를 초래하게 될 것이다.

4.2 항만운영의 네트워크화

아래 <표.4> 에서 볼 수 있듯이, 정기선사들은 컨테이너 수송원가의 약 30% 의 비중

을 차지하는 컨테이너 터미널 비용을 자사의 문전에서 문전까지 (Door-to-Door)의 컨테이너 수송비용에 편입시켜 비용을 절감시키기 위해 전용터미널을 확보. 운영하는 한편, 자사 터미널간 네트워크를 통해 연계 운영하기도 한다.

<표.4> 정기선사의 컨테이너 전용터미널 운영현황 및 확충계획

선사	항만	운영현황 및 확충계획
Maersk-Sealand	Oakland, Long Beach, New York/New Jersey	A.P.Moller그룹의 항만전담회사이며 Maersk-Sealand 자매회사인 APM Terminals 이 전담운영
Evergreen	Los Angeles, Tacoma 등 7개항	이탈리아 Taranto 항 환적센타건설
Cosco	Hong Kong, Shekou 등 7개항	Long Beach 및 Taicang 항 개발
OOCL	Kaohsiung, Vancouver BC	시드니의 Port Botany 터미널시설의 개발예정
NOL/APL	Karachi, Los Angeles, Oakland 등 8개항	
현대상선	Long Beach, Kaohsiung, 타코마 3개항	2002년중 한국내 컨테이너부두 매각
한진해운	Long Beach, 부산감만, 감천, 광양, Hamburg, Kaohsiung, Seattle, Chicago, Toyko, Osaka 10개항	중국과 태국에 전용터미널 건설계획

출처 : Containerisation International Year Book, 각호

아래 <표.5>에서 알 수 있듯이, 전용터미널의 확보는 입.출항 및 하역작업시 자사선박에 우선권을 부여하고 화주에게 안정적인 서비스를 제공하며, 물량집하 경쟁에서 우위를 확보하는 수단으로 부각되고 있다. 이와 함께 1990년대에 들어와 Hutchison Port Holdings, PSA, P&O Ports 등으로 대표되는 전문 컨테이너 부두 운영업체에 의한 범세계적 터미널경영이 급속히 확산되고 있다.

컨테이너부두 운영의 글로벌화를 주도하는 세계유수의 운영업체는 홍콩의 Hutchison Whampoa그룹의 자회사인 Hutchison Port Holdings(HPH), 싱가포르항만 운영업체인 PSA Corp., 덴마크 A.P Moller 그룹의 항만전담회사이면서 Maersk sealand의 자매회사인 APM Terminals, 영국 P&O그룹의 항만전담 회사이면서 P&O Nedlloyd Container Line의 그룹계열사인 P&O Ports, 독일 항만그룹인 Eurogate, 미국 시애틀에 본사를 둔 Stevedoring Services of America (SSA), 미국 운송복합기업집단 CSX의 항만전담회사인 CSX World Terminal 등 7대 기업이다.

이들 7대 운영업체들은 2000년에 세계 컨테이너 항만물동량 2억 3000천만 TEU의 37%에 달하는 8,400만 TEU를 처리하였다. HPH의 경우 전세계적으로 29개 (아시아-중

동 17개소)지역에서 항만/터미널을 운영중이며, 전세계 컨테이너 항만물동량의 11%에 달하는 2,530만 TEU를 처리하고 있다. 싱가포르의 PSA는 11개 (아시아.중동지역 7개) 지역에서 1,980만 TEU를 처리하여 8.6%의 점유율을 기록하였다. 이밖에 APM Terminals 는 28개 (아시아.중동 9개) 지역에서 1,300만 TEU를 처리하여 5.7%를 처리하고 있다. 이들 전문운영업체들은 세계 주요 컨테이너 터미널을 직접운영함으로써 항만 운영 효율의 극대화 추진, 자국화물의 물류효율화를 촉진하는 한편, 치열해지는 선사유치 및 화물집화경쟁에서 우위를 확보하기 위해 세계유수의 선사와, 그리고 자사가 운영하는 터미널간 항만네트워크 구축에 박차를 가하고 있다. 이들 항만 전문업체들에 의한 해외항만간 네트워크는 신항만 운영전략의 일환으로 세계항만산업의 대추세로 자리 잡았으며, 이에 따라 항만간 경쟁은 종래의 하드웨어 확충경쟁에서 항만간 네트워크 구축경쟁으로 전환되고 있다고 볼 수 있다.

<표.5> 세계 주요 컨테이너터미널 운영업체의 지역별 운영현황 (2000년말)

운영업체	처리물량 (만 TEU)	터미널 수	지역별 터미널수						
			북미	중미	남미	아시아 / 중동	유럽	아프리카	오세아니아
합계	8,400	127	26	10	7	49	27	3	5
HPH	2,530	29	-	6	1	17	4	1	-
PSA	1,980	11	-	-	-	7	4	-	-
APM	1,300	28	11	-	2	9	5	1	-
P&O PORTS	830	27	6	-	1	11	4	1	4
Eurogate	770	9	-	-	-	-	9	-	-
SSA	600	14	9	3	2	-	-	-	-
CSXWT	350	9	-	1	1	5	1	-	1

출처 : Americal Shipper, February 2002

5. 국내항만의 개발업체 및 터미널 현황

5.1 국내참여 외국개발업체

외국 터미널업체의 특징은 크게 대기업집단의 자회사, 다른 터미널업체와의 컨소시엄, 지속적인 해외네트워크 구축 등으로 요약할 수 있다. 외국터미널업체의 국내항만 진출시 긍정적 요인으로는 생산성향상과 서비스개선, 외국자본을 통한 항만시설 확충, 국내항만의 국제화와 홍보 그리고 물동량 유치확대 등을 들 수 있으며, 국내항만 투자

확대시에 있어서 고려해야 할 요인으로는, 물류비 상승우려, 시장지배력 강화에 따른 부작용, 해외기업과 역차별 규제, 신속한 항만개발사업 추진으로 동북아 물류중심국 기반 구축, 항만하역수입의 국외유출 및 항만장비 관련산업의 파급효과 등이다²⁴⁾.

국내항만개발에 있어서의 외국업체의 참여는 대체로 저조한 것으로 나타나고 있다. 우리나라 항만개발과 운영에 참여하고 있는 업체(선사, 하역사, 기타)에 대한 조사를 보면²⁵⁾, 부산신항만, 목포신항만, 인천컨테이너터미널, 신선대터미널, 허치슨터미널, 동부부산터미널, 평택항TOC, 평택항만공사, 울산신항, UTC, 군산항TOC, 한국국제터미널(광양항) 등 12개 국내 주요터미널운영사를 포함한 결과를 보면, 건설업체 16개사, 국내외 하역사 16개사, 국내외 해운회사 7개사 등 모두 43개 업체가 참여하고 있는 것으로 나타나고 있다.

건설업체로는 삼성물산(주)외, (주)한진중공업외, 현대건설(주), 동부건설, 금호산업(주), (주)대우건설, 한일개발, 한화건설, 현대산업개발, 두산중공업(주), 극동건설(주), 대림산업(주), 롯데건설(주), 삼협건설(주), 한라건설, 고려개발 등이 항만건설과 운영에 참여하고 있는 것으로 조사되었다. 하역업체로는 HHLA(Hamburger Hafen-und Lagerhaus-AG), 한국컨부두공단, CSXWT International, 선광, 국제통운, KCIC, 동방, (주)한진, 대한통운, 세방기업, 우성산업, 국보, (주)신영기업, Seaports Management B.V, Incheon PortInvestment Pte Ltd., Evergreen International Storage & Transport Corp. 등의 국내외 하역사들이 참여하고 있다. 해운회사로는 에버그린(EMC), 동남아해운, 한진해운, 현대상선, 장금상선, 시노트란스 Korea, 고려해운 등이 참여하고 있으며, 이밖에 경기도청, 평택시청, Dole Korea(하주), 삼성화재 등이 부두운영사에 지분출자하고 있는 것으로 파악됐다. 업종별 구별없이 국내항만개발과 운영에 참여하고 있는 외국업체는 HHLA, Seaports Management B.V, Evergreen International Storage & Transport Corp., Dole Korea, CSXWT International, EMC 등 6개사에 불과했으며, 특히 외국선사의 경우 에버그린 1개업체에 불과해 외국선사의 유치가 보다 절실한 것으로 지적되어지고 있다.

5.2 외국업체가 참여중인 터미널

2004년 4월 현재, 부산신항만, 목포신항만, 인천컨테이너터미널, 신선대터미널, 허치슨터미널, 동부부산터미널, 평택항TOC, 평택항만공사, 울산신항, UTC, 군산항TOC, 한국국제터미널(광양항) 등 12개 국내 주요 터미널운영사에 외국선사 및 하역사들이 참여하고 있는 경우는 부산신항만, 인천컨테이너터미널, 허치슨터미널, 동부부산터미널, 한국

24) 백종실, 「외국 터미널업체의 국내항만투자 확대시 고려해야 할 요인」, 월간 해양수산 통권 제 210호 2002.3. pp.57-70.

25) SDaily, 「주요 터미널운영사 주주들」, 2004/04/20-21, 1-2호.

국제터미널 등 5개로 조사되고 있다²⁶⁾.

<표.6>

외국업체가 참여중인 터미널

	허치슨 터미널	국제 터미널	동부 터미널	인천 터미널	부산 신항만
삼성물산(주)외 CSXWT International				25.00%	25.00%
(주)한진중공업외					10.22%
현대건설(주)					9.28%
한국컨부두공단					9.00%
금호산업(주)					6.95%
(주)대우건설					5.73%
선광				10.10%	
삼성화재				4.90%	
동부건설			65%		
Seaports Management B.V	100%	80.02%			
Incheon Port Investment Pte Ltd.				60.00%	
EMC (대만)			15%		
Evergreen International Storage & Transport Corp.			15%		
(주)신영기업			5%		
한진해운		9.99%			
현대상선		9.99%			
장금상선					
시노트랑스 Korea					
두산중공업(주)					3.27%
극동건설(주)					2.94%
대림산업(주)					1.23%
롯데건설(주)					1.23%
삼협건설(주)					0.65%

출처 : SDaily, 『주요 터미널운영사 주주들』, 2004/04/20-21, 1-2호.

26) ibid.

부산 신항만에는 CSXWT International이 참여하고 있고, 한국국제터미널과 허치슨터미널에는 Seaports Management B.V(HPH)가 동시에 지분을 출자하고 있다. 동부부산터미널에는 EMC (대만)와 Evergreen International Storage & Transport Corp가 대주주로 참여하고 있으며, 인천터미널에는 PSA가 참여하고 있다. 외국하역사들의 지분율은 ① 부산신항만의 경우 CSXWT 24.5% ② 한국국제터미널 Seaports Management B.V 80%, ③허치슨터미널 100% ④ 인천터미널은 Incheon Port Investment Pte Ltd 60%, ⑤ 동부부산은 에버그린 그룹이 30%를 각각 출자하고 있다. 이중 한국허치슨터미널, 한국국제터미널, 인천터미널 3개터미널은 외국인지분이 많아 외국업체이며, 동부부산은 동부건설이 60%이상의 지분을 갖고 있다. 한편 최근 운영사가 선정된 평택항 TOC부두의 경우는 HHLA가 4% 지분참여하고 있다.

5.3 외국업체가 불참하고 있는 터미널

외국업체가 참여하지 않고 있는 터미널은 6개 터미널로, 이중 평택항TOC부두에만 선사들이 참여하고 있는 반면 나머지는 하역사들이 주축이다. 목포신항만은 한라건설 80%, 대우건설 20% 각각 출자하고 있으며, 한진컨소시엄의 지분률 구성은 한진해운이 25%로 최대주주가 되고, 선광 15%, 장금상선 15%, KCTC 11%, (주)한진 10%, 시노트 란스 Korea 5%, 고려해운 4%, HHLA 4% Dole Korea 1%, 경기도 7%, 평택시 3% 등으로 국내터미널중 유일하게 선사가 최대지분을 갖고 있는 것으로 파악됐다.

신선대부두는 국제통운 28%, KCTC 25.23%, (주)한진 24.95%, 대한통운 9.01%, 동부건설 9.01%, 우성산업 3.26% 등으로국제통운 KCTC (주)한진이 3등분하고 있다. 평택항만공사의 경우는 대한통운이 17%로 최대지분을 갖고 있지만, 선광, KCTC, 동방, 동부건설, 세방기업 등 5개사가 각각 16%의 지분을 갖고 있어 확실한 주인이 없는 상태라는 지적을 받고 있다. 군산항의 경우도 선광 24%, 대한통운 26%, 동남아해운 25%, 세방기업 25% 등으로 배분돼 있다.

<표.7>

외국업체 참여없는 터미널

	목포 신항만	신선대	평택항 TOC	평택 항만	UTC	군산항 TOC
(주)대우건설	20.00%					
선광			15%	16.60%		24%
국제통운		28%				
KCTC		25.23%	11%	16.60%	60.00%	
동방				16.60%		
(주)한진		24.95%	10%			
대한통운		9.01%		17.00%		26%
동부건설		9.01%		16.60%		
우성산업		3.26%				
국보					40%	
동남아해운						25%
세방기업				16.60%		25%
한진해운			25%			
장금상선			15%			
시노트란스 Korea			5%			
HHLA			4%			
Dole Korea			1%			
고려해운			4%			
경기도청			7%			
평택시청			3%			
한라건설	80.00%					

출처 : SDaily, 『주요 터미널운영사 주주들』, 2004/04/20-21, 1-2호.

5.4 국내 항만투자에 대한 의견

상기 표에서 살펴보았듯이 우리의 경우, 외국의 항만개발업체의 참여정도가 부산과 인천에 걸쳐 골고루 참여하는 분포현상을 보이고 있다. 특히 대형항만이라고 할수 있는 부산과 인천의 경우, 그 가능성을 두고 많은 관심을 보이고 있으며 실제 이는 투자참여의 형태로 나타나고 있다. 이는 고무적인 현상으로 받아들일 수 있는 일이며, 이와 더불어 우리의 항만관리에 대한 이해와 관심 그리고 투자로 이어지는 적극적인 모습이

기대되는 것이 사실이다. 이는 곧 해외항만에 대한 국내 항만관리회사의 투자형태로 이루어질 수 있는 길이기도 하다. 이에 비하면 부산을 제외한 타 항만의 경우, 그 참여지분이 다소 떨어지는 것은 항만으로서의 투자가능성에 대한 그들 나름의 판단에 따른 것으로 추측할 수 있다.

6. 결 론

경제성장의 파생적 결과로서 해운선사의 발전과 물동량의 증가는 필수적으로 나타나게 된다. 여기에 항만은 항상 상대적인 의미로 때로는 그 자체가 하나의 기간산업적 성격을 소유하면서 개발되고 운영되어진다. 항만은 그 운영의 주체문제가 그동안 많은 관심을 갖기에 충분할 만큼 항만은 그 성격규정이 국가라는 커다란 테두리에서 벗어나 생각하기에는 규모나 운영이나 투자면에서 너무나 많은 시사점을 주었다. 하지만 이러한 영역에서도 민간이라는 개념이 투자와 개발 그리고 운영적인 측면을 포괄하는 상황으로 까지 진입하고 있다. 사회간접자본에 대한, 즉 기간산업적 영역에 대한 민간의 투자명분은 효율성이다. 민간은 효율성은 그 자체가 많은 시사점을 던지면서 민간투자의 형태를 합리화내지는 정당화시키고 있다.

민간적 운영방식 그것은 곧 효율성인 동시에 생산성이며 그리고 경쟁력이었다. 그리고 질높은 서비스, 항만협력의 다양한 기회, 사업다각화 등 이러한 점에서 민간의 항만 운영에 대한 참여는 괄목할 만한 의미부여가 가능하다. 그다음으로 재정문제로 인한 특히, 개도국의 항만투자에 대한 재원조달의 일환으로서 민간항만운영업체의 참여를 유도하는 측면이 나타나고 있다. 이는 항만운영업체의 전문성, 자금력 그리고 운영능력이 인정을 받는 결과이기도 하였다. 이렇게 잘 갖추어진 항만은 선사들이 오히려 우월적 지위에서 항만을 선택하려는 입장에서서 낙찰의 기회를 엿보는 상황이 되었다.

따라서, 우리의 경우도 항만전문 운영업체의 보다 적극적인 개도국 및 일반 항만에 대한 투자를 활성화하는 노력이 필요할 것으로 판단된다. 이를 위해서는 항만운영업체 스스로 좀더 전문적인 형태의 투자개발 및 운영에 대한 이해와 노력이 필요할 것으로 판단된다.

참고문헌

- 김진환, 『항만의 기능적 측면을 통해본 거점화 추세』, 교통물류, 1996 여름호, 제2호
김진환, 『해운선사의 전략제휴와 항만기능의 제고』, 교통물류, 1997 여름호, 제6호.
김형태, 『항만운영사업자,글로벌 항만네트워크의 구축전략 수립해야』, 해양수산동향, 제1007호, 2001,4,9.
박태원 『주요 항만업체의 사업다각화 동향』 월간 해양수산 통권 제 196호 2001.1
백종실, 『외국 터미널업체의 국내항만투자 확대시 고려해야 할 요인』, 월간 해양수산 통권 제 210호. 2002.3.
심기섭, 『생존을 위한 항만제휴가 활발하게 이루어 질 듯』, 해양수산동향, 제1002호, 2001,1,29.
심기섭, 『항만 민영화의 경향』, 월간 해양수산 통권 제188호 2001.4.
이성우, 박선현, 『주요 외국항만 운영형태와 우리나라 항만공사 발전방향』, 월간 해양수산 통권 제227 호, 2003.8.
장형탁, 『아시아지역 항만에 대한 민간자본 참여방법의 다양화』, 해양수산동향, 제1078호, 2002,12, 5.
해양수산부 항만국 (민자계획과), 『민자항만개발에 외자유치 검토』, 2001.4.
한국해양수산개발원, 21세기 글로벌 해운물류, 두남, 2001.
Adib Kanafani et al, 『Intermodalism and Port Competition in the United States』, Institute of Transportation Studies, University of California.
Brian Slack, 『Globalisation in Maritime Transportation』, NOTA DILAVOTO 8. 2001, Fondazione Eni Enrico Mattei, January 2001
Drewry Consultants, 『World Container Terminal』, 1998.
Juhel, M.H, 『Globalisation, Privitisation and Restructuring of Ports』. International Journal of Maritime Economics, 2001 (3).
KMI, 『동북아 물류중심기지 구축을 위한 세부추진 전략』, 2000. 4. 28
P&O Australia Ltd. 『Privatisation and contracting-out : The P&O Australia experience』, Business Date ; Mar 96, Vol4. Issues 1.
SDaily, 『주요 터미널운영사 주주들』, 2004/04/20-21, 1-2호.
Theo Notteboom, Narayama Murthy T.R., 『Private-financed Port Investments in Asia』, Port Technology International, 2002.10.No.17
World Bank, 『PPI Database (1999)&(2000)』, Washington D.C.