

동북아 물류환경변화에 따른 부산항의 경쟁력 강화 방안

The Devices to Strengthen the Competitiveness of the Port of Busan
Relating to the Change of Logistics Environment in North-East Asia

배병태*

목 차

- | | |
|-------------------|---------------------|
| I. 서론 | III. 부산항의 경쟁력 강화 방안 |
| II. 동북아 물류 환경의 변화 | IV. 결론 |

Key Words: regional trade, transshipment cargo, volume incentive, free economic zone authority

Abstract

With trend of container ships becoming larger and faster, the environment surrounding ports in North-East Asia is rapidly changing. Korea's largest port of Busan processed more than 10 million 20-foot equivalent containers in 2003, surpassing the 10-million TEU mark for the first time in its three decades of operation. However, the Port of Busan, the world's third-largest port in 2002, was eclipsed by Shanghai since July in 2003. The first massive strike of truckers crippled the Korea's logistics system in May and in September, the Port of Busan suffered from the second strike of truckers and damage by a powerful typhoon.

By contrast, the port of Shenzhen in China increased its container-processing volume by 39.9 percent to 10.65 million TEU in 2003, and Shanghai, which passed Busan in terms of container volume in the middle of last year, further consolidated its position as the world's No. 3 port with an annual volume of 11.28 million TEU. After all, Busan recorded an annual container volume of 10.40 million TEU, slipping to fifth in rankings in 2003 and Busan's bid to become a Northeast Asian hub has suffered a further setback as these Chinese ports overtook the port of Busan. But the port of Busan is located in the main trunk linking North America, Europe and South-East Asia. Once the project of Busan Newport is accomplished and the railway between South and North Korea is connected to TCR and TSR, the Port of Busan will have the most potential to become the international logistics center as the starting point of the land and sea routes encompassing all over the world.

* 한국항만연수원 교수

I. 서 론

세계는 이제 무한 경쟁시대에 직면하고 있다. 국가나 기업이나 경쟁력을 구비하지 못하면 경쟁에서 탈락이 되고 다시 경쟁의 대열에 들어서기는 상당히 어렵다.

동북아시아의 정치·경제상황은 중국의 WTO 가입에 따른 재도약, 10여년간의 침체기에서 탈출하고 있는 일본의 경제, 부틴의 재집권에 따른 경제의 활성화 조치가 엿보이는 러시아 그리고 중국의 고도성장에 크게 영향을 받아 사회주의 체제에 자본주의의 바람을 맞고 싶어하는 북한 등 많은 변화가 이루어지고 있다.

이러한 정치·경제 상황의 변화는 자연히 동북아의 물류의 흐름에도 영향을 미쳐, 중국은 2003년에 상해항과 심천항이 홍콩항과 더불어 세계 5대 컨테이너 화물 처리항만으로 성장했으며, 일본의 일부기업들도 자국의 항만에서 환적을 하는 것보다 부산항에서 환적을 하는 것이 비용면에서 유리하다고 판단하여 부산항에서 환적하는 현상이 발생하고 있다. 러시아도 시베리아 철도를 이용하여 동북아의 물량을 유럽이나, 중앙아시아 지역으로 가는 화물을 유치하기 위해 극동의 주요항만인 보스타치니항, 나호드카항 그리고 블라디보스톡항 등이 항만 세일즈를 강화하고 있는 실정이다. 아울러 러시아는 장기적으로 남북한을 연결하는 한반도 종단열차를 시베리아 철도와 연결시키기 위해 꾸준히 북한에다 압력을 넣고 있는 실정이다.

이렇게 급변하는 동북아의 정치·경제 환경과 이에 따른 물류환경의 변화 상황에서 부산항은 이미 2003년에 세계 3위의 컨테이너 화물 처리항만의 자리를 중국의 상해항과 심천항에 넘겨주었다. 이제 세계 3위의 컨테이너 처리항만으로서의 도약은 상당히 어려워 보이는 것이 현실이다. 하지만 그냥 이대로 부산항이 주저앉은 채로, 변화하는 상황에 능동적으로 대처해 나가지 않으면 지금 유지하고 있는 세계 5위의 자리도 치열하게 추격을 해 오고 있는 세계의 주요항만에 그 자리를 넘겨주게 될 지도 모른다. 본 논문은 이러한 어려운 상황에서 부산항이 향후 더 많은 컨테이너 물량을 유치하고, 타항만과의 경쟁에서 우위를 점해 동북아의 중심항만으로서 위치를 확보하기 위한 경쟁력 강화 방안을 모색해 보고자 함에 있다.

II. 동북아 물류환경의 변화

1. 동북아 역내 교역의 증가

세계경제는 2003년 하반기부터 회복국면에 들어섰고, 2004년에는 더욱 안정적인 성장

추세를 보일것으로 전망된다. 동북아시아도 일본이 침체에서 벗어났고, 중국의 경제는 지속적인 성장을 보일 것으로 예상되어 다른 지역보다 높은 성장세를 보일 것으로 예상된다.

중국은 2,001년 12월 세계무역기구(WTO) 가입으로 명실상부하게 세계 경제의 중심으로 나아가고 있다. 세계무역기구가 발표한 2003년 '세계무역통계' 자료에 따르면 2003년 중국의 상품 수입은 달러 기준으로 40% 급증한 4,128억 달러로 2002년 세계 6위에서 세계 3위로 뛰어올랐다. 수출도 35% 늘어난 4,384억 달러를 기록, 프랑스를 제치고 2002년 5위에서 4위로 올라섰다.¹⁾ 중국은 2,010년까지 일본과 독일을 추월하여 미국 다음으로 세계 2위의 무역 대국이 될 것으로 예상되고 있다.

아래 (표 II- 1) '중국의 국가별 수입시장 점유율' 에서 보는 바와 같이, 중국의 수입시장은 2003년에 전년도 비해 금액면에서 약 40% 증가하였다. 주요 국가별로 보면, 중국의 수입시장 점유율에서 가장 높은 비율을 차지하고 있는 국가는 일본이다. 그리고 대만이 2위를 차지하고 있으며, 그 다음으로 한국 순으로 되어 있다. 일본은 2003년 742억달러를 중국에 수출하여 2002년에 비해 38.7%의 증가율로, 전체 중국 수입액의 약 18%를 점유하고 있다. 그리고 한국으로부터 수입된 금액은 432억 달러로 점유율면에서는 10.5%를 차지하고 있으며, 2002년 대비 51%의 높은 증가율을 보이고 있다.

(표II-1) 중국의 국가별 수입시장 점유율

(단위 : 억달러, %)

순위	2003년		
	국 가	금 액	비율(%)
1	일 본	742 (38.7)	18
2	대 만	494 (29.6)	12
3	한 국	432 (51.0)	10.5
4	미 국	339 (24.4)	8.2
5	독 일	244 (48.4)	5.9
	총 수입	4,131 (39.9)	

주 : ()내는 전년대비 증가율

자료 : 한국무역협회 kita.net(참조 재정리)

중국의 수출 상황을 알기 위해 아래 (표 II-2) '중국의 국가별 수출시장 점유율' 을 보면, 중국의 주요한 수출시장은 미국, 홍콩, 일본으로 되어 있다. 일본은 중국의 중요한 수출시장으로 3위를 차지하고 있으며 13.6%의 점유율을 가진다. 한국은 점유율면에서

1) 한국무역협회 kita. net 자료와 금액면에서 근소한 차이가 있음. 중앙일보(중앙경제), 2004. 4. 7.

는 4.6% 밖에 차지하지 못하고 있으나, 2002년에 비해 약30%의 증가율을 나타내고 있으며, 순위에서는 4위를 차지하고 있다. 경제규모가 큰 미국을 제외하면, 중국은 일본에 약 600억 달러를, 한국에 약 200억 달러를 수출하고 있어, 이들 국가간의 역내교역이 활발히 이루어지고 있음을 알 수 있다.

(표II-2) 중국의 국가별 수출시장 점유율

(단위 : 억달러, %)

순위	2003년		
	국 가	금 액	비율(%)
1	미 국	925 (38.7)	21.1
2	홍 콩	763 (30.5)	17.4
3	일 본	595 (22.6)	13.6
4	한 국	201 (29.6)	4.6
5	독 일	174 (53.3)	4.0
	총 수출	4,385 (34.6)	

주 : ()내는 전년대비 증가율
 자료 : 한국무역협회 kita.net(참조 재정리)

다음으로 일본의 경제를 살펴보면, 아래 (표 II-3) '일본의 국가별 수출추이' 에서 보는 바와 같이, 10여 년 동안의 경기침체에서 서서히 회복되어 2003년 수출은 4,700억 달러를 기록하였으며, 2002년도에 비해 13%의 높은 증가세를 보였다. 2003년 무역수지도 수출의 호조세로 약 900억 달러에 근접하였다.2) 한편 최대 수출대상국은 1993년 약 30% 수준에서 2003년 약 25% 수준으로 조금 줄어들었지만 역시 미국이 1위를 차지하고 있다. 그리고 그 다음으로 중국, 한국 등의 순서를 나타낸다. 특히 중국으로의 수출은 2002년 대비 43.6%의 높은 증가세를 보이고 있으며, 총수출 중 점유율이 2003년 기준으로 12.2%, 순위로는 2위의 위치를 차지하고 있다. 한국의 경우는 1993년에 전체 수출액의 5.3%에서, 10년 뒤인 2003년은 7.4로 점유율면에서는 조금 증가하였으나 347억 달러로, 2002년에 비해서는21.5%의 높은 증가율을 보이고 있다. 2003년을 기준으로 볼 때 일본의 5대 수출대상국 중 중국은 2위, 한국은 3위를 차지하고 있어, 미국을 제외하고는 중국과 한국의 비중이 높다는 것을 알 수 있다.

2) 수출금액 4,700억 달러 - 수입금액 3,812억 달러 = 888억 달러

(표 II-3) 일본의 국가별 수출 추이

(단위 : 억달러, %)

순 위	1993년			2003년		
	국 가 명	금 액	비 중	국 가 명	금 액	비 중
1	미 국	1,055	29.2	미 국	1,154 (-2.6)	24.6
2	홍 콩	227	6.3	중 국	572 (43.6)	12.2
3	대 만	221	6.1	일 국	347 (21.5)	7.4
4	한 국	171	5.3	대 만	312 (19.0)	6.6
5	독 일	182	5.0	홍 콩	298 (17.4)	6.3
	총 계	3,616	100.0	총 계	4,700 (13.0)	100.0

주 : ()내는 전년대비 증가율

자료 : www.jetro.go.jp , 한국무역협회 kita.net

수입의 경우는 아래 (표 II-4) '일본의 국가별 수입추이' 에서 보는 바와 같이, 일본은 2003년에 3,812억달러의 수입을 기록하여 2002년 대비 13.2% 증가율을 보이고 있다. 국가별로 보면 중국으로부터의 수입이 전체의 19.7%(752억 달러)로 수입대상국 중 1위를 차지하였다. 그리고 한국은 3번째 수입대상국으로 178억 달러로 전체의 4.7%를 차지하여 점유율면에서 중국의 1/4 수준이며, 2003년도의 점유율은 1993년도의 4.8%와 비슷하다.

중국으로부터의 수입 비중이 1993년 8.5%에서 2003년 19.7%로 2배 정도 증가함에 따라, 일본시장에 대한 경쟁에서 한국과 중국간의 점유율 격차가 확대되고 있는 실정이며,³⁾ 한국과 중국 양국이 일본의 수입에 차지하는 비중은 약 20%를 차지하고 있다. 이처럼 수입에 있어도 역시 일본은 한국, 중국과의 역내교역의 의존도가 심화되고 있음을 알 수있다.

(표 II-4) 일본의 국가별 수입추이

(단위 : 억달러, %)

순 위	1993년			2003년		
	국 가 명	금 액	비 중	국 가 명	금 액	비 중
1	미 국	554	23.0	중 국	752 (21.9)	19.7
2	홍 콩	227	6.3	미 국	586 (1.7)	15.4
3	인도네시아	125	5.2	한 국	178 (17.2)	4.7
4	호 주	122	5.1	인도네시아	163 (14.9)	4.3
5	일 국	182	5.0	호 주	149 (6.8)	3.9
	총 계	2,413	100.0	총 계	3,812 (13.2)	100.0

주 : ()내는 전년대비 증가율

자료 : www.jetro.go.jp , 한국무역협회 kita.net

3) 일본의 수입시장점유율(%) '00 '01 '02 '03
 한국 : 5.4 → 4.9 → 4.6 → 4.7
 중국 : 14.5 → 16.6 → 18.3 → 19.7
 (자료 : 한국무역협회 kita.net)

한편 한국의 입장에서 중국과 일본과의 역내교역 상황을 살펴보면, 아래(표 II-5) '한국의 주요 교역 대상국' 에서와 같이 2003년을 기준으로 한국의 수출은 중국이 351억 1천만 달러로 1위를 차지하고 있고, 수입은 일본이 363억 1천 3백만 달러로 1위를 차지하고 있다. 수출입 전체로 볼 때는 아직까지 미국이 1위를 차지하고 있지만 중국, 일본과의 차이는 많지 않다. 세계 경제의 견인차 역할을 하는 미국이 이라크 전쟁 등으로 인해 주춤하는 동안 중국의 고도성장은 세계 경제를 미국과 함께 이끌어 갈 것으로 보인다. 한국 역시 지리적으로 가까운 중국, 일본과의 교역이 긴밀한 관계를 유지하고 있음을 알 수 있다.⁴⁾

(표 II-5) 한국의 주요 교역 대상국

2003년 기준 (단위 : 백만 달러)

국가명	수출액	수입액	합계	비율
중국	35,110	21,909	57,019	15.3
미국	34,219	24,814	59,033	15.8
일본	17,376	36,313	53,689	14.4
EU	24,887	19,383	44,270	11.9
홍콩	14,654	2,735	17,389	4.7
타이완	7,045	5,880	12,925	3.5
싱가포르	4,636	4,090	8,726	2.3

자료 : 한국무역협회 kita.net

2. 역내 항만간의 경쟁 심화

동북아 주변 항만 가운데, 중국의 주요항만들은 자국의 높은 경제성장과 교역의 증대로 폭발적인 컨테이너 물동량 처리 실적을 보이고 있다. 아래 (표 II-6)의 '세계 주요항만의 컨테이너화물 처리실적'에서 보는 바와 같이, 세계 10대 항만 중에는 중국의 홍콩항, 상해항, 심천항이 포함되어 있다. 특히 상해항과 심천항은 2003년에 1,000만 TEU를 돌파하였으며, 부산항을 앞질러 홍콩항과 싱가포르항에 이어 세계 3위, 4위로 부상했다.

특히 상해항과 심천항의 증가율은 다른 항만들의 증가율에 비해 월등히 높은 30% 이상의 증가율을 보이고 있다. 이것은 중국이 대외경제의 개방 확대, 서비스의 제고, 지속적인 항만시설의 확충 및 개발 등으로 컨테이너화물의 운송에 상당히 많은 관심을 보이고 있기 때문이다.

4) 상기(표 II-1, II-2, II-3, II-4, II-5)에서 국가별 수출입 금액은 각 국가에서 제공된 자료에 의해 작성됨에 따라 상호 금액상 일치가 되지 않고 있음.

동북아 물류환경변화에 따른 부산항의경쟁력 강화 방안 / 배병태

(표 II-6) 세계 주요항만의 컨테이너화물 처리실적

(단위 : TEU)

순 위	항 만 명	2003년	2002년	증가율(%)	국 가 명
1 (1)	홍 콩	20,449,000	19,144,000	6.8	중국
2 (2)	싱 가 포 르	18,410,500	16,941,000	8.7	싱가포르
3 (4)	상 해	11,280,000	8,620,000	30.9	중국
4 (6)	심 천	10,650,000	7,614,000	39.9	중국
5 (3)	부 산	10,407,809	9,453,356	10.1	한국
6 (5)	카 오 슈	8,843,365	8,493,052	4.1	대만
7 (8)	LA	7,178,940	6,105,863	17.6	미국
8 (7)	로테르담	7,106,778	6,506,311	9.2	네덜란드
9 (9)	함부르크	6,137,926	5,373,999	14.2	독일
10 (10)	엔트워프	5,445,437	4,777,151	14.0	벨기에

- 자료 : 1. hafen-hamburg (함부르크 항) 및 각국 항만 인터넷 홈페이지 참조
 2. CONTAINERISATION INTERNATIONAL , 각호 참조.
 3. ()= '02년도 순위임.

그리고 그 이외의 중국 항만으로 청도, 천진, 하문(샤먼) 등의 항만들이 2003년 기준으로 약 20-30%의 증가율을 보이고 있고, 영파(닝보)항의 경우는 48%의 높은 증가세를 보이고 있다.⁵⁾ 이러한 화물의 증가세는 부산항에서 주로 환적을 행하던 북중국의 주요 항만인 청도, 대련, 천진항 등이 자체 항만에 시설투자를 지속적으로 하여 그들의 항만에 외국의 주요선사들이 직접 기항하도록 유도하고 있다.⁶⁾ 이와 같이 역내 항만들은 주변의 항만들과 경쟁에 이기고, 많은 컨테이너 화물의 처리를 위해 적극적인 항만의

5) (표 II-7) 중국 주요(10대) 항만의 컨테이너 처리 실적 (단위 천 TEU)

항만명	2002년	2003년	전년대비
상해(상하이)	8,620	11,280	30.9
심천(췌진)	7,614	10,650	39.9
청도(칭다오)	3,410	4,240	24.1
천진(텐진)	2,408	3,020	25.2
영파(닝보)	1,860	2,750	48.0
광주(광저우)	2,180	2,500	18.8
하문(샤먼)	1,750	2,320	32.5
대련(따렌)	1,352	1,630	21.0
중산(쑹산)	640	750	17.2
복주(푸조)	480	580	20.6

참조 : '2003년 컨테이너 화물 유통추이 및 분석', 한국컨테이너부두 공단, 부산항만공사, 재정리

- 6) 청도항은 세계 최신의 터미널인 QQCT(Qingdao Qianwan Container Terminal)을 완성하여 운영을 개시 하였다. 동 터미널은 10 선석, 안벽 3.4 km , 수심 -13.5m ~ -17.5m, 10,000 teu 급 초대형 컨테이너의 집안 이 가능하다. (井上 公美, "覇を競う アジア主要港灣", Container Age, p. 53, Jan. 2004)

개발을 추진하고 있다. 이러한 추세는 향후 역내 항만간의 화물유치 경쟁을 더욱 심화시킬 것으로 보인다.

3. 대형선사의 동북아 정기선 항로의 개편

중국은 다국적 기업의 부품하청국가에서 제품의 생산 및 공급중심 국가로 발전하고 있으며, 또한 개인소득의 증대와 더불어 시장의 개방에 따른 소비의 증대로 소비중심국가로 발전해 가고 있다. 한국의 경우, 제조기업의 잇따른 중국이전은 수입 원자재 및 완제품의 한국 항만에서의 처리는 줄어드는 반면, 중국에서의 수출입 물동량의 처리는 증대되는 현상을 보이고 있다. 물론 중국에서 생산된 완제품의 일부는 한국에서 소비되기 위해 수입되는 경우도 일부 있을 수 있다. 하지만 생산은 주로 중국에서 이루어지고, 소비지는 세계 각국에 흩어져 있어, 세계 각국으로 완제품을 수송하기 위해 중국 항만에서 처리되는 물동량은 증가하고 있다.

여기에 부응하여 주요 대형선사들은 2004년부터 초대형선인 8,000TEU급 컨테이너선을 동북아 주요항로에 투입하고 있다.⁷⁾ 초대형컨테이너선을 운항시키는 대형선사들은 운항비용 및 운항시간을 단축하기 위해 선박의 기항지를 축소하여, 지역의 주요항만을 모두 기항하는 형태를 취하지 않고 역내 중심항에 기항을 하고 나머지 항만은 피-더선으로 컨테이너를 운반하는 형태를 취한다. 이러한 대형선사의 운항형태에 발맞추어 동북아 주요항만들은 컨테이너 물량확보를 위해 서로 치열한 경쟁을 하고 있다.

한편 중국을 기·종점으로 하는 물량이 많기 때문에 동북아 지역에서의 정기선 항로에 취항하는 대형컨테이너선사들은 자사의 선박을 중국항만에 직접 기항시키려는 중국 중심의 동북아 정기선 항로의 개편을 추진하고 있다.⁸⁾

이러한 중국항만에 대한 직접기항 추세는 상해, 심천뿐만 아니라 대련, 청도, 영파 등의 항만으로 확대될 것으로 보이며, 이들 항만들도 배후경제권의 급속한 성장에 발맞추어 급성장을 하고 있다. 중국은 매년 9%대의 높은 경제성장과 더불어 많은 다국적 기업의 중국 진출로 인해 컨테이너 물동량의 지속적인 증가가 예상되며, 이러한 물동량의 증가는 대형정기선사들로 하여금 향후 많은 초대형 컨테이너선을 중국에 직접 기항시키는 운항계획을 수립할 것으로 보인다.

7) 중국의 COSCO가 2004년 3월 11일 세계 최초로 상해와 미국의 롱비치간 직항 서비스를 개시했으며, 2004년 여름에는 동 서비스에 8,000TEU급 초대형선인 'M.V. COSCO Long Beach'호를 투입할 예정으로 있다('동북아 물류동향', 부산발전연구원, 2004년 3월, pp.15-16).

8) 중국경제의 확대에 따른 세계적인 선사들의 중국직항로 서비스의 확대 전략에 맞물려 국내의 화물연대 파업에 따른 영향은 2003년 5월 중순부터 중국의 차이나쉬핑과 초대형선사인 MSC가 부산항의 기항을 중단하거나 환적항으로서의 기능을 중국의 영파(닝보)항으로 옮겼다. 부산일보, 2003. 7. 28.일자.

4. 동북아 환적화물 경로의 변화

2003년도 부산항의 환적화물은 전체물동량의 40.85%로서 2002년도의 41.12% 보다 조금 감소하였으나 부산항 전체물동량의 약 40%를 유지하고 있다. 9) 그러나 아래 (표 II-8) '부산항의 국가별 환적화물 처리실적'에서 보는 바와 같이 2003년도의 환적화물의 증가율은 9.4%로 2002년의 증가율 32.1% 보다 현저히 감소하였다. 중국, 미국, 싱가포르, 홍콩 등 대부분의 국가의 2003년도의 환적화물 처리실적 증가율이 2002년의 증가율에 비해 전반적으로 모두 감소하였다. 특히 이 가운데 중국의 경우는 2002년의 증가율 33.2%에서 2003년도에 3.2% 밖에 증가하지 못하였다. 일본의 경우는 2002년 23.2%의 증가율에서 2003년 17.5%로 증가율이 줄어들었으나 다른 국가에 비해 2003년의 증가율의 폭이 크다는 것을 알 수 있다.

(표 II-8) 부산항의 국가별 환적화물 처리실적

(단위 : TEU)

구분	2001년	2002년	2003년	증가율 (2002년/2001년대비)	증가율 (2003년/2002년대비)
합계 (비중)	2,942,983 (100.0)	3,887,457 (100.0)	4,251,076 (100.0)	32.1	9.4
					32.1
미국	552,178 (18.8)	693,775 (17.9)	751,273 (17.7)	25.6	8.3
					17.5
싱가포르	87,149 (3.0)	86,809 (2.2)	67,151 (1.6)	-0.4	-22.6
홍콩	73,888 (2.5)	97,082 (2.5)	105,622 (2.5)	31.4	8.8
기타	892,692 (30.3)	1,275,549 (32.8)	1,455,633 (34.2)	42.9	14.1

참조 : '2003년 컨테이너화물 유통추이 및 분석', 한국컨테이너부두공단, 부산항만공사, 재정리

위의 (표 II-9)에서 보는 바와 같이 중국의 환적화물의 증가율이 월등하게 줄었다는 것은 결국 중국의 화물이 부산항에서 환적되지 않고 자국의 항만에서 직접 모선에 선적되는 비율이 증가하고 있다는 표시이다. 그리고 일본과의 환적화물 증세 추세는 일본

9) 2003년 전체 물동량 10,407,809TEU/ 환적물동량 4,251,076 환적물량비율 : 40.85%
2002년 전체 물동량 9,453,356TEU/ 환적물동량 3,887,457 환적물량비율 : 41.12%

의 서부항만의 화주들이 자국의 주요항만인 고베, 오사카, 도쿄 등에 화물을 육상으로 운송하여 모선에 선적하는 것 보다 물류비 및 인건비가 싼 부산항을 환적항으로 선호하고 있음을 알 수 있고, 향후 이러한 현상은 더욱 심화될 것으로 예상된다. 따라서 부산항이 환적항으로서 일본의 주요항만과의 경쟁에서 이기기 위해서는 보다 나은 서비스와 싼 물류비를 제공할 수 있도록 항만운영의 효율화를 기하고, 일본 화주들에 대한 환적화물 유치에 적극성을 보여야 할 것이다.

III. 부산항의 경쟁력 강화 방안.

세계적인 선사들의 중국직항로 서비스의 확대 전략과 국내의 화물연대 파업에 따른 영향으로 대형선사들이 부산항의 기항을 중단하거나 환적항으로서의 기능을 중국항만으로 옮기고 있다. 이와 같은 어려운 상황에서 부산항의 환적화물 처리실적은 감소하고 있고 외국선사들의 계속적인 이탈 현상은 부산항을 위협하고 있다. 이렇게 급변하는 주변 상황에 대해 부산항이 적극적으로 대응하고 경쟁력을 강화하기 위해서는 다음과 같은 방안이 강구되어야 할 것이다.

1. 부산 신항만의 조기 개장과 전용 피-더 선석 배치

역내 항만과의 경쟁에서 이기고 동북아 물류를 주도하기 위해서는 항만시설을 적기에 건설하는 것이 무엇보다도 중요하다. 부산항이 동북아의 중심항으로 그 위치를 유지하기 위해서는 신항만 개발을 신속히 진행시켜야 하는 것이 무엇보다도 선결과제이다. 따라서 일부에서 제기되는 부산 신항의 과잉투자에 대한 논란으로 인해 개발의 지연은 역내 경쟁항만의 적극적 항만 개발 상황에 비추어 이미 늦은 경쟁에서 더욱 뒤처지는 결과를 가져올 뿐이다. 항만의 개발이라는 것은 많은 시간과 투자를 요구하기 때문에 빠른 결단으로 신속히 개발을 추진해 나가야 한다.

이제는 부산항이 세계 5위로 추락한 현 시점에서 부산 신항의 개발문제는 부산항의 동북아 지역의 중심항 전략과 밀접한 관련이 있다. 부산 신항의 개발 여부와 관계없이 주변의 경쟁항만들은 지역의 중심항이 되기 위한 전략으로 더욱 더 개발에 박차를 가하고 있는 실정이다. 따라서 부산 신항의 건설이 지연되면 지연될수록 부산항의 중심항 전략은 요원해지고 결국 주변항으로 전략하게 될 수밖에 없게 될 것이다. 현재 추진 중인 부산 신항의 개발 과정을 살펴보면 아래 (표 III-1) '부산 신항만 부두개발 계획'에서 보는 바와 같다. 부산 신항은 2,011년에 완전 개장되면서 30선석(부두 길이

동북아 물류환경변화에 따른 부산항의경쟁력 강화 방안 / 배병태

10,050m)¹⁰⁾에 804만 TEU의 컨테이너를 처리할 예정이다. 우선 1단계 사업으로 2008년에 18개 선석을 우선 개장(선석 길이 5,850m, 수심 16m)하고,¹¹⁾ 2단계로 2011년까지 12개 선석을 개장할 예정이다.¹²⁾ 이처럼 주요 정기선사의 초대형선 투입에 대비하여 무엇보다도 초대형선이 접안할 수 있는 전용컨테이너 부두의 순조로운 개발이 필요하다.

(표 III-1) 부산 신항만 부두 개발 계획

구분	계	2005년	2006년	2007년	2008년	2009년	2010년	2011년
선석수	30	3	3	1	11	4	3	5
-정부	5	-	-	1	4	-	-	-
-민자	16	3	3	-	3	4	3	-
-권공단	9	-	-	-	4	-	-	5
누계 선석수	30 (5만톤 급 x 25, 2만톤급 x 5)	3	6	7	18	22	25	30
누계 하역능력 (만 TEU)	804	90	180	191	443	564	654	804

한편 선박의 대형화 추세는 선박의 회전율을 높이기 위해 기항지를 축소하여 운항하게 됨에 따라, 역내 항만간의 피-더(feeder)망은 더욱 확대될 것으로 보인다. 이런 추세에 맞추어 5만 톤급이상의 선형에만 치중하여 건설하고 있는 부산 신항의 선석 중 1만 톤급 이하의 선박이 이용 가능한 전용 피-더 선석을 안배해야 할 것이다. 전용 피-더선석이 제공되면 환적 화물을 동일 구역에서 처리할 수 있고, 이에 따른 부두이송 사이클의 축소는 시간과 경비를 줄일 수 있다. 아울러 전용 피-더 선석에 접합한 부두측 컨테이너 크레인의 설치가 필요하다.

이처럼 충분한 전용 피-더 선석의 확보와 피-더 선석에 적합한 컨테이너 크레인의 설치는 환적화물의 처리에 필요한 시간과 비용을 절약할 수 있다. 이러한 효율성은 경쟁항만과의 우위를 점할 수 있는 중요한 요인이 될 수 있어, 역내 항만과의 중심항 경쟁에서 유리한 고지를 점할 수 있을 것으로 예상된다. 따라서 환적화물을 신항만 자체에서 처리할 수 있도록 부산 신항의 개발 계획에 전용 피-더선석이 배치될 수 있도록 해야 할 것이다.

10) 북측 13개 선석 길이 4,300m, 남측 12개 선석 길이 4,000m, 서측 5개 선석 길이 1,750m.

11) 북측 13개 선석(5만톤급 x 11선석, 2만톤급 x 2선석) 길이 4,300m와 남쪽 5개 선석(5만톤급 x 2선석, 2만톤급 x 3선석)길이 1,550m

12) 남측 7개 선석 (5만톤급 x 7선석) 길이 2,450m , 서측 5개 선석(5만톤급x 5선석) 길이 1,750m

2. 최신 컨테이너 크레인의 도입 및 항만생산성 향상 도모

선박의 대형화 추세에 맞추어 중심항이 되기 위해서는 충분한 하역장비의 확충 및 설비의 현대화가 요구된다. 그리고 안벽의 길이도 모선 한 척당 400~450m 수준을 유지하여야 하고, 전면 수심도 16m에서 18m 수준을 유지할 수 있어야 한다. 또한 컨테이너 크레인은 22열의 작업이 가능한 것으로 설비를 갖추어야 하며, 선석 당 컨테이너 크레인의 수도 4~5기 수준의 장비가 필요하다.

하지만 부산항은 2003년 태풍 '매미'의 습격으로 컨테이너 전용부두의 일부 안벽 컨테이너 크레인이 전복 되거나 궤도에서 이탈하는 사고가 발생하였다. 아래 표 (III-2) '부산항 컨테이너 크레인 태풍 피해 상황' 에서 보는 바와 같이 자성대 부두에서 2기가 전복되고 3기가 궤도이탈을 했으며, 신감만 부두에서는 6기가 전복되고 1기가 궤도이탈을 했다. 이로 인해 2003년에 부산항의 컨테이너 처리실적이 일부 줄어든 결과를 가져왔다.

(표 III-2) 부산항 컨테이너 크레인 태풍 피해 상황

터미널	수량(기)	설치연도	피해상황
자성대	2	1996년	전복
자성대	3	1997년	궤도이탈
신감만	6	2001년	전복
신감만	1	2001년	궤도이탈

그리고 현재 부산항 컨테이너 전용부두의 안벽길이는 모선 한 척당 300m ~ 350m 수준이며, 전면 수심도 14m ~ 15m를 유지하고 있다. 부두측 컨테이너 크레인도 태풍 피해에 대한 복구로 6개월만인 2004년 3월 30일에 복구 완료되었으나, (표 III-3) '부산항 컨테이너 전용부두의 컨테이너 크레인 현황' 에서 보는 바와 같이, 부두측 컨테이너 크레인도 초대형선박의 입항에 맞추어 준비되어야 하는 22열 짜리 컨테이너 크레인은 단지 감만 부두에 2기, 신감만 부두 3기만 설치되어 있고,¹³⁾ 아직 16열, 18열 작업이 가능한 컨테이너 크레인이 주종을 이루고 있다. 그리고 컨테이너 크레인의 선석 당 투입 댓수도 3기 정도를 유지하고 있다.¹⁴⁾ 향후 부산항이 초대형 컨테이너선박을 유치하고, 역내

13) 신선대컨테이너 터미널에서는 2007년 8월을 목표로 현재 4개의 선석에서 1개를 추가하여 5번 선석을 건설하면서 22열짜리 크레인을 설치하고 수심도 16m를 확보하여 8천 TEU급 컨테이너선을 수용할 수 있도록 계획하고 있다. 그리고 부산신항만 1단계 사업시행자인 부산신항만주식회사의 계획안에 따르면 안벽 컨테이너 크레인을 당초 예상했던 20열 작업가능 크레인에서 22열 작업이 가능한 컨테이너 크레인으로 설치하기로 하고, 또한 국내 최초로 트윈리프트 시스템을 채택해 크레인 1대당 처리능력을 시간당 25개에서 35개로 늘이기로 했다.

의 중심항만으로서의 기능을 행할려면, 컨테이너 전용부두의 개발과 더불어 최신 컨테이너 크레인을 설치하여 부두측 컨테이너 크레인의 처리능력을 향상시켜야 할 것이다.

(표 III-3) 부산항 컨테이너 전용부두의 컨테이너 크레인 현황

자성대	신선대	감만부두	신감만부두	우암부두	감천부두
13기(13열 4기, 16열 3기, 18열 6기)	11기(16열 4기, 18열 3기, 20열 4기)	14기(18열 12기, 22열 2기)	7기(18열 4기, 22열 3기)	5기(13열 5기)	4기(16열 4기)

(자성대 부두에서는 임시로 임차한 18열짜리 3기를 11월 중으로 돌려주고, 그 대신 22열짜리 2기를 9월 중, 그리고 22열짜리 2기를 11월중으로 설치하여 전체 14기를 보유할 예정으로 있음)

아울러 컨테이너 야드 작업에서도 야드 크레인에 유·무인 겸용운전 시스템 등을 채택하여 24시간 운영체제를 갖추어 선박의 항만체류시간을 줄임으로서 항만서비스를 대폭 개선해야 할 것이다. 그리고 고부가 가치의 물류활동의 제공, 항만시설 및 장비의 자동화, 적·양화 작업의 신속화를 위한 장비의 구비 및 기술 능력의 배양을 통한 항만의 생산성 향상을 도모해야 할 것이다.

3. 환적 화물의 유치를 위한 다양한 인센티브제의 실시 및 네트워크 확장

부산항은 환적 화물을 대량으로 유치하기 위해 2004년 1월 1일부터 대형선사를 겨냥하여 아래 (표 III-4) ' 부산항 볼륨인센티브제 적용기준'에서 보는 바와 같이, 환적화물에 대해 볼륨인센티브제를 실시하고 있다. 볼륨인센티브제란 선사가 일정량 이상의 화물을 처리할 경우 비용을 감면하여 주는 제도로 부산항에서 연간 20만 TEU 이상의 환적화물을 처리하거나, 5만 TEU 이상을 처리한 선사 중 전년도 대비 환적물량이 20% 이상 늘어난 경우 그 다음해 초과 처리한 물량에 대해 하역료를 인하해 주는 제도이다.

각 선사는 두 가지 기준 중에 유리한 쪽을 선택하여 각 부두에서 하역한 전체 환적화물에 대해 인센티브를 주관하역회사에 매월 청구하고 하역회사는 부산항만공사에 전대로 감면을 요구하는 형태로 혜택을 받게 된다.¹⁴⁾ 그리고 신규취항 선사나 5만 TEU 미만 소형선사 중 전년대비 20% 이상 처리한 경우 일률적으로 10%가 감면된다. 이 제도는 2005년 11월까지 2년간 적용하고 이후에는 그 효과를 평가한 후 연장여부를 결정하기로 했다.

14) 신선대 컨테이너 터미널에서는 2004년 연말까지 20열짜리 2기를 추가로 설치할 예정으로 있다.

15) 부산항만공사는 2004년 볼륨 인센티브 대상 선사를 한진해운, APL 등 33개 선정했고, 인센티브 적용금액은 83억 7천 325만원으로 예상하고 있다. (부산일보 2004년 3월 24일자)

(표 III-4) 부산항 볼륨 인센티브제 적용기준

당해연도 환적화물이 20만 TEU를 초과했을 경우		전년 대비 당해연도 환적화물의 초과처리비용이 20% 이상 증가했을 경우	
20만 TEU 이상	★ 15%	20% 이상- 30% 미만	★ 20%
25만 TEU 이상	17.5%	30% 이상- 40% 미만	25%
30만 TEU 이상	20%	40% 이상- 60% 미만	30%
35만 TEU 이상	22.5%	60% 이상- 80% 미만	40%
40만 TEU 이상	25%	80% 이상	50%

비고 : 1. ★ ; 다음해 인센티브 적용비율(초과처리 1 TEU당 하역료 감면율)을 표시
 2. 인센티브 적용 하역료는 일률적으로 1TEU 당 4만원 적용
 3. 2004년 볼륨인센티브 규모의 예 ;

구분	선사명	처리물량(TEU)		증가율 (B/A)	기준초과 물량	적용비율 (%)	인센티브 금액
		2002년(A)	2003년(B)				
20만 TEU 이상 처리 선사	한진 해운	360,947	416,953	1.16	216,953	25	2,169,530,000
전년대비20% 이상 30% 미만 증가한 선사	K-Line	42,391	54,493	1.29	3,624	20	28,992,000

참조 : '2003년 컨테이너화물 유통추이 및 분석', 한국컨테이너부두공단, 부산항만공사

이러한 볼륨 인센티브제도는 선사들로 하여금 많은 환적화물을 유치토록 하는 유인책의 하나로 향후 성과에 대한 평가를 한 후 개선을 할 것이 있으면 그 방법을 모색하여 지속적으로 실시되어야 할 것이다. 이와 더불어 환적컨테이너의 장기 체류를 방지하고, 동시에 환적 컨테이너의 조기 반출을 촉진하기 위해 컨테이너의 터미널 내 체류시간에 따른 인센티브제를 실시하는 것이 필요하다. 그리고 중국의 환적화물 및 일본의 환적화물을 집중적으로 유치하기 위해 대형선사 뿐만 아니라 중·소형 선사로 하여금 다양한 피-더망을 가지도록 유도하고, 화주들로 하여금 부산항이 다양한 피-더망이 구비된 중심항만으로 인식될 수 있도록 더욱 광범위하게 피-더 네트워크를 확장해야 할 것이다.

4. 항만배후지 개발 및 경제자유구역청의 역할 증대

부산항이 지역의 중심항이 되기 위해서는 부산신항의 컨테이너 부두시설의 개발과 더불어 항만배후지를 개발해야 한다.^{16) 17)} 정부는 부산신항의 배후지에 동북아환적화

16) 현재 부산항의 항만배후지 개발공사는 부산도시개발공사가 주체가 되어 제 1단계사업으로 93만평, 제2단계 사업으로 195만평을 2013년까지 조성하기로 계획되어 있다.

동북아 물류환경변화에 따른 부산항의경쟁력 강화 방안 / 배병태

물류 거점 및 국제물류와 부품·소재 및 R & D 허브 등 경제자유구역의 개발을 효율적으로 추진하기 위해 2004년 3월 30일 부산·진해 경제자유구역청을 신설하였다. 부산·진해 경제자유구역청은 경제자유구역을 신항만 지역, 명지지역, 지사지역 등으로 구분하고 신항만 지역은 물류·유통 및 국제업무·해사거점으로 육성할 계획이다.¹⁸⁾

항만배후지가 부산항을 지원하는 물류 거점이 되기 위해서는 이 지역에 많은 외국기업의 직접 투자가 이루어 져야 할 것이다. 이러한 외국 기업의 투자유치를 이루기 위해서는 외국인 투자자에 편의를 제공하기 위한 적극적인 규제 완화 조치와 국제수준에 적합한 각종 제도를 개선해야 하고 특히 노동의 유연성을 보장할 수 있는 노동분야의 제도개선이 이루어 져야 할 것이다.¹⁹⁾ 그리고 경제자유구역의 주요 기반시설을 확충하여 경제자유구역의 개발 사업에 외국투자가의 적극적인 참여를 유도해야 할 것이다.

현재 일본의 제조 및 물류기업들이 자국내의 물류비용을 절감하기 위해 부산항의 배후지에 대한 투자를 고려하고 있다. 일본기업들은 현재 높은 내륙물류비용으로 물류비 절감이 시급한 상황임을 인식하고, 일본과 가까운 부산항의 배후지를 물류거점지역으로 이용할 가능성을 타진하고 있다. 일본의 물류전문가 하라(J&K 로지스틱스 대표)씨는 “현재 일본은 높은 내륙 물류비용으로 물류비 절감이 절감한 상황으로, 일본 기업들은 부산항 배후단지를 물류거점으로 이용할 가능성이 높다”고 밝혔다.²⁰⁾

부산·진해 경제자유구역청은 우선 이들 기업에게 좋은 투자조건을 제시함과 동시에 고효율의 물류서비스를 제공할 수 있음을 적극 홍보하여, 가능한 한 많은 기업을 유치하도록 하여야 할 것이다.²¹⁾ 이처럼 부산신항의 배후지 개발과 관련한 부산·진해 경제자유구역청의 역할 증대가 요구된다.

17) 2008년으로 계획된 부산신항 항만 배후물류단지 22만평의 완공 시기를 2006년 신항만 컨테이너 부두 6선석의 완공에 맞추어 2006년으로 조기에 조성키로 하였다.(부산일보 2004.3.19)

18)

계획지역구분	특화개발
신항만지역	물류·유통 및 국제업무·해사거점으로 육성
명지지역	항공물류 및 첨단부품·소재 공급기지로 개발
지사지역	첨단 산업 및 R&D 센터 조성
두동지역	메카트로닉스 산업 및 전문교육·R&D 센터 조성
웅동지역	물류·유통 및 여가·휴양거점으로 육성

(부산·진해 경제자유구역청, www.bjfez.go.kr)

19) 해양수산부는 다국적 물류기업이 배후단지에 입주하면 입주기업은 최고 50년간 기존 자유무역지역 수준의 저렴한 임대료를 내면 되고 500만 달러 이상 투자 시 법인세를 7년간 전액 면제하는 등의 각종 세제혜택을 제공할 것을 밝혔다.(부산일보, 2003. 12. 17.)

20) 부산일보, 2003. 12. 17.

21) 부산·진해 경제자유구역청은 부산 강서구와 경남 진해시 일원의 3천 154만평에 오는 2,020년까지 26조 6천여억원을 투입하여 개발과정에서 152만여명의 고용유발과 95조원의 생산유발 효과를 거둘 것으로 기대하고 있다. (부산일보, 2004. 3. 31.)

5. 남북한, 중국, 러시아 철도와의 연결을 위한 외교력 강화

부산항의 미래는 해상운송에 의한 수송과 더불어 남북을 연결한 철도 운송으로 중국 및 시베리아 철도와 연결하여 유럽, 중앙아시아 지역으로 화물을 수송할 수 있도록 하는데 있다. 부산항이 만주 및 시베리아를 하나의 랜드 브릿지(land bridge)로 연결하면 유럽과 중앙아시아 국가와의 교역이 증가 될 것이다. 이 같은 철도운송에 의한 물동량의 증가는 부산항의 대외 물동량의 증가를 촉진할 것이다. 특히 일본 화물이 부산항을 중계지로 남북한(TKR), 중국(TCR) 및 시베리아(TSR)로 연결된 철도 운송으로 유럽 및 중앙아시아 지역으로 많은 화물이 수송될 것으로 예상된다.

현재 러시아에서도도 시베리아 철도를 이용하여 동북아의 물량을 유럽이나, 중앙아시아 지역으로 가는 동북아 화물을 유치하기 위해 극동의 주요항만인 보스타치니항, 나호드카항 그리고 블라디보스톡항 등이 항만 세일즈를 강화하고 있다. 현재 부산항은 해상운송으로 보스타치니항을 이용, 시베리아 철도로 컨테이너 화물을 수송하고 있지만, 앞으로 남북한을 연결한 철도를 이용, 중국 및 시베리아를 경유하여 유럽 및 중앙아시아 지역으로 화물을 운송할 수 있다면, 해상운송에 비해 시간과 비용면에서 높은 경쟁력을 유지할 수 있을 것으로 예견되고 화물의 유치도 용이할 것으로 보인다.

따라서 남북한 간의 '동·서부 철도 및 도로 연결'에 대한 합의사항에 따라 강릉과 원산을 잇는 동해북부선이 이어진다면, 부산항에서 출발한 컨테이너가 원산을 거쳐 러시아의 시베리아 철도와 연결이 가능할 것이며, 경의선이 연결된다면 신의주를 경유 TCR, TSR로 연결이 가능할 것이다. 현재 러시아도 남북한을 연결하는 한반도 종단열차를 시베리아 철도와 연결시키기 위해 꾸준히 노력하고 있으며, 북핵문제에 따른 주위환경의 어려움에도 불구하고 남북한의 철도운송이 가능하도록 북한에다 꾸준히 압력을 가하고 있는 실정이다.

한국도 부산항이 지역의 중심항이 되고, 주변국의 화물유치를 위해서는 남북한의 철도 개통이 필수적이라는 생각을 염두에 두고, 일단 정치와는 별개로 북한에 대해 남북한을 통한 컨테이너가 통과화물의 성격을 가진다는 점을 강조하여 남북한의 철도운송의 연결이 가능하도록 중국, 러시아와 더불어 북한을 설득할 수 있는 외교력을 강화해야 할 것이다.

6. 부산항만공사의 책임경영체제 강화

부산항만공사는 민간자율의 경영체제를 구축해서 세계항만과 경쟁하기 위해 2004년 1월 정식으로 출범을 했다. 부산항만공사의 성공 여부는 항만의 공공성에다 항만의 경제적 자립성을 중시하고 조직의 정치적 독립성과 경제적 자치성을 유지하면서, 항만전문가에 의한 항만의 관리·운영과 그 항만이 속해 있는 지역주민의 참여 여부에 달려있

다 할 것이다. 현재 부산항만공사는 사실상 정부투자기관이나 별도의 항만공사법을 제정하여 정부로부터 규제 및 통제를 받지 않고 항만공사의 자율성과 독립성을 유지하면서 책임경영을 이루도록 하고 있다.

하지만 정부에서는 부산항만공사를 정부산하기관관리기본법에 적용을 받도록 하고 있다. 이것은 부산항만공사의 자율성과 책임성에 대한 정부에 의한 또 다른 통제로 느낄 수 있다. 부산항만공사는 사실상 정부가 투자한 기관으로 정부투자기관관리기본법의 적용을 받아야 되나, 이제 막 출발한 부산항만공사가 제 기능을 발휘하기 위해서는 자율 경영 체제를 보장하고 업무 능력을 확대할 수 있도록 가능한 규제와 통제를 줄이고, 세계의 항만들과 경쟁에서 이길 수 있도록 더 많은 정부의 지원이 있어야 할 것이다.

따라서 부산항만공사의 자율적이고, 책임있는 경영체제의 도입을 위해서는 우선 정부에서 요구하는 정부산하기관관리기본법의 적용 대상에서 제외되어야 할 것이다. 그리고 부산항에 대한 모든 권한을 부여 받은 부산항만공사는 부산항의 위상 제고에 대한 책임을 통감하고 경영에 내실을 기해 역내 항만과의 경쟁에서 더 많은 수익을 올릴 수 있도록 책임경영체제를 확립해야 하고, 더 나아가 위상이 추락한 부산항을 새로운 반석 위에 올릴 수 있는 조직을 갖추어야 할 것이다.

부산항만공사에 의한 부산항의 운영은 이제 시작이지만 경쟁항만과의 치열한 경쟁에서 이기기 위해서는 조직을 활성화하고 이전의 관료적인 분위기를 일신하는 자세를 갖추어야 할 것이다. 아울러 조직의 구성원들도 이전의 관료적인 분위기에서 탈피하여 공사의 이윤이 더 많이 창출될 수 있도록 배전의 노력을 기울려야 할 것이다.

7. 적극적인 항만 마케팅 전략 수립

항만 마케팅을 효과적으로 수행하기 위해서는 현재의 항만 수요자의 욕구를 충분히 채워줄 수 있어야 하고, 더 나아가 그들이 향후 원하는 욕구들을 만족 시켜 줄 수 있도록 항만 서비스를 계획하고 추진해 나가야 할 것이다. 따라서 부산항의 SWOT(Strength, Weakness, Opportunity, Threat)를 잘 분석해서, 충분히 파악한 후 항만 마케팅 전략에 이용하여야 할 것이다. 우선 내부 요인인 부산항의 강점(Strength)과 약점(Weakness)를 잘 파악하여, 경쟁우위에 집중하여 경쟁항만과의 차별적인 강점으로 이용자를 잘 설득 시키고, 현재 직면하고 있는 외부 요인인 기회(Opportunity)와 위협(Threat)을 잘 분석해서, 기회요인을 최대한 잘 이용하고 위협요인에 대해서는 최대한 극복할 수 있는 방법을 모색해야 할 것이다.

항만은 항만을 이용하는 대상이 주로 특정선사 및 화주로 구성되어 있기 때문에 이러한 선사나 대형 화주를 직접 방문 또는 초대하여 부산항을 소개하고 부산항의 강점을 홍보하여야 할 것이다. 아울러 해외에 항만 사절단을 파견하고 항만과 관련된 국제

회의를 적극 유치하거나 참석하여 부산항의 우위성과 편리성을 널리 홍보할 수 있는 기회를 확대해야 할 것이다.

아울러 내륙연계시스템과 항만정보시스템을 항만 이용자에게 충분한 만족을 줄 수 있도록 개선하고, 저렴한 항만비용 및 고객 우선의 항만서비스를 제공하여야 할 것이다. 그리고 부산항과 중국 동북부 지역 및 일본의 서부 지역과 경제교류를 활성화하면서, 주요 기간항로상에 위치한 부산항의 지리적인 위치를 강조하고, 원활한 화물 수송을 위한 피-더망의 확장으로, 화물 수송의 편리성을 부산항의 강점으로 내 세워 적극적인 항만 마케팅 전략을 수립해야 할 것이다.

IV. 결론

세계경제는 2003년 하반기부터 회복국면에 들어섰고, 2004년에는 더욱 안정적인 성장 추세를 보일 것으로 전망된다. 동북아시아도 일본이 경기 침체에서 탈출하였고, 중국도 지속적인 경제성장으로 다른 지역보다 높은 성장세를 보이고 있다. 동북아 역내 항만들도 항만간의 화물유치 경쟁을 위해 적극적인 항만의 개발을 추진하고 있다.

이와 더불어 동북아 지역에서의 정기선 항로에 취항하는 대형 컨테이너선사들은 자사의 선박을 중국항만에 직접 기항시키려는 중국 중심의 동북아 정기선 항로의 개편을 추진하고 있다. 이에 따라 중국의 환적화물이 부산항에서 처리되지 않고 자국의 항만에서 모선에 직접 선적되는 비율이 높아지고 있고, 오히려 일본의 환적화물이 부산항에서 처리되는 비율이 증가되는 현상을 보이고 있다.

이러한 주위의 환경에 능동적으로 대처하고 부산항이 역내의 중심항으로 재도약하기 위해서는 다음과 같은 방안이 모색되어야 한다. 첫째 부산 신항만의 차질 없는 조기 개장과 향후 신항만 자체에서 환적화물을 소화하기 위해 1만 톤급 이하의 피-더 선박이 접안할 수 있는 전용선석을 안배해야 하며, 아울러 전용피-더선석의 배치와 더불어 피-더 선박에 적합한 부두측 컨테이너 크레인의 설치도 이루어 져야 한다.

둘째 현재 컨테이너 전용부두에 설치된 컨테이너 크레인을 8,000TEU급이상, 향후 12,000TEU급 선박에 필요한 22열짜리 컨테이너 크레인으로 대처해야 한다. 셋째 부산항 물량의 40% 이상을 차지하는 환적화물의 지속적인 증대를 위해 2004년부터 시행하는 볼륨 인센티브제의 지속적인 실시와 이와 병행하여 환적 컨테이너의 조기 반출을 위한 터미널 내의 체류시간에 따른 인센티브제의 도입이 필요하다. 그리고 화주들의 환적화물의 이용 폭을 넓히기 위하여 다양한 네트워크의 확장이 필요하다.

넷째 지역의 중심항이 되기 위해서는 신항만의 부두개발과 더불어 항만배후지를 개

발해야 한다. 신설된 부산·진해 경제자유구역청은 규제완화와 각종 제도를 개선하여 항만배후지 개발에 외국의 투자가가 적극 투자할 수 있는 환경을 마련해야 할 것이다. 다섯째 부산항이 지역의 중심항이 되고, 주변국의 화물유치를 위해서는 남북한의 철도를 이용, 중국 및 시베리아 철도에 연결하는 수송이 필수적이기 때문에 남북한의 철도운송의 연결이 가능하도록 북한을 설득할 수 있는 외교력을 강화해야 할 것이다.

여섯째 부산항의 항만에 대한 모든 권한을 부여 받은 부산항만공사는 부산항의 위상 제고에 대한 책임을 통감하고 경영에 내실을 기해 역내 항만과의 경쟁에서 더 많은 수익을 올릴 수 있도록 책임경영체제를 확립해야 할 것이다. 일곱째 항만을 이용하는 대상은 주로 특정선사 및 화주로 구성되어 있기 때문에 이러한 선사 나 대형 화주를 직접 방문 또는 초대하여 부산항을 소개하고 부산항의 강점을 홍보하는 적극적인 항만 마케팅 전략을 수립하여야 할 것이다.

참 고 문 헌

1. 배병태, "중국 경제의 급부상에 따른 부산항의 발전전략" 「한국항만경제학회지」 18집 제2호, 12월, 2,002년.
2. 부산발전 연구소 동북아 물류연구센터, 「동북아 물류동향」, 2월, 3월, 2004년
3. 한국컨테이너부두공단, 「2003년도 컨테이너화물 유통추이 및 분석」, 2004.
4. -----, 「세계주요항만현황」, 1월, 2001년
5. -----, 「Container Information」, 3월, 7월, 2004년.
6. 한국해양수산개발원 「월간 해양수산」, 각호,
7. Andrew Craig-Bennet, "Containers and China - Are there any limits ?", *Asia Maritime Digest*, June, 2003.
8. Gavin van Marie, "The China Factor", *portstrategy*, March, 2004.
9. Jane RC Boyes, "Reinventing CMA CGM". *Containerisation International*, February, 2004.
10. Neil Dekker, "Chinese ports' prize", *Containerisation International*, February, 2004.
11. Sang-moon Lee, "Major Port Development Project in Korea", 2004 IAPH, March, 2004.
12. Shigeru Yoshida, "Structural Changes of Container Route Network in East Asia after Alliance Formation " 3rd Int'l Gwangyang Port Form, April, 2004.
13. Turloch Mooney, "Korean rail restoration a potential boon for southern shipper", *Lloyd's Freight Transport Buyer(Ftb) Asia*, Nov/Dec. 2,000.
14. -----, "Quantum leap expected in cross border rail volumes", *Lloyd's Freight Transport Buyer(Ftb) Asia*, May/June. 2,001.
15. Emap Business Communications, *Containerisation International*, 各號.
16. -----, *Containerisation International Yearbook*, 各號.
17. 井上 公美, "覇を競う アジア主要港灣", *Container Age*, Jan. 2004
18. <http://www.kotis.net>
19. <http://www.kotra.or.kr>
20. <http://www.kita.net>
21. <http://www.jetro.go.jp>