

부산항 항만하역시장 안정화 방안에 관한 연구

류동근* · 최진이** · † 김태군

* 한국해양대학교 해운경영학부 부교수, ** 한국해양대학교 국제해양문제연구소 초빙교수, † 한국해양대학교 해사수송과학부 조교수

A Study on Stabilizing Container Terminal Market in Busan Port

Dong-Keun Ryoo* · Jin-Yi Choi** · † Tae-Goun Kim

* Associate Professor, Division of Shipping Management, Korea Maritime University, Busan 606-791, Korea

** Visiting Professor, Institute of International Maritime Affairs, Korea Maritime University, Busan 606-791, Korea

† Assistant Professor, Division of Maritime Transportation Science, Korea Maritime University, Busan 606-791, Korea

요 약 : 항만간 허브항 경쟁이 극심해 지고 있는 오늘날, 컨테이너 선사는 M&A 및 전략적 제휴로 컨테이너터미널 운영사와의 가격 협상력의 우월적 지위를 갖게 되어 컨테이너터미널 운영시간에 선사 및 화물유치를 위한 경쟁을 더욱 부추기고 있다. 그러나 수요측면에서 컨테이너물동량 증가를 둔화로 컨테이너터미널에서 처리해야 할 물동량은 한정되어 있는 반면, 공급 측면에서 항만터미널의 지속적인 건설은 항만간 또는 터미널간 물량 유치경쟁을 과열시키고 있다. 특히 부산항은 신항 개장이후 북항과 신항간 물동량 유치경쟁으로 인하여 항만하역시장의 교란을 가져오고 있다. 본 연구에서는 부산항 컨테이너 항만하역시장의 구조적 특성분석과 설문조사 방법론을 통하여 향후 부산항 항만하역시장의 안정화 방안을 제시하고자 한다. 하역시장 안정화 방안으로 항만하역 효율결정체계 개선, 요금신고제도의 개선 및 공정경쟁규약의 제정 등과 같은 법·제도적 개선방안과 컨테이너터미널 운영사별 처리물량 상한제를 도입을 전제로한 항만풀링제도 및 물량연동 임대료제도의 도입방안을 제안한다.

핵심용어 : 항만하역시장, 항만가격경쟁, 공정경쟁규약, 항만풀링제도, 물동량 상한제, 물량연동 임대료제도

Abstract : Today, the competition for hub-port is getting fierce and the shipping liners have enjoyed the increased bargaining power over the terminal operators through the mergers & acquisitions (M&A) and strategic alliances. This result leads the competition among terminal operators to attract liner companies and cargoes in their terminals. In demand side, however, there is a limited container cargo volume to handle because of a steady growth of cargo traffic. While, in supply side, continuous development of port terminals increased more competition among ports or terminals for cargoes. In particular the terminal operating market of Busan port is distorted because of the cargo competition between Busan North-port and Newport. The main purpose of this study is to suggest the stabilization measures of container terminal operating market in Busan port through analysis of the terminal operation market structures and market survey analysis method. For stabilizing the container terminal market, this study suggests the improvement of the legal and institutional system such as improvement in determining and reporting system of stevedoring tariff, establishment of fair competition rules etc., the introduction of port pooling system and adoption of volume-linked terminal lease system with cargo volume ceiling system for each terminal operator.

Key words : Market of Container Terminal Operators, Port Price Competition, Fair Competition Rules, Port Pooling System, Cargo Volume Ceiling, Volume-linked Terminal Lease System

1. 서 론

국가마다 항만의 소유 및 운영형태가 다르지만, 전 세계적으로 국제무역의 80%이상이 해상운송으로 이루어지고 있기 때문에 항만의 중요성에 대한 인식은 동등하게 높아지고 있다. 이러한 항만은 컨테이너선의 대형화 추세에 따라 컨테이너 항만시설 규모가 대형화되고 있으며 중심항만만을 기항하는 선박의 항만기항 패턴변화로 허브항(Hub-port) 선점을 위

한 항만간 경쟁이 치열해지고 있다(김 등, 2008).

이러한 항만환경의 변화 속에서, 컨테이너 선사는 M&A 및 전략적 제휴를 통하여 컨테이너터미널 운영사(container terminal operators)와 가격 협상력 측면에서 우월적 지위를 갖게 되었다. 따라서 이러한 터미널 이용자의 우월적 지위는 컨테이너터미널 운영사들로 하여금 선사 및 화물유치를 위한 서로간의 경쟁을 부추기는 원인으로 작용되고 있다.

우리나라의 경우, 수요 측면에서 컨테이너물동량 증가율이

† 교신저자 : 종신회원, teddykim48@hhu.ac.kr 051)410-4437

* 종신회원, dkryoo@hhu.ac.kr 051)410-4381

** 종신회원, jinilaw@nate.com 051)410-4724

(주) 이 논문은 “우리나라 부산항 항만하역시장 안정화 방안에 관한 연구”란 제목으로 “한국항해항만학회 2011추계학술대회논문집(부산해운대센텀호텔, 2011.11.17-19, pp.225-228)”에 발표되었음.

둔화되어 부두에서 처리해야 할 컨테이너물동량이 한정되어 있는 반면, 공급 측면에서 컨테이너부두가 지속적으로 건설되어 항만간 또는 터미널간 물동량 유치경쟁이 과열되고 있는 실정이다(길, 2009).

특히 물동량에 비하여 공급과잉 현상을 보이고 있는 부산항의 경우, 신항만의 개장 이후 북항과 신항간 또는 북항 내에서 물동량 유치 경쟁은 서비스 경쟁이 아닌 가격경쟁을 부추기는 부작용으로 발생하고 있으며, 글로벌 대형선사의 우월적 지위를 이용한 요금 인하 요구로 인하여 하역업체의 과당출혈 경쟁이 발생하고 있다(길, 2010).

항만의 소유형태가 공유인 우리나라는 국가계획에 의해 항만이 건설·공급되고 있으며, 개발위주의 항만정책은 최근 항만시설 수급의 불균형으로 인한 항만하역시장의 불안정화의 주된 원인이라고 보는 견해가 우세하다(길, 2010). 그러나 하역시장 불안정의 또 다른 이유로 주변 중국항만의 급성장으로 인하여 가격인하수단을 통한 항만 물동량을 확보하려는 압력이나, 2008년 후반부터 시작된 글로벌 금융위기의 여파라는 주장도 있다(한국해양수산개발원, 2006; Ryoo et al., 2009; Ryoo, 2011; Wang, 2007).

그러나 해외항만의 경우, 경쟁과 협력을 통한 안정적인 항만하역시장의 유지와는 달리, 우리나라 부산항 항만하역시장에서 나타나는 과당경쟁의 가장 큰 원인은 국내 항만하역산업 시장구조의 특성을 이해하지 못한 컨테이너터미널 운영사 자체 내에서의 상호 경쟁방안을 통한 생존전략의 과오에서 비롯되었다고 볼 수 있다.

국내 항만산업의 경우 지속적으로 신규 컨테이너 부두가 개발되어 운영됨으로 인해 인접 컨테이너터미널 운영사간 경쟁은 더욱 심화될 것이며, 생존을 위한 하역료 인하에 따른 컨테이너터미널 운영사의 재정수지는 악화될 수밖에 없는 실정이다.

따라서 본 연구에서는 컨테이너 항만하역시장의 공정한 거래질서를 확립하고 컨테이너터미널 운영사의 안정적 재정수지를 확보하기 위하여 국내외 해운항만 환경변화 및 항만하역시장의 구조적 특성에 대한 정확한 이해와 이에 따른 우리나라 부산항의 항만하역시장의 당면과제를 살펴보고자 한다. 그리고 궁극적으로 항만하역시장의 구조적 특성 분석을 통하여 부산항 항만하역시장의 안정화 방안을 제시하고자 한다.

2. 해운항만산업의 환경변화 및 부산항 컨테이너터미널 운영현황

2.1 세계 컨테이너 해상물동량 수급 현황과 전망

세계 컨테이너 해상물동량은 1997년 5천400만TEU를 기록한 이후 연평균 7.17% 증가하여 2009년 기준 12억4천2백만 TEU를 기록하였다. 미국발 금융위기 이후 2009년 물동량은 전년 대비 9.5% 감소하였으나 소비 수요가 호전될 것으로 예상됨에 따라 2011년에는 1억5천100만TEU를 기록할 것으로

전망되었다. 최근 주요국의 산업생산(Industrial Production)은 2009년 하반기부터 상승세로 반전한 이후 2010년 9월까지 플러스 성장세가 지속되는 등 물동량 증가세는 유효할 것으로 예상되었다.

따라서 북미항로의 물동량은 2007년 21.1백만TEU를 넘어 2011년에는 사상 최고치인 22.3백만TEU에 달할 것으로 전망되고 있으며, 유럽지역의 경우도 EU 재정위기 이후 EU와 IMF가 구제금융 재원을 통해 선제적인 대응을 하는 등 금융시장 불안 해소에 노력하고 있어, 2011년 유럽항로 물동량은 19.1백만TEU로 사상 최고치를 갱신할 것으로 전망되었다.

2.2 해운항만산업의 환경변화

1) 선박의 대형화

컨테이너 물동량 급증은 선사들로 하여금 컨테이너선 확보를 위한 과열경쟁을 유발하고 있으며, 세계 정기선 해운시장의 선복량 증가율이 컨테이너 물동량 증가율을 크게 상회하는 결과를 초래하였으며 이에 따라 세계 주요항로의 컨테이너 운임의 장기적인 하락세가 지속되고 있다. 이러한 정기선 해운시장의 침체에 대응하기 위해 선사들은 컨테이너선의 대형화를 통한 규모의 경제를 추구하여 운항비용의 절감에 전력하고 있다. 이에 따라 해운선사의 선박이 대형화됨에 따라 터미널 운영사도 이러한 대형화된 선박을 수용할 수 있는 시설을 확충하고 있다.

2) 컨테이너 선사간 전략적 제휴 및 M&A

1990년대 중반 이후부터 대형 컨테이너 선사들을 중심으로 전략적 제휴가 결성되기 시작하였으며, 이러한 컨테이너 선사간 전략적 제휴는 해운서비스 뿐만 아니라 컨테이너터미널의 공동사용, 내륙물류서비스의 공동제공, 피더서비스망의 공동이용 등으로 협력범위가 넓어지고 있다. 그리고 전략적 제휴와 더불어 경쟁 선사에 비해 서비스를 차별화하고 비용절감을 통한 경쟁우위 확보를 위해 타 선사를 인수하거나 합병하는 전략을 추진하고 있다. 선사간의 인수 합병의 효과로는 주요 시장에서의 네트워크 확대, 경영효율성 증대를 통한 비용절감, 선대 규모 확대에 따른 전용 터미널 확보 및 항만 네트워크의 구축 등을 들 수 있다. 따라서 선사들간의 M&A의 확대는 선사의 터미널 운영사에 대한 협상력을 증대하는 결과로 이어지고 있다.

3) 아시아 역내 피더운송 시장의 경쟁 심화

대형 선사들의 피더서비스망 확대로 인해 촉발된 피더운송 서비스 시장의 경쟁에서 대형 선사들과 기존의 피더 선사들이 가세함으로써 틈새시장에 대한 선사들 간의 경쟁 심화될 것이며, 이를 통해 대형 선사들 간의 인수·합병에 의한 정기선 시장의 경쟁과 더불어 항만 간의 경쟁은 가속화 될 전망이다.

4) 항만간 허브(Hub)항 경쟁 및 기간항로의 재편성

선사 간 인수·합병 및 전략적 제휴가 정기선 시장에 있어

서 소수·대형 선사로의 집중화 현상이 두드러짐으로써, 항만 이용자들의 교섭력 증대에 대응하기 위해 터미널 운영업체들은 글로벌 항만네트워크 구축을 위해 노력하고 있으며, 이러한 현상은 세계 각국의 중심항만(Hub Port) 경쟁을 촉발시키는 주요 요인으로 작용하고 있다(Notteboom and Rodrigue, 2010).

오늘날 중국이 물류시장의 중심으로 부상하면서, 기존의 전통적 기간항로가 무너지고, 중국 중심의 항로재편이 가속화될 것으로 예상된다.

5) 항만산업의 패러다임 변화

초대형화 된 선박이 이용할 수 있는 대규모의 항만시설 개발, 원활한 물류서비스 제공과 신규물량 창출을 위한 항만배후지역에 복합물류단지 및 자유무역지역 개발, 복합운송시스템 및 환적체계 구축, 소비자 지향의 다양한 서비스 체계의 구축 등이 필요함에 따라 항만의 효율성과 생산성을 증대시키기 위하여 항만운영의 자동화 및 전산화가 이루어지고 있다.

또한 터미널 운영의 전문성 제고를 위한 항만 민영화 확대와 컨테이너 부두의 증가, 항만건설의 재원조달 및 부두운영 노하우에 대한 수요에 따라 글로벌 터미널 운영업체(Global Terminal Operators; GTO)가 항만시장으로 진출하고 있다(고·길, 2011). 즉, 2009년 현재 전세계 컨테이너 물동량의 74.8%가 GTO에 의하여 처리되고 있으며, 이 비중은 지속적으로 증가할 추세이다(국토해양부, 2011).

이에 따라 주요국 항만정책도 항만 간 경쟁에서의 우위를 확보하기 위해 거대항만 육성정책과 항만간의 통합정책을 추진하고 있는 실정이다.

2.3 부산항 컨테이너터미널의 운영 현황

1) 운영현황

부산항 컨테이너터미널의 지속적인 개발과 항만운영의 민영화에 의해 컨테이너터미널 운영회사가 증가하고 있으며 외국의 터미널 운영업체(GTO)의 국내 진출이 늘어가고 있다. 싱가포르항만공사의 자회사인 PSA는 부산신항(16.2%)에 진출해 있으며, 허치슨도 부산 북항 자성대(100%, 현대상선으로부터 매입)를 운영하고 있고, DP월드도 부산신항만 1단계의 29.6% 지분을 확보하고 있다. 또한 선사형 GTO인 에버그린은 자회사인 Uniglory를 통해 2002년 신감만부두 지분 30%를 확보하고 있다.

현재 부산항 컨테이너터미널 운영현황을 살펴보면, 부산항 북항의 자성대, 신선대, 우암, 감만, 신감만부두와 부산신항의 PNC, PNIT, HJNC, HPNT, BNCT의 컨테이너 전용부두가 운영되고 있다(Table 1).

부산 신항은 2006년 1월 19일에 1-1단계 3선석이 준공을 시작으로 2009년 한진해운신항만 터미널, 2010년 현대상선터미널이 연이어 준공되고, 최근 2012년 1월에 2-3단계 신항 남컨테이너터미널이 개장함으로써 인하여 컨테이너부두 21선석을 확보하

여 연간 923만TEU의 하역능력을 갖추게 되었다. 따라서 2012년 현재 부산항은 북항의 6개 운영사와 신항의 5개 운영사에 의하여 컨테이너 하역시장이 분할·운영되고 있다. 그러나 신항의 개장으로 인해 기존 부산 북항의 물동량이 신항으로의 이동현상에 따라 서로 경쟁체제가 심화되는 등의 문제가 나타나고 있다.

Table 1 Operating Status of Busan Container Terminals in 2012

부두명	선석규모	하역능력 (TEU)	운영회사	비고
자성대	5만톤급 4선석 1만톤급 1선석	170만	한국허치슨(주)	HPH
신선대	5만톤급 5선석	200만	(주)KBCT	대한통운(주)한진동부건설
감만부두	5만톤급 1선석	39만	SBTC	세 방(주) (주)한진해운
	5만톤급 1선석	39만		
	5만톤급 1선석	39만	BGCT	HPH 인터지스(주)
	5만톤급 1선석	39만		
신감만부두	5만톤급 2선석 5천톤급 1선석	78만	동부부산컨테이너터미널(주)	동부건설 신영기업 에버그린
우암부두	2만톤급 1선석 5천톤급 2선석	30만	UTC	KCTC(주)국보
북항 소계		634만TEU (40.7%)	6개사	
신항 1-1단계	5만톤급 3선석	135만	PNIT	PSA(주)한진
신항 1-1단계 1-2단계	5만톤급 6선석	276만	PNC	DPW, 삼성 PSA, 한진중공업
신항 2-1단계	5만톤급 2선석 2만톤급 2선석	160만	HJNC	한진해운
신항 2-2단계	5만톤급 2선석 2만톤급 2선석	160만	HPNT	현대상선
신항 2-3단계	5만톤급 4선석	192만	BNCT	인터지스 KCTC CMA CGM
신항 소계		923만TEU (59.32%)	5개사	

자료: 국토해양부(2011); 한국항만물류협회(2011a)

2) 컨테이너 물동량 처리 현황 및 물동량 추이

전국 컨테이너 화물 처리량은 2003년 1,318만6천TEU를 처리하였고, 2010년 1,936만9천TEU를 처리하여 연평균 2.48%의 증가율을 보이고 있다. 단지 2008년 금융위기 이후 전년대비 8.85%를 하락하였으나 2010년 이후 다시 증가추세를 보이고 있다.

국내 컨테이너 화물의 대부분은 부산항을 통해 처리되고 있으며, 환적화물의 경우 부산항이 절대적인 비율을 차지하고 있다. 즉, 2003년~2010년 동안 국내 전체 컨테이너물동량의 평균 76.1%, 수출입 컨테이너물동량의 67.8%, 그리고 환적 컨

테이너물동량의 93.4%가 부산항을 통하여 처리되고 있다.

2010년 현재 부산항의 전체 컨테이너 물동량은 1,419만 4천 TEU를 기록하였으며, 이중 수출입 컨테이너 물동량은 783만 6천TEU, 환적 컨테이너 물동량은 627만 7천TEU를 처리하여 전년동기 대비 각각 18.5%, 19.3% 및 16.8%의 증가율을 나타냈다. 이처럼 2010년 들어 부산항의 컨테이너 물동량은 2008년 하반기에 촉발된 글로벌 금융위기 이전 수준 이상으로 회복하였다(BPA, 2010).

그러나 2000년 이후 부산항의 컨테이너 물동량 증가율(7.50%)은 광양항 및 인천항은 물론 우리나라 항만 전체의 컨테이너 물동량 증가율보다 낮아 성장세가 둔화되고 있는 것으로 나타났다. 즉 2001~2011년 기간 중 우리나라 항만의 컨테이너 물동량은 연평균 9.3% 증가하였으며, 광양항과 인천항의 연평균 증가율 또한 각각 11.81%, 11.75%로써 부산항의 성장세가 상대적으로 둔화되고 있음을 보여주고 있다.

또한 국내 항만에서 부산항의 처리비중도 2000년의 80.2%에서 2005년 77.8%로 감소한데 이어, 2010년에는 73.3%로 낮아졌다가 비록 2011년에 신항 물동량의 증가로 74.9%로 다소 증가했지만, 부산항의 컨테이너 처리물동량은 지속적으로 감소하여 2020년에는 61.0%에 이를 것으로 예측되고 있다.

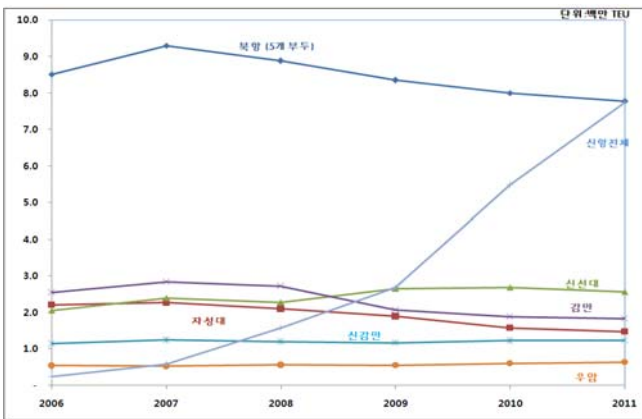


Fig. 1 Container Throughput of Busan North Port & Newport

자료: 한국항만물류협회(2011a)

특히, 신항 개장 이후인 2006~2011년 기간 동안 부산항 북항 5개 컨테이너 전용부두의 컨테이너 물동량은 연평균 -1.6% 감소하고 있어, 같은 기간 동안 부산항 전체 컨테이너 물동량의 연평균 증가율 5.8%를 상당히 하회하고 있다. 즉 신항 개장 이후, 북항 5개 컨테이너 전용부두에 처리한 물동량은 2006년 8.52백만 TEU에서 2007년 9.30백만 TEU로 최고를 달성한 이후 2011년에는 7.77백만 TEU로 지속적으로 낮아지는 추세를 보이고 있다. 반면 신항은 2006년 1월 PNC터미널 개장 이후 매우 빠른 물동량 증가추세(개장 후 2011년까지 연평균 106.3%의 증가율)를 보이고 있으며, 2011년 현재 7.74백만 TEU를 달성하여 북항 5개 터미널의 물동량에 육박하고 있다. 2011년 현재, 부산항 전체 컨테이너 처리물동량 대비 북항 5

개 전용부두와 신항 전체에서 처리한 물동량의 비율은 각각 48.0%와 47.8%로, 시간이 갈수록 신항의 시장 점유율은 지속적으로 상승할 것으로 예상된다(Fig. 1).

3. 부산항 항만하역시장의 현황 및 문제점

3.1 컨테이너 항만하역시장 불안정화 요인

국내 최대의 컨테이너항만인 부산항은 신항과 북항의 균형적인 발전을 통한 동북아 물류허브의 역할을 기대하였지만, 신항과 북항간의 경쟁심화로 하역요율이 인하되고 터미널운영사의 경영수지가 악화되는 결과를 초래하게 되었다. 특히 앞서 기술한 것과 같이, 부산항의 물동량 증가 폭은 둔화·정체되고 있는 반면, 항만시설 공급의 지속적인 증가로 인하여 하역요율 하락이 심해지고 있다. 하역시장에서의 수요와 공급법칙에 따라, 수요가 일정할 경우 공급의 증가는 시장가격의 하락을 가져오게 된다. 이러한 부산항 컨테이너 하역시장이 요율경쟁으로 치닫게 된 요인은 다음과 같다.

1) 부정확한 수요예측

부산항 및 전국 항만의 공급량이 늘어나게 된 것은 장기적인 관점에서의 수요 증가를 예측하여 부두 시설을 증설하였다. 그러나 이러한 예측은 돌발적인 변수들을 고려하더라도 현재의 상황과는 상이하게 나타나고 있다. Table 2에서 보이는 바와 같이, 2006년 이후 KMI 예측치는 실제 부산항에서 처리한 물동량 보다 낮게 나타났으며, 2008년 금융위기로 마이너스 성장세를 보인 2009년 당시에는 2010년과 2011년의 예상치를 달성하기 어려울 것으로 판단되었지만 경기의 빠른 회복세로 인하여 예측치를 초과하였다. 또한 2010년 12월 정부에서 계획 중이던 제3차 전국 항만기본계획안(2011~2020년)에서 예측된 부산항의 항만물동량이 방법론의 오류로 잘못 예측되어 다시 상향조정 되는 등 항만수요의 정확한 예측을 통한 항만공급의 수급 균형을 이루기란 현실적으로 매우 어려운 과제이다.

Table 2 Comparison between Forecasts and Observations of Busan Port Container Throughputs

(unit: 1,000 TEU)

	2006년	2007년	2008년	2010년	2011년
KMI 예측치	12,366	12,874	13,043	14,528	16,090
부산항 물동량 처리량	12,039	13,261	13,453	14,193	16,185

자료: 김형태(2006), 한국항만물류협회(2011a)

2) 항만의 수요·공급 불균형

2012년 1월 신항 2-3단계가 개장된 현재 신항(21선석)과 북항(20선석)을 합하여 부산항 컨테이너터미널은 총 41선석으로

연간 취급능력 1,952만TEU에 달하게 되었다. 그리고 2015년 2-4단계가 완공되면, 총 44선석, 연간 2,132만TEU까지 최대 취급이 가능해진다.

그러나 증가하는 터미널 취급능력에 비하여 컨테이너 물량이 부족하여 선석당 처리물량은 지속적으로 감소할 전망이다. 이는 곧 터미널간 물량유치를 위한 과당경쟁이 발생할 것으로 예상된다. 즉, 빠른 증가추세를 보이고 있는 신항에 비하여 북항 5개 컨테이너 전용부두의 1선석(5만톤급 1선석 기준) 당 컨테이너 처리물량은 2000년 37만 5천TEU에서 2007년 58만 5천TEU로 최고를 달성한 이후 2011년에는 48만 9천TEU로 크게 낮아지는 추세를 보이고 있다(Fig 2).

3) 글로벌 대형선사의 우월적 지위로 인한 가격 경쟁

글로벌 대형선사의 우월적 지위를 이용한 요금인하 요구로 인하여 터미널하역업체들 간의 출혈경쟁이 발생하고 있다. 특히 부산 신항개장은 물동량 유치 경쟁을 서비스 경쟁이 아닌 가격 경쟁을 부추기는 부작용을 낳고 있다. 이러한 부산항 요율의 하락은 터미널 운영사의 채산성 확보를 위한 부두 임대료의 인하와 터미널 운영인력 구조조정으로 이어지고, 운영사 간 추가적인 물량 유치 경쟁으로 요율하락의 악순환이 지속될 것으로 예상된다.

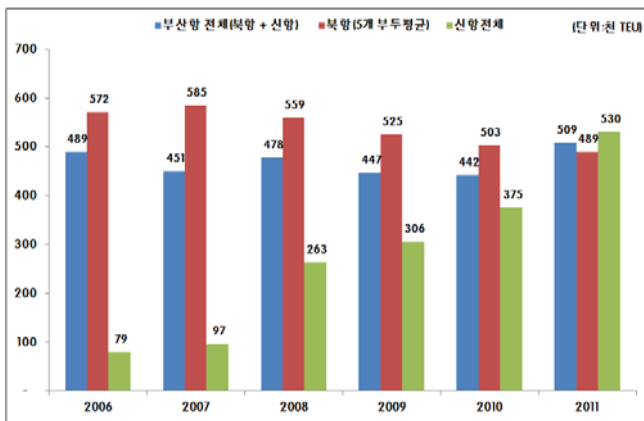


Fig. 2 Decreasing handling Container Volume per Berth in Busan North Port

3.2 컨테이너 항만하역시장 불안정화 결과

1) 컨테이너터미널 운영사의 경영수지 악화

수요에 비하여 부산항의 지속적인 항만시설 공급확대는 결국 터미널 운영사간 물동량 유치를 위하여 서비스 경쟁이 아닌 가격(하역료) 경쟁을 격화시키는 결과를 가져왔다(길, 2009). 부산항은 2008년 8개의 운영사에서 2010년 11개의 운영사로 증가함에 따라 부산항 북항의 TEU당 하역료는 55,750원('08년)에서 45,820원('10년)으로 감소하였으며, 이는 곧 운영사간의 하역요율 덤핑을 통한 물량 및 선사유치 경쟁이 치열함을 보여주고 있다(Table 3).

Table 3 Terminal Handling Charge of Busan North Port

구분	2008년	2009년	2010년	비고
TEU당 단가(원)	55,750	50,310	45,820	
전년 대비 증감(%)	-	▼9.7	▼8.9	'08년 대비 17.8% 감소
BPA 임대료 용역 적용 단가(원)	59,600	61,114	62,667	
차액(원)	3,850	10,804	16,847	
용역 대비 하락율(%)	-	▼17.7	▼26.9	

자료: 부산항만물류협회(2011)

결국, 터미널 운영사 간의 하역료 인하를 통한 가격경쟁은 주어진 고정임대료와 임금 및 제반경상비용 지출에 비하여 매출순수익이 감소하는 경영수지 악화라는 결과를 초래하고 있는 실정이다(Table 4). 이러한 경영수지 악화로 인하여 북항의 운영사들은 임금 및 경상비용 동결운영과 인력구조조정 등을 통하여 지출을 최소화하려는 자구 노력을 하고 있다.

Table 4 Estimated Business Performance of 6 Terminal Operators of Busan North Port in Second half of 2010

운영사	매출액 (백만원)	매출원가 (백만원)	매출 총이익 (백만원)	당기 순이익 (백만원)
A	12,168	14,333	▼ 2,165	▼ 2,686
B	27,230	24,894	2,336	767
C	22,344	22,828	▼ 484	▼ 924
D	12,013	10,126	1,887	▼ 310
E	32,000	51,000	▼19,000	▼29,200
F	55,080	56,900	▼ 1,820	▼ 7,150
Total	160,835	180,081	▼19,246	▼39,503

자료: 한국항만물류협회(2011b)

2) 국부의 유출 가능성

이러한 가격경쟁으로 인한 부산항 터미널 운영사들의 경영수지 악화는 그들만의 문제가 아니라, 심각한 국부의 유출로 이어지고 있다는 논란은 계속되고 있다(국토해양부, 2011). '10년 기준 부산항을 이용한 선사의 국적별 취급물량은 국적선사 5,552천TEU, 외국선사 8,643천TEU이며 외국선사의 처리물량은 부산항 총 물동량 대비 약 61%를 차지하고 있다. 이러한 상황에서 부산항의 하역료 인하에 따라 컨테이너터미널 운영사의 경영수지는 악화되는 반면 외국선사들은 저렴한 하역료로 이익을 얻을 수 있는 것이다.

3.3. 컨테이너터미널 하역시장 안정화 방안의 필요성

1) HHI 지수를 이용한 시장 집중도 분석

시장집중도를 측정하는 대표적 지수인 허핀달-허쉬만 지수(Herfindahl-Hirschman index: HHI)¹⁾ 이용하여 부산항 컨테이너터미널 하역시장의 집중도를 분석하였다. Table 5에 나타난 바와 같이, 부산항의 HHI 지수는 2001년 이후 점점 낮아지고 있으며, 특히 2006년 이후 지수가 0.180보다 낮게 나타나고 있다. 이는 부산항 컨테이너터미널 운영시간 시장집중도가 점점 낮아지고 있음을 뜻하는 것이다. 즉, 부산항 내의 많은 컨테이너터미널 운영사(북항 6개사, 신항 5개사)들이 부산항 물동량을 골고루 분할하고 있다는 증거이다. 그렇지만 달리 해석하자면 이는 부산항 내의 항만 경쟁의 강도가 점점 더 심해지고 있음을 나타낸다. 따라서 부산항 컨테이너터미널 하역시장은 다수의 운영사들이 항만하역시장 전체를 분할하고 있는 자연적 독과점 형태를 띠고 있으며, 신항의 추가개장으로 인하여 더욱 경쟁적인 시장구조로 변화하게 될 것으로 예상된다.

Table 5 Trend of HHI Index in Busan Port

연도	2001	2003	2005	2007	2009	2011
지수	0.224	0.190	0.184	0.167	0.134	0.123

자료: 길광수(2012)

2) 독과점적 항만하역시장 구조의 문제점

부산항 컨테이너터미널 하역시장은 완전경쟁시장이나 독점 시장이 아니라, 독과점적시장으로 보는 것이 바람직하다. 이러한 과점시장에서의 경쟁 운영사들은 “이윤간 상호의존성 (payoff interdependence)”을 띠고 있기 때문에, 각 운영사의 행동은 다른 경쟁 운영사의 이윤에 영향을 주고 있다. 그리고 부산항의 운영사들은 경쟁우위 전략변수인 “항만하역료”의 변경(가격인하)을 통하여 시장점유율을 높이려 하고 있는 과점시장의 “가격경쟁 형태”를 보이고 있다고 판단된다.

따라서 상호 협력을 통하여 부산항 하역시장의 과당경쟁을 억제하고 하역시장 전체의 이익증대를 가져올 수 있지만, 전형적인 과점시장 결과인 “비협력적인 가격경쟁”으로 인하여 각 운영사의 이윤은 물론, 부산항 하역시장 전체의 이윤이 감소하는 결과를 초래하고 있는 실정이다.

부산항 컨테이너터미널 운영사간의 가격경쟁으로 인한 하역시장 전체의 불안정화에 대해 상세히 설명하면 다음과 같다. 만약, 부산항에 두 개의 터미널 운영사만 존재하며, 생산능력 또한 거의 동일하다고 가정한다면, 적절한 하역료 P0가 책정되었을 경우에는 두 터미널 운영사 모두 (+)이윤을 획득

하게 되며, 부산항 전체 처리물동량을 적절하게 양분하게 될 것이다(Q=Q1+Q2). 그러나 터미널 1이 처리 물동량 점유율을 높이기 위하여 하역료를 P'로 인하하면, 낮아진 하역료로 인하여 터미널 1의 수요는 증가할 것이다(Fig 3).

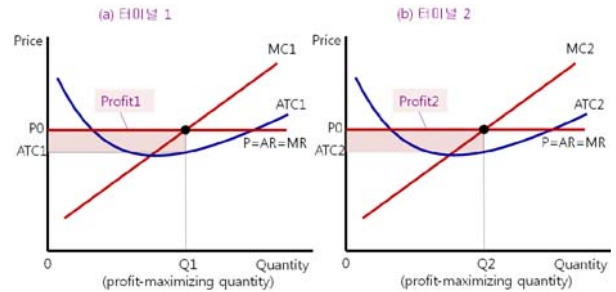


Fig. 3 Oligopolistic Competition in Busan Container Terminal Operating Market

Fig 4에서 보여주는 바와 같이, 반대로 터미널 2는 기존의 항만 하역료 P0를 그대로 유지하는 한, 수요이동으로 인하여 물동량을 터미널 1로 일부 빼앗기게 되고, 그 결과 터미널 2의 이윤은 감소하게 된다. 이러한 터미널 1의 가격인하는 생산능력의 향상으로 인하여 비용곡선 등의 하락으로 인한 결과라고 가정할 수 있으며, 그렇지 않다면 터미널 1 또한 무리한 가격인하로 인하여 이윤 손실을 보게 될 것이다.

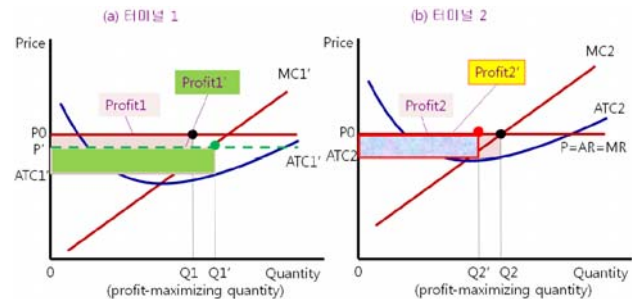


Fig. 4 Result of Non-cooperative Competition in Busan Container Terminal Operating Market

따라서 시장 점유율 하락으로 인한 이윤감소 때문에 터미널 2 또한 하역료를 인하하여 빼앗긴 물동량을 회복하려는 강한 유혹을 가지게 된다. 결국, 항만 터미널 운영사 간의 하역료 인하경쟁으로 인하여 가격은 지속적으로 하락하게 될 것이며, 개별 터미널 운영사의 이윤이 감소함은 물론 부산항 항만 하역시장 전체의 이윤이 감소하는 최악의 결과를 초래할 것이다.

결론적으로, 일정한 항만 물동량을 다수의 컨테이너터미널 운영사들이 과당경쟁적으로 분할하고 있는 독과점적인 시장

1) HHI는 각 시장참가자 시장점유율의 제곱을 합한 값으로 HHI 값이 클수록 시장집중도가 높다고 본다. 즉, 동일하게 N개의 기업이 존재한다고 하더라도 기업별로 시장점유율의 차이가 크면 클수록 커지게 된다. 이 지수는 0과 1사이에서 변화하고 N이 일정한 경우에는 HHI가 커질수록 높은 불균등도를 나타낸다.

형태를 띠고 있는 부산항의 항만하역시장 질서는 완전히 붕괴되었다고 판단된다. 그러나 우리나라의 대표적인 SOC산업의 하나인 항만 하역시장의 불안정화는 하역시장 자체의 이윤감소뿐만 아니라 국가 산업적인 손실로 이어지고 있다. 따라서 모든 터미널 운영사들이 스스로 바람직한 협력 방안을 강구하여 부산항 컨테이너 하역시장의 질서 확립이 필요하다.

4. 부산항 항만하역시장의 안정화 방안

2011년 3월, 부산항 컨테이너터미널 운영사를 대상으로 항만하역시장 안정화 방안에 관한 설문조사를 실시한 결과 총 10개사가 응답했으며 안정화 방안 항목별 실효성 여부를 묻는 문항에 대해서는 응답자에게 복수응답을 허용하였다. 항만하역시장 안정화 방안의 필요성에 관해서는 100% 필요하다는 응답결과가 도출되었다. 안정화방안 항목별 실효성 여부를 묻는 질문에는 하역거래질서를 저해하는 선사 및 운영사대상 환적화물 불륨인센티브 지급제한이 68.9%로 가장 높은 응답률을 보였으며, 다음으로 컨테이너운영사의 공정경쟁규약 제정이 55.6%, 한시적 항만폴링제도의 도입이 48.9%, 항만하역시장 질서 감독기구 설치운영이 44.4%의 순으로 나타났다²⁾.

따라서 앞 절에서 조사·분석한 부산항 컨테이너터미널 하역시장의 현황과 문제점, 시장구조적인 특성분석 및 설문조사 결과 등을 종합 정리하여 다음과 같은 항만하역시장 안정화 방안을 도출하였다.

4.1 법·제도 개선방안

컨테이너 부두의 하역요금 결정체계가 1999년 2월부터 신고제로 전환되어 업체간 하역요금 차별화가 되면서 하역요금 결정방식에 대한 규제의 완화가 경쟁유발효과를 가져왔다는 점은 긍정적으로 평가할 수 있다. 그러나 물동량은 한정되어 있는 반면, 양·하역화물의 수요에 비하여 신항 개장으로 항만 시설(선석)이 과잉공급 됨으로써 컨테이너 부두 운영업체간에 하역요금인하경쟁의 정도가 지나침으로써 컨테이너 하역시장의 왜곡과 더불어 업체의 채산성 악화 등 일련의 부작용이 발생하고 있다. 따라서 업계의 하역요금 자율준수 등 자정노력과 더불어 공익적 관점에서 하역산업의 시장실패라는 시장결과를 시정하기 위해서는 항만운송사업법의 개선을 통한 정부의 규제가 뒷받침 될 필요가 있다.

1) 항만하역 요금결정체계 개선

우선, 항만하역시장에서 나타나고 있는 선사와 하역사간의 불균형적인 시장구조를 시정하고, 하역사간 과당경쟁을 완화할 수 있는 방안으로 현행 항만운송사업법 제10조의 항만하역 요금결정체계에 대한 개선을 검토할 필요가 있다. 현재 수급불균형을 이루고 있는 부산항 항만하역시장에서 터미널 운

영사들이 처리할 수 있는 물량은 해운선사에 의존하고 있기 때문에 해운선사는 상대적으로 우월적 시장지위를 차지하고 있다. 따라서 항만하역시장에서 하역사업자의 시장지위 및 교섭력 강화를 통하여 해운선사에 비해 상대적으로 불평등한 시장구조를 시정하고, 화물유지를 위한 하역사업자간 지나친 가격경쟁의 해소와 적정한 하역요율이 징수될 수 있도록 항만운송사업법 제10조의 개정을 통하여 해운법 제29조와 같은 독점규제법 적용제외를 보다 구체화하는 규정을 마련할 필요가 있다.

2) 요금신고제도의 개선

해운법에서는 외항운송사업자의 운임결정과 관련하여 운임 신고제('90~'99.9) 하에서 나타난 해운시장에서의 운임의 덤핑행위 등 선사의 불공정행위 또는 선사간 과당경쟁을 방지하고, 공정한 해운시장 경쟁질서 확립과 해운산업의 건전한 발전을 도모하기 위해 운임공표제도를 1999년 10월 도입하여 시행해 오고 있다. 동법 제28조 제1항에 의거하여 외항정기화물 운송사업자와 국내항과 외국항에서 정기화물운송사업을 경영하는 외국인은 국토해양부령으로 정하는 바에 따라 운임을 정하여 화주 등 이해관계인이 알 수 있도록 공표하도록 하고, 공표방법은 운임 발효 예정일 5일 전까지 화주 등 이해관계인이 잘 볼 수 있는 곳과 인터넷 홈페이지에 게시하게 되어 있다.

따라서 항만하역요금 신고제도를 개선하는 방안은 크게 2가지로 나누어 볼 수 있는데, 첫째, 신고제도를 폐지하고, 해운법 제28조와 같이 하역요금공표제도를 도입하는 것이다. 둘째, 항만하역요금의 경우에도 신고하역요율을 선사 등 이해관계인이 알 수 있도록 항만운송사업법상의 단순 요금신고제를 개선하여 현행 신고제에 요금공표제를 병행하는 것을 고려할 수 있을 것이다. 이와 같이 하역사업자가 산정한 하역요금 또는 신고한 하역요율을 선사 등 이해관계인들이 알 수 있도록 외부에 공표함으로써 하역사업자 및 선사 등의 자율준수를 간접적·심리적으로 유도할 수 있고, 이를 바탕으로 항만하역시장에서의 하역요금의 덤핑행위 등 하역사업자의 불공정행위 또는 하역사업자간의 과당경쟁 방지 및 공정한 하역시장 경쟁 질서 확립을 도모할 수 있을 것이다.

3) 공정경쟁규약의 제정

독점규제법 제23조 제4항에서는 부당한 고객유인을 방지하기 위하여 사업자 또는 사업자단체가 자율적으로 경쟁규약을 제정할 수 있도록 하고 있다. 따라서 사업자 또는 사업자단체는 유관기관 및 사업자 등의 의견을 수렴하여 당해 시장에서 사업자간에 시행할 경쟁규약을 제정하고, 이를 시행·운영하기 위한 공정경쟁기구로 자율공정경쟁협의회 내지 자율규약심의 위원회를 구성하여 회원사의 불공정 거래행위를 조사·처리하고, 규약의 제·개정 등을 자체적으로 수행 할 수 있다. 이러한 공정경쟁규약을 제정하여 운영하고 있는 산업분야는 예선업

2) 안정화방안 항목별 실효성 여부를 묻는 문항에 대해서는 응답자에게 복수응답을 허용하였다.

협회(2009.3.4 공정위 승인)를 비롯하여 통신판매중개업협회 및 제약협회 등 여러 산업분야에서 많이 활용되고 있다.

따라서 항만하역시장의 공정한 거래질서 확립을 위하여 항만하역업분야 공정경쟁규약의 제정을 검토해 볼 필요가 있다. 이러한 공정경쟁규약 제정을 통하여 과도한 요금할인, 음성적 리베이트 및 이면계약의 체결 등 부당한 고객유인과 같은 회원사의 불공정 거래행위를 근절함으로써 현재의 비정상적인 가격할인 경쟁을 차단하고, 하역업체간 서비스 품질의 경쟁 및 정상적인 가격할인을 통한 경쟁을 유도함으로써 적정하역요금 준수를 가능케 하며, 이를 통해 사업자간의 과열경쟁 내지 과열적 경쟁으로 인한 시장질서의 혼란을 최소화 할 수 있을 것으로 기대된다.

4) 조사 및 자료제출요구권 개선

현행 항만운송사업법은 하역요금결정체계를 신고제로 운용하면서 하역사업자의 신고요금 준수를 담보하기 위하여 하역사업자가 '정당한 사유 없이 운임 및 요금을 인가·신고된 운임 및 요금과 다르게 받은 경우'에는 항만운송사업의 등록을 취소하거나 6개월 이내의 기간을 정하여 그 항만운송사업의 정지를 명할 수 있도록 하고 있다. 또한 그 사업의 정지가 그 사업의 이용자 등에게 심한 불편을 주거나 공익을 해칠 우려가 있는 경우에는 사업정지처분을 갈음하여 500만원 이하의 과징금을 부과할 수도 있다. 그러나 하역요금 신고수리기관인 국토해양부(지방해양항만청)에 신고요금 준수여부 및 신고된 요금이 실제와 다른지 여부에 대한 조사를 할 수 있는 권한은 물론, 이를 관련 자료를 확보하는데 필요한 자료제출요구권 등 그 권한 준부가 불명확하기 때문에 하역요금의 허위신고가 의심되거나, 부당요금징수에 관하여 제3자가 신고를 하더라도 이를 조사하고 처벌하는 것이 현실적으로 어려운 측면이 있다.

따라서 신고수리기관에 하역요금준수에 관한 조사권한 또는 조사에 필요한 자료제출요구권을 부여하고 불응에 대한 벌칙근거를 마련하는 등 주무부처의 감독권한을 강화할 필요가 있다. 이와 더불어 감독권한을 가진 기관이 조사권한을 남용하지 못하도록 감독기관의 조사 및 자료제출요구권 행사 한계의 설정 또한 필요하다.

5) 표준하역단가 기준표 작성

현행 하역요금의 신고제 하에서는 신고수리기관인 국토해양부나 지방해양항만청에서 신고된 요금이 공공복리 증진을 위하여 건전한 항만하역시장 운영에 적정한지의 여부 등을 판단할 수 있는 제도가 부족하다. 따라서 신고요금의 적정 여부 등을 판단하기 위한 기초자료로 활용할 수 있도록 항만물류협회 등을 통해 항만별 또는 부두별 '표준하역단가 기준표'를 작성하여 행정지도 및 처분을 위한 참고자료로 활용할 필요가 있다. 이를 근거로 신고요금이 지나치게 낮을 경우 당해 하역사업자에게 요금산출내역 등에 관한 소명자료 등을 요청할 수 있도록 해야 한다.

6) 하역업체간 비정상적인 할인요금 신고 활성화

그리고 항만하역시장의 안정화는 시장사업자의 자율적 시정노력이 무엇보다 중요하다고 할 수 있다. 그러나 한정된 물량과 하역사업자간의 과당 경쟁으로 인한 현재의 하역시장 불안정화를 볼 때 하역사업자간 자율적 시정에는 그 한계가 있어 보인다. 또한, 하역시장을 감독하는 기관의 역할과 감독기관의 권한 등으로 볼 때 하역시장 조정자 역할을 기대하기 어렵다고 판단된다. 따라서 신고포상금제도를 도입하여 하역사업자 상호간의 감시·감독을 통해 하역요금 덤핑 등 시장 질서를 교란행위를 신고하도록 유도하는 방안을 고려할 필요가 있다.

4.2 항만풀링제도 도입방안

현재 부산항 컨테이너터미널 하역시장의 하역요금 안정화를 위해서는 터미널 운영사간의 협력·제휴가 필요하다. 오래전부터 UNCTAD(1996)에서 터미널 운영사간 경쟁으로 인한 하역요금 덤핑과 항만 시장질서 문란을 해결하기 위해 항만(컨테이너터미널 운영사)간 제휴를 권고하였다.

해운산업 분야에서 대표적인 제휴방안으로는 컨테이너 정기선사들이 활용하고 있는 해운동맹, 풀링제도, 공동운항, 컨소시엄, 조인트 벤처, 전략적 제휴 등이 있으며, 벌크선사의 벌크풀(Bulk Pool)제도, 그리고 한일항로에서 국적선사간의 화물공동관리제(Cargo Pooling System)와 화물적취상한제(Cargo Ceiling)를 들 수 있다. 따라서 부산항의 하역시장 안정화를 위해 터미널 운영사들이 협력하여 항만풀링제도(Port Pooling System)를 도입할 필요가 있다고 본다.

효율적인 항만풀링제도의 운영을 위해서는 선사와 운영사간의 하역계약은 개별 운영사가 별도로 체결하고 관리하지만, 운영사를 관리감독 할 수 있는 항만풀링 운영관리 기구를 구성하여야 한다. 이렇게 구성된 운영관리 기구는 컨테이너터미널 운영사별 처리물량 상한제(Handling Cargo Ceiling) 도입을 통한 운영사간의 과당경쟁을 억제시킬 수 있다. 상한물량제 하에서는 각 운영사들은 물량확대를 위한 무리한 가격인하정책에 대한 아무런 인센티브가 없기 때문에, 정해진 처리물량 내에서 자사의 비용곡선을 낮추어 더 많은 이윤을 추구하려고 노력하게 될 것이다. 한편 시설, 장비, 인력의 공동 활용, 터미널 운영비용 공동 부담, 상한물량 처리실적에 따른 항만풀링공동기금 관리를 통한 컨테이너터미널 운영사의 안정적 수입 확보 및 공동 마케팅 추진 등을 지원해야 한다.

따라서 항만풀링제도를 시행함으로써 기대되는 효과는 다음과 같다. 첫째, 항만시설 공급 조정, 둘째 컨테이너터미널 운영사간 과당경쟁 방지 및 하역료 안정화, 셋째 컨테이너터미널 시설, 장비, 인력 활용도 제고, 넷째 정부의 (부산항) 신항 개발 및 운영의 안정적 추진, 마지막으로 항만(부산항) 이용 선사 및 화주 등 고객에 대한 서비스 질 향상을 기대할 수 있을 것이다.

그러나 항만풀링제도는 자유시장 경제 논리에 어긋나며, 특

히 운영사간의 공동행위를 합법화하지 않는 한 공정거래에 관한 법률에 위배되는 행위이다. 그리고 선사의 반발과 서비스 개선을 위한 노력저하로 해외 항만에 비해 경쟁력이 저하되어 오히려 부산항 물동량 증가에 역효과를 가져올 수 있는 문제점을 지적되기도 한다. 따라서 이 제도는 컨테이너 물동량 증가 추이를 고려하고 항만시설 수요와 공급이 균형을 이루는 시점까지 한시적으로 운영하여야 한다.

4.3 물량연동 임대료제도의 도입방안

부산항 하역시장 안정화의 실효성을 높이고, 터미널 운영사간의 과당경쟁 가능성을 억제시키기 위해서는 현행 고정임대료체계의 보완이 필요하다. 물동량 연동 임대료제는 과거에 시행되었던 이익공유제³⁾와 비슷한 부분이 있으나, 이 제도는 기준물량 초과량에 대한 강력한 제재를 부과함으로써, 과당경쟁 잠재성을 보다 확실히 억제토록 하기 위한 임대료 체계이다.

따라서 물동량 연동 임대제도를, 각 컨테이너터미널의 적정 하역능력에 알맞은 기준 물량을 산정하고, 정해진 상한 물량에 대한 기본 임대료를 산정한다. 그리고 기준 물량 대비 초과 또는 감소 처리실적에 대하여 각각 추가 임대료와 안정화 기금(Fund)을 징수하여 과도한 물량처리 경쟁을 억제시키고자 하는 방안이다.

그러나 이제도의 효율적인 시행을 위해서는 기준물량 산정에 필요한 적정하역능력의 정확한 산정이 필요하다. 그리고 상한 물량에 대한 기본 임대료와 추가 임대료 등의 산정방법은 임대인인 BPA의 임대료 수입 감소 또는 운영사의 이윤 감소에 영향을 주기 때문에 산정기준에 대한 이해 당사자간의 협의가 요구된다.

5. 결 론

전통적으로 국가 경제발전의 기간산업으로 인식됨으로써 막대한 투자비가 소요되는 항만 건설은 공공재(Public Goods)로 국가에 의하여 개발되고 운영되어 왔다. 그러나 오늘날 해운 및 항만산업의 환경변화로 인하여 민간투자자에 의한 항만개발 및 운영이 증가되는 추세이나, 국가경제 발전을 위한 주요 육성 산업이라는 인식은 여전하다. 컨테이너선박의 항만 기항 형태가 Hub-&-Spoke 방식으로 바뀐에 따라, 중심항만이 되기 위하여 세계 주요항만들은 국가 내, 지역 내 또는 국가간에 치열한 물량 유치 경쟁을 벌이고 있다. 그러나 항만간의 과도한 경쟁, 특히 항만가격경쟁은 항만 터미널 운영사 자체뿐만 아니라 국가 전체의 경제적 손실로 이어지고 있다. 따라서 국외 주요 항만국가들은 자국의 항만 또는 지역권 내의 항만들간의 무리한 경쟁은 지양하고 있으며, 오히려 상호 협력하는 방안을 강구하고 있는 추세이다.

국내 대표적인 컨테이너항만인 부산항의 경우, 신항 개장으로 인한 공급증가와 글로벌 대형선사의 우월적 지위를 이용한 요금 인하 요구로 인하여 북항과 신항간 및 북항내 물동량 유치 경쟁은 서비스 경쟁이 아닌 가격경쟁을 부추기는 부작용을 발생시켜, 하역료 인하에 따라 컨테이너터미널 운영사의 재정수지가 악화되고 있는 실정이다.

이러한 부산항은 다수의 운영사들이 일정한 항만수요에 대해 가격경쟁으로 처리물량을 확보함으로써 인해 경쟁 운영사의 이윤에 영향을 주고 있는 불안정한 과점시장이라 판단된다. 그리고 협력을 통하여 부산항 하역시장의 과당경쟁을 억제하고 하역시장 전체의 이익증대를 가져올 수 있지만, 전형적인 과점시장 결과인 “비협력적인 가격경쟁”으로 인하여 각 운영사의 이윤은 물론, 부산항 하역시장 전체의 이윤이 감소하는 결과를 초래하고 있다.

본 연구는 해운항만환경의 변화에 따른 부산항의 컨테이너 터미널 운영현황을 살펴보고, 부산항 항만하역시장 구조분석을 통한 문제점을 파악하였다. 그리고 부산항 컨테이너 터미널 운영사를 대상으로 하역시장안정화에 대한 설문조사 결과를 통하여, 부산항 항만하역시장을 안정화시키기 위한 방안을 마련하여 항만하역시장의 거래질서를 확립에 기여했다는 것에 의의를 찾을 수 있다.

반면 항만산업과 같은 공익산업분야의 경우 자유경쟁원리로 인하여 경제적 비효율이 초래되거나, 불공정한 결과가 나타날 수도 있기 때문에 공익을 위해서 정부의 규제가 필요할 수 있다. 그렇지만 시장에서의 경제적 효율성 확보와 사회·경제적 정의를 실현하기 위해서는 자유·공정경쟁을 통하여 경쟁력 없는 운영사의 퇴출 유도로 하역시장 구조조정을 꾀할 수 있기 때문에, 지나친 정부의 규제는 항만하역시장의 수요자(선사)와 공급자(운영사) 모두를 고려하지 않는 불공정한 조치라는 비판도 따를 수 있다.

본 연구에서 제시된 하역시장 안정화 방안 중 법·제도적 개선방안 및 물량연동 임대료 제도 도입 방안이 효과적으로 시행되기 위해서는 정부 및 항만공사의 적극적인 제도 개선을 위한 노력이 필요하다. 항만풀링제도는 항만시설 수급 불균형으로 인한 하역시장 과당경쟁 문제점을 해결할 수 있는 하나의 대안이라 할 수 있으며 컨테이너터미널 운영사간의 새로운 협력모델이 될 수 있다. 이를 성공적으로 실천하기 위해서는 북항과 신항의 컨테이너터미널 운영사간 상호 신뢰와 협력에 기반을 윈윈전략에 대한 공감대 형성이 중요하다.

후 기

본 연구는 한국항만물류협회의 “항만하역시장 안정화 방안 연구”과제 내용 일부를 발췌하여 정리했습니다.

3) 이익공유제란, 부정확한 물동량 예측으로 인한 고정임대료 납부 손실을 줄이고, 터미널 당 산정된 기준물량의 초과처리 실적으로 인한 수입에 대해 임대인과 임차인이 일정비율로 공유하여 임차인에게 재정적인 인센티브를 제공하는 방식이다.

참 고 문 헌

- [1] 국토해양부(2011), 항만컨테이너물류 주요통계.
- [2] 고현정, 길광수(2011), “컨테이너터미널 운영사의 기업경쟁력 평가에 관한 연구”, 한국항해항만학회지, 제35권, 제8호, pp. 667-675.
- [3] 길광수(2009), “컨테이너 항만하역산업의 관리·운영 정책방향”, 월간 『물류와 정책』, 한국해양수산개발원.
- [4] 길광수(2010), “우리나라 컨테이너 항만산업의 당면과제와 향후 정책방향”, 계간 『해양물류연구』, 한국해양수산개발원.
- [5] 길광수(2012), “부산항 컨테이너부두 통합운영 방안”, 계간 『해양수산』, Vol. 2, No. 2, 한국해양수산개발원.
- [6] 김성철, 류동근, 이동희(2008), “SWOT/AHP 방법을 이용한 인천항만공사의 발전 방안에 관한 연구”, 한국항해항만학회지, 제32권, 제3호, pp. 193-198.
- [7] 김형태(2006), 부산 북항과 신항 연계 활성화 방안 연구 보고서.
- [8] 부산항만공사(BPA)(2010), 부산항 컨부두 시설능력 비교 검토 및 적정 입대료 책정방안 연구용역 보고서.
- [9] 부산항만물류협회(2011), 내부자료.
- [10] 한국해양수산개발원(2006), 우리나라 항만경쟁력 제고는 항만간 코퍼티션 실천으로, 해양수산동향, Vol. 1213.
- [11] 한국항만물류협회(2011a), 2011년 항만하역 요람.
- [12] 한국항만물류협회(2011b), 항만하역시장 안정화 방안 연구 보고서.
- [13] Notteboom, Theo, Jean-Paul Rodrigue(2012), “The corporate geography of Global container terminal operators”, Maritime Policy & Management, Vol. 39, No. 3, pp. 249-279.
- [14] Ryoo, Dong-Keun(2011), “A Conceptual Framework of Port Cooperation”, International Journal of Navigation and Port Research, Vol. 35, No. 7, pp. 581-588.
- [15] Ryoo, D. K., Cho, G. I., Lee, K. D. & Kim, S. J.(2009), “The motivation of the Strategic Alliance between Ports Using AHP”, International Journal of Navigation and Port Research, Vol. 33, No. 7, pp. 483-490.
- [16] UNCTAD(1996), “Potentialities for regional port cooperation”, Report No. UNCTAD/SDD/PORT/5, UNCTAD secretariat.
- [17] Wang, M.(2007), “Port cooperation & Competition among Korea, Japan and China: from the perspective of shipping network & port development”, International Conference of Logistics, Shipping and Port Management.

원고접수일 : 2012년 06월 14일

심사완료일 : 2012년 10월 18일

원고채택일 : 2012년 11월 05일