

## 부산항 신항과 부산진해경제자유구역의 연계 발전 방안

송계의\*

### A Study on Succeeding Together-Busan New Port & BJFEZ

Gyeeui Song

**Abstract :** The purpose of this paper is to suggest a plan on succeeding together-Busan New Port & BJFEZ(that is, port hinterland development). This study deals with the terms of three connection growth factors which are a firm's subjective factors, a industrial environment factors, and a governmental policy factors. According to analysis results of the factors, a firm's subjective factors(4.11 score) are scored the most ones of connection growth factors of Busan New Port & BJFEZ, to be compared with a governmental policy factors(4.01 score). with a industrial environment factors(3.92 score). Therefore, first of all, Busan New Port & BJFEZ have to promote connection growth through as follows, a firm's subjective factors : (1) to procure competitiveness through establishment of connection growth model, (2) to promote concentrated marketing strategy & market response ability, (3) speedy meeting to customer's needs, (4) to procure reliability of Busan New Port & BJFEZ. And, the next, Busan New Port & BJFEZ have to promote connection growth through considering a governmental policy factors, a industrial environment factors.

**Key Words :** Busan New Port, BJFEZ, Connection Growth, Port hinterland Development

---

▷ 논문접수: 2012.02.15   ▷ 심사완료: 2012.03.27   ▷ 게재확정: 2012.03.28

\* 이 논문은 2011년도 동서대학교 "Dongseo Frontier Project" 지원에 의하여 이루어진 것임

\* 동서대학교 국제학부 국제물류학전공 부교수, gesong@dongseo.ac.kr, 051)320-1635

## I. 서론

세계경제의 장기 침체 속에서도 동북아시아를 중심으로 한 지구촌 무역 및 경제활동의존도는 더욱 증대되고 있으며, 경쟁이 가속화되고 있다. 이러한 상황 하에서 국제물류의 중심지 역할을 수행해 온 부산항은 우리나라의 대표적인 항만으로서 경쟁력을 갖추고 발전해 왔다. 현재 부산항 신항의 개발은 동북아 중심항만(Hub Port) 건설을 추구함과 동시에 항만과 도시기능이 조화되고 비즈니스 및 정보거점공간이 결합된 펜타형 항만을 건설한다는 원대한 계획 하에 추진되고 있다.

그런데 동북아 항만의 Hub Port 경쟁이 더욱 치열해 지고 있다. 중국 항만들, 즉 상하이항, 홍콩항, 선전항, 칭다오항, 닝보항, 다롄항, 톈진항 등이 항만개발과 발전전략에 힘입어 두 자리 수 이상의 무서운 성장을 지속하고 있다. 이 결과 부산항 물동량의 증가세가 둔화되고 있으며, 향후 몇 년 이내에 줄어들 우려도 있다.

또한 최근의 항만개발은 종합 국제물류서비스의 집합체로서, 국제물류기능, 산업경쟁력 확보를 위한 종합산업기지화, 자체 물동량 창출을 위한 경제유발 종합기지화, 지역경제 활성화를 기할 수 있는 부가가치항만, 친수 공간 확보 및 문화 활동의 복합기능화 등을 기할 수 있는 형태로 이루어지고 있다.

즉 국제분업화 및 SCM체제의 확산은 국제물류의 급격한 발전을 가져왔지만, 이에 대응하기 위해서는 항만을 중심으로 무역활동의 플랫폼을 구축하고, 대규모 항만배후부지를 개발하여 국제물류기지화를 기하여야 하는 새로운 부가가치 창출 노력이 있어야 한다.

그러므로 항만배후부지의 개발이 항만의 성공여부를 좌우한다는 관점에서, 부산항 신항과 부산진해경제자유구역(BJFEZ)을 연계발전시킬 필요성이 있으며, 이에 본 논문에서는 부산항 신항과 BJFEZ의 개발현황과 과제를 알아보고, 이를 토대로 평가요소를 개발하여 실증분석함으로써 부산항 신항과 BJFEZ의 연계발전 방안에 대하여 평가요소별로 분석하는데 그 목적을 둔다.

## II. 선행연구 및 시사점

### 1. 선행연구

부산항 신항과 BJFEZ의 연계발전과 관련된 직접적인 논문은 아니라도 항만배후부지 개발과 관련된 논문 및 발표는 최근에 많이 이루어지고 있다. 그 만큼 최근에 이슈화되

고 있으며, 시급성과 필요성이 강조되고 있기 때문이다.

<표 1> 선행연구

연구자	내용
최광수 외2(2005)	우리나라 항만배후단지의 개발방향 및 효과에 대한 실증연구
이성우 외3(2007)	국제분업화에 따른 항만배후단지 기업유치 방안 연구
이성우(2007)	우리나라 항만배후단지 물류혁신 클러스터화 방안
이기환 외2(2008)	부산항 신항 컨테이너터미널 배후단지 조성사업의 경제성 평가에 관한 연구
허윤수(2008)	부산 신항 배후 국제산업물류도시개발과 물류비즈니스 연계 방안
유주영(2009)	인천항 배후물류단지 실태분석을 통한 개선방안 연구
하영석 외1(2009)	컨테이너 항만배후단지의 유치산업 분석
마문식(2010)	인천항 배후단지의 지역경제 과급효과에 관한 연구
서수완(2010)	신항 국제물류 경쟁력 강화를 위한 BJFEZ 역할 및 과제
최성희(2010)	항만배후단지 입주 결정요인에 관한 연구 - 광양항 항만배후단지를 중심으로 -
정홍자 외1(2011)	부산항 신항 배후단지 활성화 방안에 관한 연구
서문성(2011)	경영환경 변화에 따른 부산항 신항 배후단지 발전전략에 관한 연구
김율성 외1(2011)	항만 배후부지 경쟁력 평가에 관한 연구

최광수 외2(2005)은 우리나라 항만배후단지의 개발방향과 효과에 대하여 실증연구를 하여 배후단지의 개발에 따라 각 분야별로 효과가 어느 정도 나타나고 있는지 분석하였고, 이성우 외3(2007) 및 하영석 외1(2009)은 각각 국제분업화에 따른 항만배후단지에의 기업 유치 방안과 컨테이너항만 배후단지에 어느 산업을 유치해야 보다 경제성이 있는지를 연구·발표하였으며, 더욱 이성우(2007)는 우리나라 항만배후단지 물류혁신 클러스터 방안에 대하여 연구하여 항만배후단지에 산업별 업종별로 그룹을 나누어 클러스터화하는 것이 보다 효과적이라고 주장하였다.

항만배후부지의 경제성 및 경쟁력을 평가한 논문도 있다. 이기환 외2(2008)은 부산항 신항 컨테이너터미널 배후부지 조성사업에 대하여 요소별로 경제성을 평가하였으며, 김율성 외1(2011)은 AHP기법을 활용하여 항만배후부지 경쟁력 평가요인들의 중요도를 분석 발표하였는데, 물류 요인이 62.3%로 가장 중요함을 나타냈고, 그 다음으로 배후경제요소(27.3%), 도시 및 정책요인(10.4%) 순이라고 주장하였다.

허윤수(2008)는 부산 신항 배후 국제산업물류도시개발과 물류비즈니스 연계 방안으로 국제물류네트워크를 강화하여 올바른 국제산업물류도시와 부산신항 배후단지 비즈니스모델을 정립하여야 한다고 하고, 서비스 증진형, 신속 배송형, 부가가치형, 시장 확대형 비즈니스 연계방안을 제기하였다.

유주영(2009) 및 마문식(2010)은 각각 인천항 배후부지 실태분석과 인천항 배후단지

의 지역경제 파급효과에 대하여 연구하여 지역경제에 기여할 수 있는 형태로 배후단지를 개발하는 것이 매우 중요하다고 주장하였으며, 최성희(2010)은 광양항 항만배후단지를 중심으로 항만배후단지 입주 결정요인에 관하여 연구하였는데, 부산항 신항의 배후단지인 BJFEZ의 연계발전전략을 구상하는데 참고가 많이 될 것으로 보인다.

이 밖에도 정홍자 외1(2011)는 부산항 신항 배후단지 활성화 방안에 관하여 연구하였으며, 서문성(2011)은 경영환경 변화에 따른 부산항 신항 배후단지 발전전략에 관하여 연구하여 단계별로 개발되는 항만배후지역이 체계적이고 기능적으로 조화있게 개발되어야 한다고 주장하였다. 또한 서수완(2010)은 부산 신항이 발전하기 위해서는 자체 물동량 창출을 위한 배후부지의 활성화가 절대적으로 필요하며, 이를 위해 부산·진해 경제자유구역과 부산 신항의 연계발전 발전 전략이 중요하다고 하였다.

## 2. 시사점

항만배후단지의 개발 및 기업체 유치방안 등에 관하여 연구 발표한 논문은 다수 존재한다. 그만큼 항만개발과 배후단지개발은 연계성이 크며, 특히 자체 수요 물동량 창출이라는 점에서 배후단지의 개발은 새로운 항만개발 발전전략의 기본요소가 되고 있기 때문이다. 따라서 항만배후단지의 개발이 기업체 유치를 통한 물동량 창출이라는 관점에서 그동안 연구가 많이 진행되었다고 볼 수 있다.

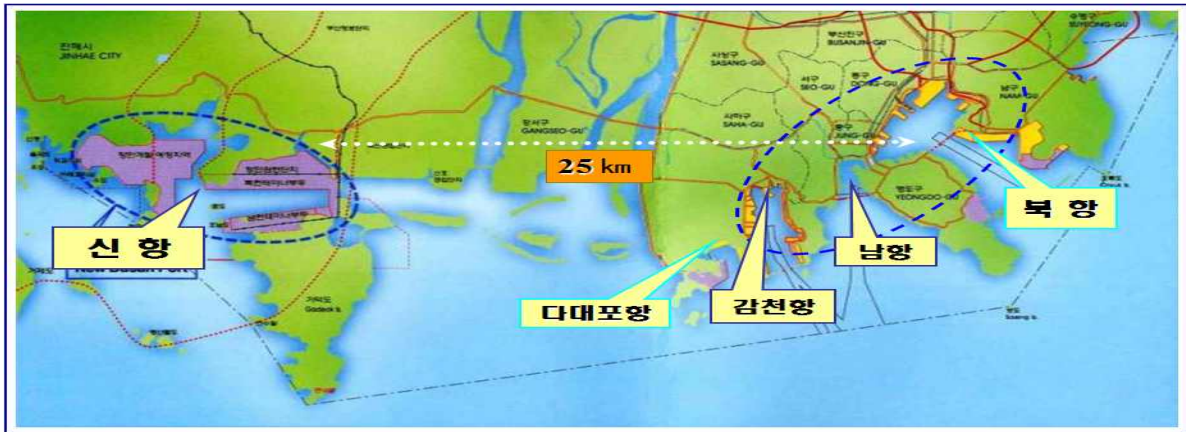
그런데 부산항 신항과 BJFEZ의 연계발전 분야는 새로운 요소가 많이 존재한다. 단순한 배후부지 개발 차원을 넘어 경제자유구역의 특성이 가미되어야 하고, 단순 물동량 창출 차원을 넘어 항만배후부지 개발은 종합 국제물류서비스의 집합체로서, 국제물류기능, 산업경쟁력 확보를 위한 종합산업기지화, 자체 물동량 창출을 위한 경제유발 종합기지화, 지역경제 활성화를 기할 수 있는 부가가치항만, 친수 공간 확보 및 문화 활동의 복합기능화 등을 기할 수 있는 형태로 추진되어야 하기 때문이다.

따라서 본 논문에서는 부산항 신항의 개발과 연계하여 BJFEZ의 개발전략을 실증분석하고, 부산항 신항 배후부지를 종합 국제물류서비스의 집합체 기지로 개발하는데 필요한 요소별 전략을 연구하였다는데 그 의의가 있다.

## III. 부산항 신항의 개발과 현안과제

### 1. 부산항의 입지 및 북항 재개발

<그림 1> 부산항의 입지



자료: 부산항만공사.

<그림 2> 부산 북항재개발 및 북항대교 건설 현황



자료: 부산항만공사.

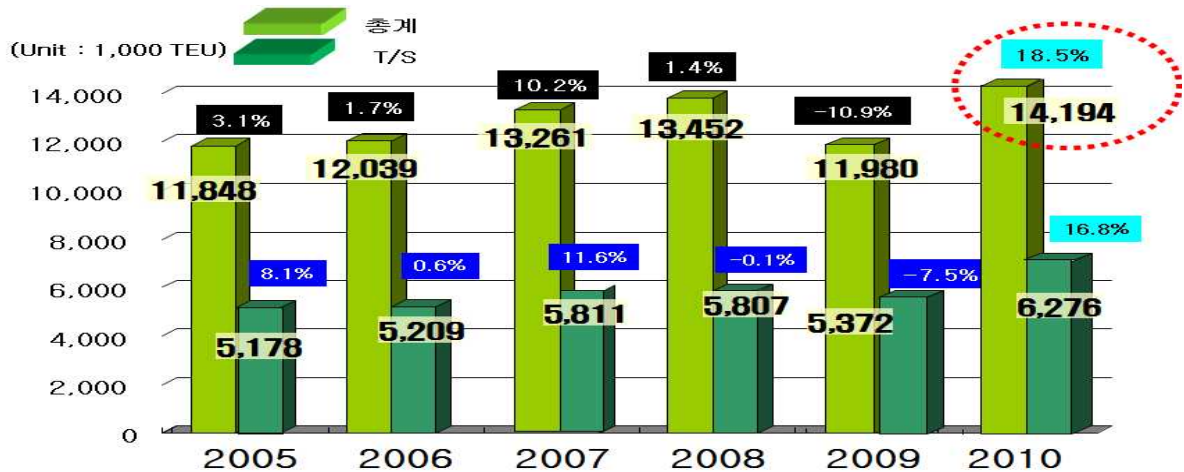
부산항은 세계 5위의 컨테이너 처리항만으로 동북아 최대의 국제 환적항만이며, 국내 1위의 항만이고, 세계 150 개국 500 여개 항만과 네트워크가 형성되어 있는 세계적인 항만이다.

부산항은 컨테이너를 주로 취급하는 북항과 신항, 다목적 부두들로 구성되어 있는 감천항, 남항, 다대포항 등으로 이루어져 있다. 문제는 컨테이너를 주로 취급하고 있는 부산 북항과 신항이 불과 25km 정도 떨어져 있으며, 두 개의 항만이 공존하기 어려운 상황에서 물동량 유치를 위해 출혈경쟁이 불가피하다는 점이다.

따라서 부산 북항은 일부이지만 이미 북항재개발이 이루어지고 있으며, 점차 북항 전체로 확대하여 나갈 계획이다. 그러므로 북항 재개발이 확대되면 자연스럽게 부산 북항에서 처리하던 컨테이너 물동량 등은 신항으로 이전하게 되고, 북항의 부두기능은 재배치되어야 할 것이다.

## 2. 부산항의 컨테이너 처리 물동량 실태

<그림 3> 부산항의 컨테이너처리 물동량



자료: 부산항만공사.

<표 2> 2010년 세계 주요항만 컨테이너화물 처리실적

(단위 : 천TEU, %)

순위 ('10)	순위 ('09)	항만	국가명	2009년		2010년	
				물량	증가율	물량	증가율
1	2	상하이	25,002	△10.6	29,069	16.3	
2	1	싱가포르	25,866	△13.5	28,431	9.9	
3	3	홍콩	20,983	△14.3	23,611	12.2	
4	4	선전	18,250	△14.8	22,509	23.3	
5	5	부산	11,980	△10.9	14,194	18.5	
6	8	닝보/저우산	10,503	△6.4	13,144	25.1	
7	6	광저우	11,190	1.7	12,550	12.2	
8	9	칭다오	10,260	△6.7	12,012	17.1	
9	7	두바이	11,124	△5.9	11,600	4.3	
10	10	로테르담	9,743	△9.8	11,146	14.4	

주: Containerization International 및 각 항만 홈페이지 등 참조.

부산항의 컨테이너 처리 물동량은 2004년 이래 지속적으로 증가해 와 2008년도에는 13,452천TEU를 처리하였다. 그러나 2009년도에는 글로벌 경제위기 여파로 10.9% 감소한 11,980천TEU를 기록하였는데, 이것은 미국(23.7% 감소), 중국(17.7% 감소), 일본(7.6% 감소) 등 주요 교역국간 물동량이 급감한데 그 원인이 있다. 하지만 2010년도에

는 다시 18.5% 증가한 14,194천TEU를 기록하였다.

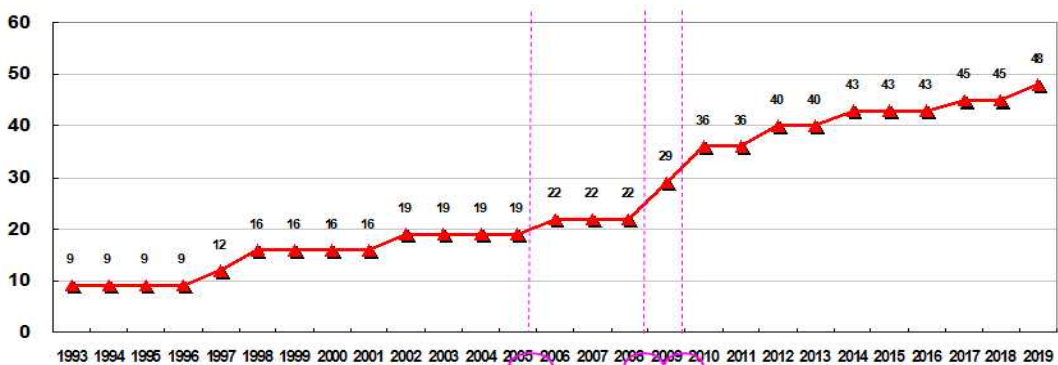
2010년도 기준 세계 주요항만의 컨테이너처리실적을 보면 1위 상하이항, 2위 싱가포르항, 3위 홍콩항, 4위 선전항에 이어 부산항이 2009년도와 같이 5위를 차지하고 있다. 문제는 6위부터 10위까지의 항만물동량 처리실적과 부산항의 처리실적이 큰 차이가 없어 발전전략을 잘 구사하지 않으면 언제라도 10위권 밖으로도 밀려 나갈 수 있다는 사실이다. 특히 부산항과 교역하는 각 국가의 물동량이 중국(23.3%), 일본(16.0%), 미국(15.7%) 3개국에 전체의 55%가, 그리고 환적물량의 63.7%가 편중되어 있어, 이들 3개 국가의 교역 환경 변화에 지나치게 큰 영향을 받고 있다는 점이다.

더구나 부산항의 전체적인 물동량과 환적 물동량이 중국 항만의 성장과 국내 항만들과의 경쟁 등의 영향을 받아 점진적으로 증가율이 감소 추세를 보이고 있다. 최근 상하이, 광저우, 심천, 닝보, 두바이 등 주변 경쟁항만들의 지속적인 성장으로 부산항의 물동량 증가율이 감소세를 보이고 있다. 또한 북중국 항만, 즉 칭다오, 다롄, 톈진 항만 등의 개발이 가속화되고 있고, 2007년 8월에는 부산항에 기항하던 MSC가 닝보항으로 기항지를 바꾸는 등의 요인으로 환적물량이 많이 감소하였다. 따라서 부산항이 세계 5위 항만을 유지하는 것이 위태로워지고 있으며, 전체적인 물동량 감소는 부산 북항과 신항을 상생할 수 없게 하여 경쟁에 따르는 많은 부작용을 낳고 있다.

### 3. 공급과잉과 북항 물동량의 신항 이전 가속화

<그림 4> 부산항 선석수 현황 및 전망 (1993 ~ 2019)

선석 수



자료: 부산항만공사.

부산항 신항의 개발이 가속화되면서 2005년 이후 물동량 처리능력이 2배가 되어 부산항이 전체적으로 공급과잉 상태가 일어나고 있다. 즉 2005~2010년 5년 사이에 부산항의 선석 수는 <그림 4>에서 알 수 있듯이 약 2배 증가하였으며, 개발이 계속된다면 2019년도에는 48개 선석에 이를 것으로 추정된다. 결과적으로, 충분한 물동량 확보가 어려운 현실 속에서 항만시설 수급 불균형으로 인한 북항과 신항 간의 과열경쟁이 지속되고 있다.

또한 신항의 I-1단계 3선석, II-1단계 4선석, II-2단계 4선석 등 추가 선석 개발 및 운영이 본격화되면서 부산 북항 물동량이 신항으로 이전되고 있다. 즉 부산항만공사와 KMI가 추정한 자료에 의하면, 중장기적으로 하역능력 기준으로 신항으로 물동량이 이전하여 2015년에는 하역능력과 물동량이 비슷하게 되어 결국 신항에서 전체의 63.4%인 월간 90만 TEU를 처리할 것으로 예상하고 있으며, 북항에서는 전체의 36.6%인 월간 52만 TEU를 처리할 것으로 예상하고 있다.

<표 3> 월간 하역능력과 처리 물동량 비교

(단위 : 천TEU, %)

'09년	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12
북항	776 (86.6)	685 (84.6)	789 (80.3)	797 (81.0)	762 (78.5)	737 (74.6)	746 (73.9)	757 (74.1)	787 (75.5)	810 (74.7)	807 (74.5)	838 (75.4)
신항	120 (13.4)	125 (15.4)	194 (19.7)	187 (19.0)	209 (21.5)	251 (25.4)	263 (26.1)	265 (25.9)	255 (24.5)	274 (25.3)	276 (25.5)	273 (24.6)
합계	895 (100)	810 (100)	982 (100)	985 (100)	971 (100)	988 (100)	1,009 (100)	1,021 (100)	1,042 (100)	1,084 (100)	1,083 (100)	1,110 (100)
'10년	01	02	03	04	05	06	월 하역능력 (2010)		2015 예상			
							월 하역능력	월 하역능력	월 물동량			
북항	817 (77.0)	744 (73.5)	864 (72.2)	726 (60.4)	730 (58.0)	709 (58.1)	52만TEU 100%	53만TEU 36.6%	52만/월 (632만/년)			
신항	244 (23.0)	269 (26.5)	332 (27.8)	476 (39.6)	527 (42.0)	512 (41.9)	63만TEU 100%	91만TEU 63.4%	90만/월 (1,094만/년)			
합계	1,061 (100)	1,013 (100)	1,196 (100)	1,201 (100)	1,257 (100)	1,221 (100)	115만TEU 100%	142만TEU 100%	144만/월 (1,726만/년)			

자료 : 부산항만공사 / KMI 일부수정

주 : 감천항 컨테이너 물동량(일반부두, 감천한진)은 부산북항 물동량으로 간주

( )는 각항의 비중임. 비중은 1TEU 단위에서 계산, 신항 3,4단계 2015년 개장, 2015년 하역능력비율로 물동량 분산 전제

결론적으로 말해, 현재의 상황이 지속되면 신항으로의 물동량 이전은 불가피한 것이다. 신항-북항간 바지셔틀 운행 지원, 신항 개장 초기 컨테이너세 차별 부과(현재 폐지), 신항 I-1단계 3선석 BPA 매입 등 신항개발 위주의 정책도 일조한 결과를 낳았다.



실제로 북항기항 대형 얼라이언스인 TNWA 등이 약 250만 TEU 가량의 북항 물량을 대거 신항으로 이전하여 북항의 공동화를 가속화하고 있다.

#### 4. 북항 재개발과 물동량 신항 이전

현재 북항 재개발이 진행되고 있다. 북항의 1부두, 2부두, 3부두, 중앙부두는 항만재개발로 인해 기능이 폐쇄되고 친수공간으로 개발되고 있으며, 국제여객부두는 2014년까지 현 기능을 유지하고 그 이후에는 기능을 폐쇄하기로 되어 있다. 또한 북항 재개발과 더불어 항로 최고 높이 60m의 북항대교가 건설 중이다.

따라서 궁극적으로는 북항 안쪽지역에 위치한 부두는 모두 친수공간으로 재개발하고 그 기능을 신항 등으로 이전해야 한다는 논리가 성립한다. 이렇게 해야 북항 재개발로 인한 여러 가지 문제점을 해결하고 북항이 진정한 부산 시민의 공간으로 거듭날 수 있기 때문이다.

#### 5. 북항 시설 노후화와 물동량 신항 이전

북항은 개장한 이래 반세기가 지나 야드 시설 등이 노후화되어 있어 전반적인 항만생산성이 저하되고 있고, 특히 불충분한 수심으로 인해 초대형 선박이 접안하는 것이 어려운 상태에서 세계적인 항만 및 신항과의 공정 경쟁이 불가능한 것이 현실이다.

즉 북항 부두의 약한 지반으로 인해 Tandem 40-foot Lifter와 같은 첨단 장비의 도입을 통한 생산성 향상이 불가능하며, 상대적으로 높은 유지보수비용 부담이 불가피한 상태이다. 또한 신항에 비해 북항 자성대부두 등은 협소한 야드 면적으로 인해 선사들에게 무료장치기간을 충분히 제공할 수 없고, 점차 추세로서 완전히 자리를 잡아가고 있는 On-Dock 시스템을 충분히 가동할 수 없어 선사들에게 추가비용이 발생하는 Over-Storage로 인해 영업적 불이익을 감수해야 하는 실정이다.

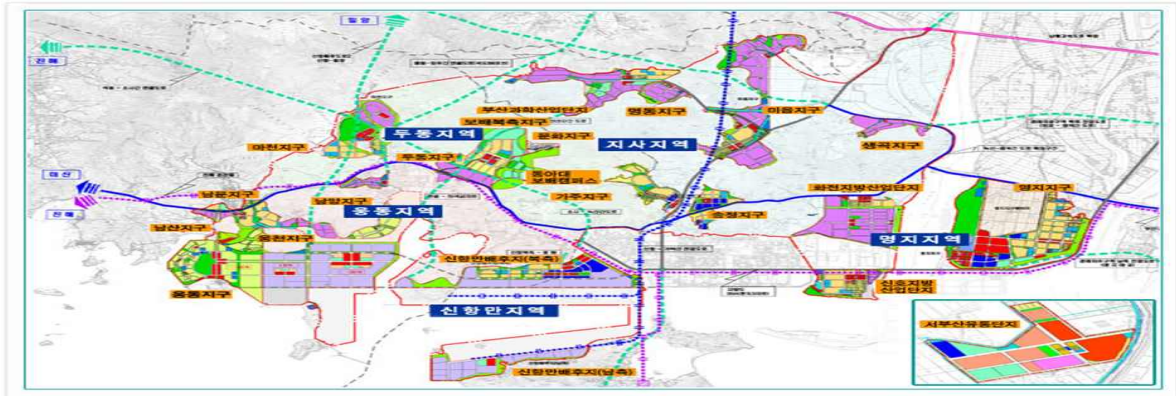
한편 8,000TEU급 이상의 초대형 선박에 필요한 수심 16m 이상을 확보하는 것이 어려운 상황에서 주요 선대의 이탈 원인이 되고 있는 실정이다. 최근 머스크선사가 11,000TEU급 엠마호를 선대에 투입하면서, 동북아 지역에서 부산 북항 기항을 제외한 주요 원인의 하나는 수심 16m의 확보 문제인 것으로 나타났다.

### IV. BJFEZ의 개발과 현안과제

#### 1. BJFEZ 개발 현황

부산광역시 강서구 및 경상남도 창원시 진해구 일원에 위치한 BJFEZ은 총면적 83.1 km<sup>2</sup>, 계획인구 243,000명, 사업기간 2003~2020(I-1단계 2006, I-2단계 2015, II 단계 2020), 사업비 15조 2,314억원으로 하여 개발할 예정이다.

<그림 5> BJFEZ 개발 현황



자료: 부산진해경제자유구역청.

<표 4> 지역별 개발계획

지역별	I-1단계 (2003~2006년)	I-2단계 (2007~2015년)	II 단계 (2016~2020년)
신항만지역	○ 북측배후부지 - 물류, 국제·해사/주거·지원		○ 남측배후부지 - 물류·유통/지원 시설
지사지역	○ 부산과학지방산업단지 - 첨단생산, 주거·지원 - 전문교육·R&D	○ 미음지구 - 도심형 첨단산업 ○ 명동지구 - 메카트로닉스, 정보 통신 ○ 생곡지구 - 신재생에너지	○ 송정지구 - 국제업무·해사/ 주거·지원
명지지역	○ 신호산업단지 - 첨단생산/주거·지원	○ 명지·화전지구 - 첨단산업, 국제·해사 /첨단생산, 주거· 지원 ○ 서부산유통지구 - 물류·유통/주거·지원	-
용동지역	-	○ 용동·남문·남양·남산·와성·웅천지구 - 여가·휴양, 주거·지원/교육·R&D, 첨단 산업	○ 용동지구 여가·휴양/물류· 유통
두동지역	-	○ 두동·가주·마천지구 - 첨단산업, 주거·지원, 국 제업무 ○ 보배캠퍼스·보배북측지구 - 전문교육·R&D ○ 문화지구 - 웅천도요지 복원 정비	-

자료: 부산진해경제자유구역청.

총 5개 지역별을 구분하여 개발 예정인데, 신항만지역의 북측 배후부지와 남측배후부지의 개발이 핵심이며, 이 밖에도 물류과정상의 유통가공, 분류, 포장, 보관기능을 포함하여 자체 물동량 창출을 위한 제조 기능까지 포함하는 복합국제물류기지로 개발하는 것이 목표이다.

## 2. 신항과 BJFEZ 연계발전 모델 정립

항만과 배후부지를 성공적으로 개발·운영하는 대표적인 사례로는 로테르담항만의 Distripark, 싱가포르항만의 배후단지, 상해항만의 루차오강 배후물류단지 등이 있다. 이를 모델로 삼아 부산항 신항과 BJFEZ도 연계발전 모델을 정립하여 효율적인 발전전략을 구사하여야 한다.

즉 부산항 신항은 극대형선(ULCC) 위주로 특화하여 세계적인 글로벌 컨테이너항만으로 발전을 도모하고, BJFEZ은 부산항 신항의 세계적인 네트워크를 이용하여 부가가치 창출형 배후산업단지로 육성하여야 한다. 이를 위해서는 BJFEZ의 항만과의 연계성을 부각시키고, 조립가공 무역지대 조성을 통한 항만연계 수출입 용이성을 부각시켜야 하며, 글로벌 수평적 분업 생산체제에 부응한 조립가공 전진기지화를 도모할 뿐만 아니라 지역경제 발전을 전제로 한 개발전략을 구사하여야 한다.

## 3. BJFEZ 개발과 물동량 창출

항만을 발전시키고 유지하는 가장 기본요건은 물동량의 확보이다. 그런데 차세대형 항만은 배후부지를 개발함으로써 자체 수요 물동량을 창출하는 형태이다. 즉 차세대형 항만은 종합물류기지로서의 역할을 수행하기 위해 항만배후부지를 개발하여야 하는데, 이 종합물류기지 역할 중 가장 중요한 내용이 자체 물동량 창출이다.

그러므로 신항 배후물류단지인 BJFEZ은 부산항의 세계적인 네트워크를 이용해 부가가치 있는 물동량 창출형 배후산업단지 등 종합물류기지로 개발하여야 한다. 항만과 연계하는 것은 기본이고, 글로벌 스탠다드한 기업환경 조성을 통해 외국기업 유치에 기여하여야 하며, 항만과 경제자유구역의 연계 시너지 효과를 부각시킨 기업 유치전략과 글로벌 통합 생산 및 물류거점으로서 최적지임을 부각시킨 기업 유치전략이 필요하다.

한편 부가가치 창출형, 화물 물동량 창출형 배후물류단지의 개발을 통해 자체 수요 물동량 창출을 기하여야 하며, 첨단화된 거대 항만과 배후물류단지를 연계시켜 개발하여 항만복합물류 클러스터를 조성함으로써 물동량 확보에 시너지 효과를 창출해야 한다.

#### 4. 효율적인 항만- BJFEZ 거버넌스의 구축

종전의 관료적·계층적 지배구조에서 오는 경직성과 비효율성을 해결하고자 공공부문의 새로운 관리·운영방식으로 도입된 거버넌스(Governance)는 전통적으로 정부의 역할인 공공서비스의 제공과 관련하여 중앙정부, 지방정부, 정치 사회단체, 비영리단체, 민간조직 등 다양한 구성원들로 이루어진 네트워크(연계, 상호작용)를 강조하는 개념이다.

부산항과 관련하는 주체들은 너무나 많다. 화주업체, 선사, 복합운송주선업자, 터미널 운영사, 부산광역시, 창원시, 부산지방해양항만청, 부산항만공사, 시민단체 등이다. 이러한 많은 주체들의 관계를 공고히 묶어 SCM체제를 구축하고, 효율적인 거버넌스 체제를 구축한다면 시너지 효과가 매우 크게 나타날 것이다. 그러므로 부산광역시와 창원시 간 협력 체제를 구축하는 것을 기본으로 하여, 관련기관, 시민 및 주민과 함께하는 부산항과 BJFEZ의 발전모델을 개발하는 것이 필요하다.

### V. 부산항 신항과 BJFEZ의 연계발전 방안

#### 1. 연구모형개발 및 설문조사

##### (1) 연구모형개발

부산항 신항과 BJFEZ의 연계발전 방안을 모색하고, 연계발전 요인이 어디에 있는지를 다각적으로 분석하기 위해 그 요인을 신항과 BJFEZ 기업측면(주관적인 요인), 산업환경측면, 정부정책측면 등으로 분류하여 분석하는 모델을 개발·적용하였다. 선행연구를 바탕으로 연계발전 요인을 분류하였고, 요인별 5점 만점의 설문조사와 100분을 평가분석모형을 적용하였다.

부산항 신항과 BJFEZ의 연계발전 방안 요인의 평가영역 개발을 위해 관련 문헌의 평가 영역과 관련 당사자 인터뷰를 통해 얻은 평가영역을 비교 분석한 후 이들의 공통영역을 바탕으로 평가항목을 도출하였다. 이를 주관적인 요인, 산업환경적인 요인, 정부정책적인 요인 3개영역으로 분류하여 평가항목을 정리한 것이 <표 5>이다(B.C. Ghosh · Tan Wee Liang · Tan Teck Meng · and Ben Chan, 2001).

부산항 신항과 BJFEZ의 연계발전은 기업내부역량을 나타내는 주관적인 요인, 산업환경적인 요인 및 정부정책적인 요인이 상호작용하여 나타난 결과라고 할 수 있다. 세

가지 측면에서의 연계발전 요인은 다음의 관점에서 분석될 수 있다.

- ① 부산항 신항 및 BJFEZ 스스로 생각하고 있는 주관적 요인은 무엇인가?
- ② 우리나라 경제성장 및 산업성장(항만산업 포함)과 같은 산업환경적인 요인은 무엇인가?
- ③ 부산항 신항 및 BJFEZ 육성과 같은 정부정책적인 요인은 무엇인가?

<표 5> 연계발전 방안 평가항목

분류	문항	주요내용
주관적인 요인	F1	신항의 집중화된 시장전략 및 친시장적인 능력
	F2	BJFEZ의 집중화된 시장전략 및 친시장적인 능력
	F3	신항의 신속한 고객 욕구 충족 및 신뢰성 확보
	F4	BJFEZ의 신속한 고객 욕구 충족 및 신뢰성 확보
	F5	신항 및 BJFEZ의 연계발전 모델 정립을 통한 경쟁력 확보
	F6	신항 및 BJFEZ 입주업체의 수익성 개선
	F7	신항의 포토마케팅 전략
	F8	BJFEZ의 기업유치전략
	F9	신항 및 BJFEZ의 친환경적인 운영 전략
	F10	관련 기업 및 기관 간 SCM 전략화
산업환경적인 요인	E1	경제성장으로 인한 물동량 증가
	E2	신항 및 BJFEZ의 항만물류산업 클러스터화
	E3	신항과 BJFEZ의 인프라 확충
	E4	신항과 BJFEZ 규모의 적정성
	E5	BJFEZ의 복합기능 정도(유통가공, 분류, 포장, 보관, 제조 등)
	E6	신항과 BJFEZ의 네트워크 정도
	E7	신항과 BJFEZ의 지역경제 기여도
	E8	글로벌 스탠다드한 기업환경 조성
	E9	배후 연계교통망 확충
	E10	BJFEZ의 최적 산업유치 정도
정부정책적인 요인	P1	항만 및 경제자유구역 관련 법제의 선진화
	P2	부산시 및 창원시의 협력체제 구축
	P3	부산항만공사와 BJFEZ의 재정자립도 및 독립성
	P4	효율적인 신항과 BJFEZ의 거버넌스 체제 구축
	P5	정부 및 지자체의 인센티브(보조금, 세제지원) 제공 여부
	P6	BJFEZ 규제조건의 완화 정도
	P7	BJFEZ 토지분양가격 및 임대료
	P8	신항과 BJFEZ의 개방 정책
	P9	신항과 BJFEZ의 연계 육성정책
	P10	신항과 BJFEZ의 외자유치 정책

평가항목 중 주관적인 연계발전 요인으로는 신항과 BJFEZ의 집중화된 시장전략 및 친시장적인 능력, 신항과 BJFEZ의 신속한 고객 욕구 충족 및 신뢰성 확보, 신항 및 BJFEZ의 연계발전 모델 정립을 통한 경쟁력 확보, 신항 및 BJFEZ 입주업체의 수익성

개선, 신항의 포토마케팅 전략, BJFEZ의 기업유치전략, 신항 및 BJFEZ의 친환경적인 운영 전략, 관련 기업 및 기관 간 SCM 전략화 등이 있다.

산업환경적인 연계발전 요인은 경제성장으로 인한 물동량 증가, 신항 및 BJFEZ의 항만물류산업 클러스터화, 신항과 BJFEZ의 인프라 확충, 신항과 BJFEZ 규모의 적정성, BJFEZ의 복합기능 정도(유통가공, 분류, 포장, 보관, 제조 등), 신항과 BJFEZ의 네트워크 정도, 신항과 BJFEZ의 지역경제 기여도, 글로벌 스탠다드한 기업환경 조성, 배후 연계교통망 확충, BJFEZ의 최적 산업유치 정도 등의 평가요소로 이루어져 있다.

정부정책적인 연계발전 요인으로는 항만 및 경제자유구역 관련 법제의 선진화, 부산시 및 창원시의 협력체제 구축, 부산항만공사와 BJFEZ의 재정자립도 및 독립성, 효율적인 신항과 BJFEZ의 거버넌스 체제 구축, 정부 및 지자체의 인센티브(보조금, 세제지원) 제공 여부, BJFEZ 규제조건의 완화 정도, BJFEZ 토지분양가격 및 임대료, 신항과 BJFEZ의 개방 정책, 신항과 BJFEZ의 연계 육성정책, 신항과 BJFEZ의 외자유치 정책 등의 평가요소로 구성되어 있다.

## (2) 설문조사

본 연구의 목적을 달성하기 위해 평가항목에 대한 설문조사를 실시하였다. 설문조사는 부산항 신항 및 BJFEZ 관련 종사자 중 중견관리자와 학계 등의 전문가를 대상으로 주로 인터넷 설문조사를 하였으며, 일부는 방문 인터뷰 조사를 하였다(2011년 11월 ~ 2011년 12월).

많은 표본을 구하는 것 보다는 부산항 신항 및 BJFEZ의 실제 관련당사자와 심층 인터뷰를 통해 평가항목에 대해 토론형태의 설문조사를 실시하였다. 총 설문 대상표본 수는 50여 곳이었으나, 실제 유효표본 수는 45개이었다.

## 2. 연계발전 방안 분석결과

### (1) 대분류 세 가지 연계발전 요인의 분석

<표 6> 대분류 세 가지 요인의 분석결과(평점 5점 만점)

분류	문항	평균평점
주관적인 요인	F1 ~ F10	4.11
산업환경적인 요인	E1 ~ E10	3.92
정부정책적인 요인	P1 ~ P10	4.01

부산항 신항 및 BJFEZ의 연계발전 요인 중 대분류 세 가지 요인에 대한 분석결과는 “주관적인 요인”이 4.11점, “산업환경적인 요인”이 3.92점, 그리고 “정부정책적인 요인”이 4.01점이었다. 따라서 부산항 신항 및 BJFEZ의 연계발전을 위한 가장 근본적인 요인은 부산항 신항 및 BJFEZ의 연계발전 모델 정립을 통한 경쟁력 확보, 집중화된 시장전략 및 친시장적인 능력, 신속한 고객욕구 충족 및 신뢰성 확보 등 주관적인 연계발전 요인으로, 산업환경적인 요인이나 정부정책적인 요인 보다 월등히 앞서는 평균평점을 기록하였다.

그 다음 순위는 산업환경적인 요인(3.92점) 보다 정부정책적인 요인(4.01)이 더 높은 점수를 기록하고 있는데, 이것은 항만 및 경제자유구역의 개발과 발전은 공공성과 인프라 성격이 큰 분야로서 국가정부의 정책적인 배려 없이는 올바른 발전을 기약하기 힘들다는 것을 나타낸 것이다.

(2) 주관적인 요인 분석

<표 7> 주관적인 요인의 분석결과(평점 5점 만점)

분류	문항	평점	평균평점
주관적인 제고요인	F1	4.4	4.11
	F2	4.4	
	F3	4.3	
	F4	4.3	
	F5	4.6	
	F6	3.8	
	F7	3.6	
	F8	4.0	
	F9	3.6	
	F10	4.1	

주관적인 요인은 신항 및 BJFEZ 자체 및 입주기업의 자체 역량을 의미한다. 이 요인 중에서는 “신항 및 BJFEZ의 연계발전 모델 정립을 통한 경쟁력 확보” 항목이 4.6점으로 가장 높은 점수를 기록하였으며, “신항 및 BJFEZ의 집중화된 시장 전략 및 친시장적인 능력” 항목이 4.4점, “신항 및 BJFEZ의 신속한 고객 욕구 충족 및 신뢰성 확보” 항목이 4.3점, “관련 기업 및 기관 간 SCM 전략화” 항목이 4.1점, “BJFEZ의 기업 유치전략” 항목이 4.0점 등 4.0 이상의 상위 점수를 기록하였다. 이 분석결과로 볼 때, 부산항 신항과 BJFEZ의 연계발전을 위해서는 연계발전 모델을 정립하여 올바른 방향으로 추진해 나가는 것이 가장 중요하다는 것을 보여주고 있다. 그 다음으로는 집중화된 시장전략, 신속한 고객대응 등 기업 자체의 친시장적인 능력이 중요하다는 결론

이고, 특히 관련 기업 및 기관 간 SCM 전략화도 높은 점수를 획득하고 있어 부산항 신항과 BJFEZ의 연계발전을 도모하기 위해서는 반드시 고려하여야 할 사항이다.

특이한 사항은 “신항의 포토마케팅 전략” 항목과 “신항과 BJFEZ의 친환경적인 운영 전략” 항목이 각각 3.6점으로 가장 하위의 점수를 획득하고 있다는 점이다. 이것은 포토마케팅이나 친환경적인 운영전략 그 자체가 중요하지 않아서가 아니라 부산항 신항과 BJFEZ의 연계발전 전략과는 직접적인 관련성이 떨어진다는 의미로 해석하여야 할 것이다.

### (3) 산업환경적인 요인 분석

<표 8> 산업환경적인 요인의 분석결과(평점 5점 만점)

분류	문항	평점	평균평점
산업환경적인 요인	E1	4.4	3.92
	E2	3.9	
	E3	4.2	
	E4	3.8	
	E5	4.1	
	E6	3.8	
	E7	3.8	
	E8	3.6	
	E9	4.0	
	E10	3.6	

산업환경적인 연계발전 요인은 부산항 신항 및 BJFEZ 자체 및 입주기업의 경영활동과 관련된 시장기반과 환경적인 요인을 의미한다. 이 요인 중에서는 우리나라의 “경제성장으로 인한 물동량 증가” 항목이 4.4점으로 가장 높은 점수를 기록하였으며, “신항과 BJFEZ의 인프라 확충” 항목이 4.2점, “BJFEZ의 복합기능 정도(유통가공, 분류, 포장, 보관, 제조 등)” 항목이 4.1점, “배후연계 교통망 구축” 항목이 4.0점 등 4.0 이상의 상위 점수를 기록하였다. 이 분석결과로 볼 때에, 부산항 신항과 BJFEZ의 연계발전을 위해서는 경제성장으로 인한 물동량 증가가 가장 중요한 환경적인 요인으로 나타나고 있다. 이것은 항만의 발전은 물동량 없이는 불가능함으로 보여주는 것이며, 그 다음 순위의 BJFEZ의 복합기능화, 인프라 확충 및 배후 연계교통망 확충 등은 모두 자체 수요 물동량 확보와 관련이 있는 것으로, 결국은 항만배후부지의 개발을 통한 물동량 확보가 가장 기본적인 요소임을 시사하고 있다.

그 다음으로는 “신항 및 BJFEZ의 항만물류산업 클러스터화” 항목이 3.9점, “신항과 BJFEZ 규모의 적정성”, “신항과 BJFEZ의 네트워킹 정도”, “신항과 BJFEZ의 지역경제



기여도” 항목이 각각 3.8점을 기록하고 있는데, 이것은 부산항 신항과 BJFEZ의 연계 발전을 위해서는 항만물류산업의 클러스터화, 규모의 적정성, 네트워크 정도 및 지역경제에의 기여도 요소도 대체로 간과하여서는 않된다는 것을 의미한다고 볼 수 있다.

특이할만한 사항은 “글로벌 스탠다드한 기업환경 조성”과 “BJFEZ의 최적 산업유치 정도” 항목이 각각 3.6점으로 최하위 점수를 기록하고 있는데, 이는 글로벌 스탠다드한 기업환경 조성이나 최적 산업유치는 당연한 사항으로 그만큼 반응정도가 낮게 나타난 결과라고 보인다.

(4) 정부정책적인 요인 분석

<표 9> 정부정책적인 요인의 분석결과(평점 5점 만점)

분류	문항	평점	평균평점
정부정책적인 요인	P1	4.6	4.01
	P2	4.0	
	P3	4.0	
	P4	4.2	
	P5	4.0	
	P6	4.0	
	P7	4.2	
	P8	3.6	
	P9	3.8	
	P10	3.7	

항만과 경제자유구역은 공공성과 인프라 성격이 강한 분야로서, 법제의 선진화, 규제 완화, 인센티브 등을 제공하여 연계발전 할 수 있도록 지원하여 주는 정부정책적인 연계발전 요인 중에서는 “항만 및 경제자유구역 관련 법제의 선진화” 항목이 4.6점으로 가장 높은 점수를 기록하고 있고, “효율적인 신항과 BJFEZ의 거버넌스 체제 구축”과 “BJFEZ 토지분양가격과 임대료” 항목이 각각 4.2점, “부산시 및 창원시의 협력체제 구축” “부산항만공사와 BJFEZ의 재정자립도 및 독립성”, “정부 및 지자체의 인센티브(보조금, 세제지원) 제공 여부”, “BJFEZ 규제조건외 완화 정도” 항목이 각각 4.0점 등으로 4.0 이상의 높은 점수를 기록하고 있다. 이것은 부산항 신항과 BJFEZ의 효율적인 연계 발전을 위해서는 우선적으로 법제 정비를 통해 이를 뒷받침해 주어야 하고, 또한 효율적인 거버넌스 체제 구축, 낮은 토지분양가격 및 임대료, 인센티브 제공, 규제완화 등을 통해 부산항 신항과 BJFEZ의 연계 발전을 도모할 수 있도록 지원하여 주어야 함을 의미한다.

특이할 사항으로는 “신항과 BJFEZ의 개방 정책” 항목이 3.6점으로 가장 낮은 점수를

기록하고 있는데, 이 또한 개방 자체가 중요하지 않다는 의미는 아닌 것으로 보이며, 개방은 당연한 것이기 때문에 상대적으로 낮은 점수를 보이고 있다고 생각된다.

## VI. 결론

최근의 항만개발은 종합 국제물류서비스의 집합체로서, 국제물류기능, 산업경쟁력 확보를 위한 종합산업기지화, 자체 물동량 창출을 위한 경제유발 종합기지화, 지역경제 활성화를 기할 수 있는 부가가치항만, 친수 공간 확보 및 문화 활동의 복합기능화 등을 기할 수 있는 형태로 이루어지고 있다.

즉 국제분업화 및 SCM체제의 확산은 국제물류의 급격한 발전을 가져왔지만, 이에 대응하기 위해서는 항만을 중심으로 무역활동의 플랫폼을 구축하고, 대규모 항만배후부지를 개발하여 국제물류기지화를 기하여야 하는 새로운 부가가치 창출 노력이 있어야 한다.

이러한 측면에서 부산항 신항과 BJFEZ 연계발전 방안을 “주관적인 요인”, “산업환경적인 요인”, “정부정책적인 요인” 세 가지로 대분류하여 분석한 결과는 “주관적인 요인”이 4.11점, “산업환경적인 요인”이 3.92점, 그리고 “정부정책적인 요인”이 4.01점이었다. 따라서 부산항 신항 및 BJFEZ의 연계 발전을 위한 가장 근본적인 요인은 부산항 신항 및 BJFEZ의 연계발전 모델 정립을 통한 경쟁력 확보, 집중화된 시장전략 및 친시장적인 능력, 신속한 고객욕구 충족 및 신뢰성 확보 등 주관적인 연계발전 요인으로, 산업환경적인 요인이나 정부정책적인 요인 보다 월등히 앞서는 평균평점을 기록하였다.

그 다음 순위는 산업환경적인 요인(3.92점) 보다 정부정책적인 요인(4.01)이 더 높은 점수를 기록하고 있는데, 이것은 항만 및 경제자유구역의 개발과 발전은 공공성과 인프라 성격이 큰 분야로서 국가정부의 정책적인 배려없이 올바른 발전을 기약하기 힘들다는 것을 나타낸 것이다.

본 연구는 실증분석을 통해 부산항 신항과 BJFEZ의 연계발전 방안에 대하여 평가요소별로 분석하였지만, 연구환경의 한계 때문에 설문조사 대상이 편중되어 있을 수 있고, 단순 평가방법에 의해 도출된 분석결과이므로 보다 다양한 대상의 설문조사와 과학적인 분석방법을 적용하여 분석한다면 보다 실질적인 분석결과를 기대할 수 있을 것이다.

## 참고문헌

- 김율성·김상열, “항만 배후부지 경쟁력 평가에 관한 연구”, 『2011 한국항만경제학회 추계학술대회 발표논문집』, 한국항만경제학회, 2011. 12.
- 마문식, “인천항 배후단지의 지역경제 파급효과에 관한 연구”, 『2010 경제학 공동학술대회 한국항만경제학회 발표논문집』, 한국항만경제학회, 2010. 02.
- 서문성, “글로벌 경영환경 변화에 따른 부산항 신항 배후단지 발전전략에 관한 연구” 『2011 한국항만경제학회 추계학술대회 발표논문집』, 한국항만경제학회, 2011. 12.
- 이수완, “신항 국제물류 경쟁력 강화를 위한 BJFEZ 역할 및 과제”, 신항 물동량 창출을 위한 세미나, 경남발전연구원·창원시, 2010. 09.
- 유주영, “인천항 배후물류단지 실태분석을 통한 개선방안 연구” 인천발전연구원, 2009. 03.
- 이기환·황두건·김명희, “부산항 신항 컨테이너터미널 배후단지 조성사업의 경제성 평가에 관한 연구”, 『항만경제학회지』, 제24집 제4호, 2008. 12.
- 이성우, “우리나라 항만배후단지 물류혁신 클러스터화 방안”, KMI, 2007.
- 이성우·고현정·김찬호·김근섭, “국제분업화에 따른 항만배후단지 기업유치 방안 연구”, KMI, 2007.
- 정홍자·최해범, “부산항 신항 배후단지 활성화 방안에 관한 연구”, 『항만경제학회지』, 제27집 제3호, 2011. 09.
- 최광수·김형일·안승범, “우리나라 항만배후단지의 개발방향 및 효과에 대한 실증분석”, 『항만경제학회지』, 제27집 제3호, 2011. 09.
- 최성희, “항만배후단지 입주 결정요인에 관한 연구 - 광양항 항만배후단지를 중심으로 -”, 『물류학회지』, 한국물류학회, 제20권 제3호, 2010. 09.
- 하영석·조혁수, “컨테이너 항만배후단지의 유치산업 분석”, 『해운물류연구』, 제25권 제1호, 한국해운물류학회, 2009. 3.
- 허윤수, “부산신항 배후 국제산업물류도시 개발과 물류비즈니스 연계방안”, 제2회 부산물류포럼, 부산광역시, 2008. 12.
- 부산항만공사 통계자료.
- Ghosh B.C. · Tan Wee Liang · Tan Teck Meng · and Ben Chan, “The key success factors, distinctive capabilities, and strategic thrusts of top SMEs in Singapore,” *Journal of Business Research*, 51, 2001.

## 국문 요약

# 부산항 신항과 부산진해경제자유구역의 연계 발전 방안

### 송계의

최근의 항만개발은 종합 국제물류서비스의 집합체로서, 국제물류기능, 산업경쟁력 확보를 위한 종합산업기지화, 자체 물동량 창출을 위한 경제유발 종합기지화, 지역경제 활성화를 기할 수 있는 부가가치항만, 친수 공간 확보 및 문화 활동의 복합기능화 등을 기할 수 있는 형태로 이루어지고 있다. 즉 국제분업화 및 SCM체제의 확산은 국제물류의 급격한 발전을 가져왔지만, 이에 대응하기 위해서는 항만을 중심으로 무역활동의 플랫폼을 구축하고, 대규모 항만배후부지를 개발하여 국제물류기지화를 기하여야 하는 새로운 부가가치 창출 노력이 있어야 한다. 이러한 측면에서 부산항 신항과 BJFEZ 연계발전 방안을 “주관적인 요인”, “산업환경적인 요인”, “정부정책적인 요인” 세 가지로 대분류하여 분석한 결과는 “주관적인 요인”이 4.11점, “산업환경적인 요인”이 3.92점, 그리고 “정부정책적인 요인”이 4.01점이었다. 따라서 부산항 신항 및 BJFEZ의 연계발전을 위한 가장 근본적인 요인은 부산항 신항 및 BJFEZ의 연계발전 모델 정립을 통한 경쟁력 확보, 집중화된 시장전략 및 친시장적인 능력, 신속한 고객욕구 충족 및 신뢰성 확보 등 주관적인 연계발전 요인으로, 산업환경적인 요인이나 정부정책적인 요인 보다 월등히 앞서는 평균평점을 기록하였다. 그 다음 순위는 산업환경적인 요인(3.92점) 보다 정부정책적인 요인(4.01)이 더 높은 점수를 기록하고 있는데, 이것은 항만 및 경제자유구역의 개발과 발전은 공공성과 인프라 성격이 큰 분야로서 국가정부의 정책적인 배려없이 올바른 발전을 기약하기 힘들다는 것을 나타낸 것이다.

**핵심 주제어** : 국제물류서비스, 신항과 BJFEZ 연계발전, 항만배후부지, 국제물류기지화, SCM체제의 확산