

선진항만으로의 발전을 위한 제언

이 승 규*

1. 머리말

오늘날 현재 세계경제는 WTO 체제의 정착으로 정보, 통신, 교통의 급속한 발전에 따라 단일시장화가 급진전되고 있으며, 세계 최고의 경쟁력을 확보한 국가와 기업만이 생존하는 무한 경쟁시대를 맞이하고 있습니다. 이에 따라 세계화 기업들은 전세계시장을 대상으로 생산 물류네트워크를 구축하여 초국가적인 글로벌 경영활동을 전개하면서 경영자원의 조달에서부터 제품 생산, 설계, 마케팅, 판매활동에 이르는 경영활동을 공급연쇄관리 개념아래 종합적으로 관리하지 않을 수 없게 되었습니다.

기업경영의 세계화 추세에 따라 효율적인 국제물류관리 능력이 기업의 국제경쟁력을 좌우하는 중요한 요소로 등장하게 되었으며 세계화 기업은 주요 경제권의 항만을 중심으로 국제물류거점체계를 구축하고 있습니다. 또한 세계주요 권역에 위치한 각국 항만간의 물류거점화 경쟁이 치열해지면서 항만은 물류체계상 필수적인 수송경로 기능외에 종합물류 서비스를 제공하는 산업생산공간으로서의 부가가치를 창출하는 중요한 역할과 기능을 수행하지 않을 수 없게 되었으며, 항만관리와 항만물류 네트워크도 세계경제 환경의 변화에 적응할 수 있도록 다양화 및 효율화되어야 하는 요구가 확대되고 있습니다.

항만관리는 국가중심적으로 유지되어온 전통적인 공공개념이 세계 경제 환경에 순응하기 위해 자율화 민영화 정보화 효율화 등을 지향하는 전략적 접근에 의해서 이루어져야 한다는 요구에 각 국가는 부응할 수 밖에 없습니다. 선진항만들의 관리 형태는 총체적으로 정부주도에서 민간주도로 전환되고 있으며, 항만의 세대 발전이 급진전되면서 선진국일수록 항만기능이 물류 거점 기능으로서 인식되고있는 반면, 이익화 개념이 중시되는 상업적 기능으로 전환되고 있습니다.

본인은 부산 벡스코에서 개최되는 한국지능정보시스템학회의 2002년 춘계학술대회의 성공적인 개최를 기원하며 부산항만이 단순한 하역 기능을 제공하는 관문으로서의 역할에서 벗어나 국가경쟁력을 향상시키면서 부가가치를 창출할 수 있는 선진항만으로 나아가기 위한 몇 가지 전략을 제언하고자 합니다.

2. 해운항만환경변화

1996년 1월부터 정기선사들은 제휴를 맺기 시작하여 한진해운을 중심으로 한 유니티드 얼라이언스, P&ON을 중심으로한 그랜드 얼라이언스, 현대상상선을 중심으로 뉴월드 얼라이언스 등 6개의 얼라이언스로 재편되었습니다. 얼라이언스에 포함된 선사간에는 상호 협력을 기반으로 본선 운항, 터미널 자원공유 및 내륙운송에 이르기까지 협조체제를 유지하면서 시장지배력을 확대해

* 국제물류촉진지역연구회 회장, (사)국제해양수산물류연구소 이사

나가고 있습니다. 또한 선사들은 선박을 대형화함으로써 경제의 규모를 누리면서도 한편으로는 운항비용을 줄이기 위하여 기간항로상에 위치한 몇몇 대형항만으로 기항을 줄이게 되는 기항전략의 변화를 가져오게 되었습니다. 선사들이 기항전략을 소수의 대형항만으로 기항하고 나머지 항만은 피더서비스로 연결하는 중심항-주변항체제로 전환함에 따라 적절한 항만시설 확보에 노력하고 있습니다. 나아가 항만이 중심항만으로 자리잡기 위해서는 항만의 배후 경제권에서 나오는 화물을 유치하기 위한 치열한 마케팅활동을 전개하지 않을 수 없게 되었습니다.

또한 항만의 변화가운데 두드러진 것은 항만개발 및 운영에서 상업성이 도입되고 있는 것입니다. 최근 많은 국가들이 민간자본을 투입하여 항만을 건설·운영하거나 또한 정부가 건설했는지라도 민간에게 위탁 임대하여 운영하고 있습니다. 우리나라에서도 1997년부터 부두운영회사제를 도입 국유·국영의 운영체제를 국유·민영의 방식으로 전환하여 운영중에 있으며, 민영화로 인한 성과가 보고되고 있습니다. 또한 컨테이너 전용부두에서도 항만운영의 민영화가 진행되고 있는데 허치슨포트홀링사가 부산자성대부두를 임대운영하고 있는가 하면, 싱가포르의 항만공사가 인천의 남항 개발에 참여하고 있는 것이 한가지 예입니다. 참고로 HPH는 현재 전 세계 15개국에 29개의 터미널을 운영중에 있습니다

또한 세계주요 항만들은 해상운송의 주요 비용절감을 위해 자동화된 새로운 컨테이너터미널의 개발이 활발히 추진되고 있습니다. 네덜란드의 ECT, 독일의 CTA 등은 항만운영에 AGV와 ASC 등 자동화 하역운반기계를 도입함으로써 기술선점 및 인건비 절감의 이중효과를 누리고 있는 상태입니다.

3. 경쟁항만의 허브포트 전략

오늘날 싱가포르가 세계적인 물류중심기지로 발전하게 된 배경을 얘기함에 있어 PSA(Port of Singapore Authority)의 역할을 빼놓을 수 없습니다. 지난 64년 정부기관으로 출범한 PSA는 출범 초기 고작 5km의 부두와 16만km²의 야적장, 2개의 보관창고 시설을 갖춘데 불과했던 싱가포르항을 현재처럼 세계에서 가장 모범적인 컨테이너항만으로 발전시킨 일등공신입니다. PSA는 지난 97년 10월 정부기관인 싱가포르 항만청으로서의 역할을 끝내고 민영화돼 항만운영과 개발은 PSA코퍼레이션이 담당하고 환경과 안전행정은 새로 설립된 MPA(Maritime and Port Authority, 해운항만청)가 담당하는 이원화체제가 도입되었습니다. 즉 상업적 기능은 주식회사 PSA가, 정부행정적 기능은 MPA가 맡게 된 것이며 특히 PSA는 비(非)정부기관화에 그치지 않고 곧 싱가포르 증권거래소에 정부가 보유중인 주식 100%를 상장해 명실상부한 민간 기업화할 계획을 갖고 있습니다. PSA의 발전과정에 우리가 특별한 관심을 가지는 이유는 부산항 역시 내년 중 그동안의 국가 직접관리체제 대신 항만공사(PA)체제가 도입될 예정이라는 점에서입니다. PSA는 싱가포르항에 들어오는 전체 물동량의 약 75~80%에 달하는 환적화물(TS)에 대해 다양한 유치정책을 실시, 로컬화물에 비해 TS에 대해서는 하역료를 대폭 할인해 주고 있으며 빨리 환적되는 화물에 대해서는 높은 할인율을 적용하고 있습니다. PSA는 또 오늘날 싱가포르를 세계 최고의 항만으로 키우는 과정에서 정보기술에 대해 과감하게 투자해 온 것으로 유명합니다. 특히 지난 93년부터 97년까지 정보기술의 연구개발에 2억달러 이상을 투자, 초대형 컨테이너 선박으로부터 쏟아져 나오는 3만여개의 컨테이너를

마치 퍼즐을 맞추듯 필요한 곳에 정확하게 맞춰 이동하는 기술은 세계적인 명성을 얻고 있습니다.

홍콩항의 경우도 예외는 아닙니다. 홍콩항이 싱가포르항을 누르고 세계 1위의 컨테이너항에 올라선 것은 배후에 있는 중국 남부지역 경제특구의 수출입화물을 손쉽게 점유할 수 있었던 것에 기인합니다. 하지만 앞으로의 사정은 크게 달라집니다. 경제특구로 지정된 중국 심천항이 위협적으로 다가오고 있기 때문입니다. 중국 정부는 남부지역엔 심천항, 북부지역엔 상해항을 각각 세계적인 중심항만으로 성장시킨다는 야심찬 계획을 세워두고 있습니다. 홍콩항은 중국 본토와의 수송비용 추가지불 등 높은 물류비용 때문에 갈수록 심천항에 밀릴 수 밖에 없습니다. 이에 따라 홍콩항의 환적비중은 지난 1999년 22% 수준에서 오는 2020년께는 8%로 급격히 감소할 것으로 예상되는 등 환적항으로서의 지위를 상실할 전망이다. 이같은 상황에서 홍콩항은 항만정보화와 해외항만투자를 생존전략으로 삼고 있습니다. 세계 물동량의 추이를 감안해 컨테이너부두를 계속 확장해 나가는 한편 '화물정보화 체계'를 구축, 화물 운송 및 적치까지 무인자동화 시스템을 도입했습니다.

신항 항만대국을 꿈꾸는 말레이시아와 중국의 공통점은 항만건설을 국가적인 전략산업으로 인식, 전폭적인 지원을 하고 있다는 점입니다. 부두건설은 물론 항만배후토지의 저렴한 공급, 통관 등 각종 절차의 과감한 생략, 수요자인 선사의 애로사항 즉각 해결 등 최상의 고객서비스로 후발항의 단점을 극복하고 있습니다. 말레이시아 탄중 펠레파스항(PTP)의 경우도 2000년 3월 개장한 이후 2년도 채 안된 시점에서 연간 2백만TEU의 컨테이너를 처리하는 비약적인 성장을 해 세계를 놀라게 했습니다. 지난 1월말 PTP에서는 의미있는 행사가 열렸는데 중국 대륙과 철도로 연결한다는 것입니다. 현재 진행중인 중국의 서부 대개발을 겨냥, 중국 서남부지방의 수출입 물동량을 선점하기 위한 미래 프로젝트중 하나로 생각합니다. 이로써 탄중 펠레파스항은 땅길 뱃길 하늘길 이 모두 열린 동남아의 전략적 요충지로 우뚝 설 수 있게 되었습니다.

지난 1991년 중국의 대외개방 이후 연평균 30%의 물동량 증가세를 보여온 상해항의 경우도 2000년도에 6백34만TEU의 컨테이너 처리실적을 기록, 네덜란드 로테르담항을 제치고 세계 5위로 도약하면서 7백90만TEU를 처리한 부산항(3위)의 위치마저 넘보고 있습니다. 상해시 항만당국은 부산항 물동량의 약 30%를 차지하는 북중국지역의 화물을 부산항이 아닌 상해항에서 처리할 경우 부산항을 뛰어넘는 것은 시간문제라고 인식하고 있습니다. 그러나 현재의 상해항 여건으로는 이를 실현하기 힘들 것 같습니다. 18개의 컨테이너 전용 선석을 보유한 상해항은 수심이 얕아 초대형선박의 입출항이 어려운데다 조수간만의 차가 심해 하루 2번씩 물때를 맞춰야 하는 단점을 안고 있습니다. 따라서 상해시는 신항개발지인 푸둥지역 외해의 섬인 대·소양산에 52선석 규모의 거대 신항만 건설을 추진하고 있으며, 수심 15미터 이상의 푸둥지역 대·소양산 개발 프로젝트가 성공할 경우 이곳에서만 연간 1천5백만TEU의 컨테이너 처리능력을 보유하게 됩니다. '대·소양산 프로젝트'는 내달중 32km에 이르는 교량건설사업 착공을 시작으로 가시화될 예정입니다.

4. 선진항만으로 발전을 위한 제언

부산해양청은 올해 부산항이 '동북아 환적중심항'으로 발돋움하는 원년으로 삼고 있습니다만 부산항 환적화물의 30% 이상을 차지하는 북중국 화물이 부산항이 아닌 상해항으로 옮겨갈 경우 이 계획은 무용지물이 될 것입니다. 2005년부터 단계적으로 개발, 사용할 예정인 푸둥지역 대·소

양산 52선석 규모의 신항만이 가동되기 시작했을 경우 상해시 당국이 물량 확보를 위해 화물조작료 면제 등을 통해 부산항 물량을 유치해 갈 경우를 가정하지 않을 수 없기 때문입니다.

부산항이 선진 항만서비스 체제를 시급히 구축해야 되는 이유가 여기에 있다고 생각하며, 컨테이너 터미널 등 하드웨어 측면도 중요하겠지만 앞으로는 항만부가서비스, 항만물류, 금융, 정보서비스 등 소프트웨어에서 경쟁력을 높여야 한다고 생각합니다.

부산항은 지난 97년부터 항만활성화를 위해 통과선박 자유항제도를 도입, 운영해 오고 있습니다. 그 실 예로 급유 선박이 부산항에 입항한 전체 통과선박 중 척수로는 80%, 지출금액은 96%를 차지할 만큼 중요한 위치를 점하고 있습니다. 이들 선박은 급유 뿐 아니라 선용품 구입이나 선박수리, 선원교대 등이 함께 이뤄지는 경우가 많으므로 선박용 기름값을 낮춰 통과 급유 선박을 많이 유치하는 것이 통과선박활성화에 가장 효과적이라고 봅니다.

그런데 부산항 등 국내 유류 가격이 경쟁국 주요항 보다 상당히 높아 통과선박의 유치확대에 큰 어려움을 겪고 있습니다. 2002년 2월에 조사된 자료에 의하면 2천톤급 이하 중소형 선박에 주로 쓰이는 벙커C유의 경우 부산항 공급가격이 톤당 190달러로 싱가포르, 홍콩, 로테르담 등보다 최고 30%이상 비싼 것으로 나타났으며, 2001년도 유류 구입을 위해 부산항을 찾은 통과선박은 모두 2천6백24척으로 2000년도의 2천5백60척에 비해 10.6%가 증가했습니다. 하지만 유류 구입을 위해 지출한 비용은 총 1천8백20억원으로 전년도의 2천2백10억원에 비해 18%나 줄었습니다. 이는 2000년의 경우 선박 한척이 9천 3백만원어치의 기름을 넣은 반면 지난해에는 7천만원에 불과한 것으로 적당 유류 구입액이 무려 25%나 감소했습니다. 면담조사에 의하면, 부산항의 유류 가격이 선진항에 비해 비싼 것으로 이유는 국내의 메이저급 정유 4사가 타 업체의 유류 시장진출을 교묘히 막으면서 사실상의 가격담합 체제를 구축했기 때문인 것으로 파악되었습니다.

또한 부산항 선박물품공급업체는 2000년 12월 현재 117개, 종사자 1711명으로서 연간 1조 5천억원의 매출실적을 올리는 고부가가치 창출 산업으로 인식되고 있습니다. 선박물품공급산업이 고부가가치 산업임에도 불구하고, 선박물품 공급업체의 영세성으로 인해 물품의 이용가능성(Availability), 배송의 신뢰성(Reliability) 및 인도시간의 정시성(Speedy delivery time), 제품의 표준성 등 고객서비스 수준이 저수준에 머물고 있는 실정입니다. 선박물품공급의 서비스수준을 제고하기 위해서는 제품의 규격화, 품질의 고급화 및 표준화, 유통물류체계 개선, 제품의 이용가능성 제고가 요구됩니다. 이를 실천하기 위해 부산항 관세자유지역내 선박물품 국제공급센터가 건립이 되어 부산항 입출항 선박에 대하여 원스톱서비스가 제공되어야 한다고 생각합니다. 선박물품공급센터는 국내에서 제조되는 선박물품의 보관 분류 및 배송을 담당하며, 전시를 위한 홍보관 운영, 외국물품 수입 및 물류관리, 물품검사 및 공동마케팅 전략 수립 등 다양한 기능을 제공하는 것이 주요 목표입니다.

다음, 부산항에 교대하는 외국 선원의 외화 가득액을 일인당 US\$500로 선정했을 경우 연간 100,000명의 선원이 교대된다면, 부산항은 연간 US\$50,000,000이상의 외화가득이 가능합니다. 그런데 외국 선원들이 부산항을 기피하는 이유는 교대시 입국사증을 요구하는 등 행정절차가 까다롭기 때문이다. 이에 따라 해운업계에서는 일본, 싱가포르 등에서 도입하고 있는 '무비자 승선제(OK ON BOARD)' 도입을 촉구하고 있습니다. 중국 필리핀 러시아 선원들을 국내에서 교대시키기 위한 비자발급 절차 등을 간소화하고 선원 숙소 등 편의시설을 갖출 경우 연간 약 3천억원의 생산 유발 효과가 있을 것으로 업계는 전망하고 있습니다.

끝으로 부산항의 수리산업에 대해서 몇 말씀드리고 기존연설을 마치고자 합니다. 현재 부산항 수리업체의 기술력은 20년 전 재래 선박을 수리할 수 있는 수준이며, 수리 기술자의 평균연령도 45세 이상으로 수리 기술이 매우 낙후되어 있습니다. 특히 수리업체의 영세성, 시설 투자 및 기술 개발에 투자할 여력은 전무하며, 젊은 기술자의 유인이 매우 어려운 실정입니다. 따라서 정부차원의 기술연구센터를 설립하여, 기술지원 및 재교육을 통한 경쟁력 제고 정책이 뒤따라야 한다고 생각합니다. 특히, 국내에서 제작되는 석유 시추선과 고속선박의 수리는 고급기술이 요구되는 고부가가치 업종이므로 수리기술 확보의 정책적 배려가 요구됩니다. 앞으로 젊은 수리 기술자의 유입을 위하여 정부에서는 외국인 고용확대정책을 실시하는 한편 산업기능요원업체로 지정된 수리업체의 실질적 효과를 주기 위해 산업기능요원의 수를 확대해 줄 것을 부탁드립니다 이것으로 주제발표를 마치고자 합니다. 끝까지 경청해 주셔서 감사합니다.