

우리나라 항만개발정책방향에 관한 연구

A Study on Ports Development Policies in Korea

김병윤*

목 차

- | | |
|------------------|---------------|
| I. 서 론 | IV. 항만개발 정책방향 |
| II. 제반 환경요인 | V. 결 론 |
| III. 항만 성공요소와 특성 | |

Key Words: 항만투자, 항만개발, 항만환경, 항만정책

Abstract

Now we are faced on the national policy to aim at the nationwide logistics center in North-East Asia. To come true, Korean ports developments policies are better off going towards integrated governmental supportive system build-up, activated infra-structures, back-yard developments, legal and institutional system, international co-ordination networks system, customer-oriented port management system like one-stop services, and multi-variate financing resources. Above all, Related governmental institutions strongly have self-confidences and devotional efforts to make them all implemented not losing own way.

* 목원대학교 국제통상·중국학부 교수

I. 서 론

현재 우리 나라는 항만, 공항 및 물류 단지를 글로벌 생산·교역·물류 네트워크와 연계하고 동북아 핵심거점으로 성장시켜 우리 나라를 동북아의 생산·교역·물류산업 그리고 지원기능인 금융, 비즈니스, 부가가치서비스 산업의 중심지로 발전시킴으로써 국부를 창출하려는 동북아 물류중심지화 정책을 추진하고 있다. 이 시기에 항만의 중심적 역할은 지대하므로 장기적 안목에서의 시대적 요청인 중심항만 구축을 위한 정책적인 연구가 매우 필요하다고 본다. 본고에서는 국제물류환경 제반요인을 살펴본 후 우리나라 항만의 강점과 약점을 분석한 뒤 장기적인 항만개발을 위한 정책적 방향에 대한 고찰과 발전적 제언을 함께 하고자 함이다.

II. 제반 환경요인

1. 국제물류환경

(1) 대형항만을 중심으로 한 국제물류체계의 재편

국제물류가 자국중심의 수출입물류체계에서 대형항만 중심의 지역거점 물류체계로 변화(1국가 1거점항만→다국가 1거점항만)함에 따라 중심항(Hub)과 지역피더항(Spokes)으로 해상운송이 양분화 되는 현상이 가속화되고 있다.

물동량 규모 ('86년 기준)에 따른 '86~'96년간 연평균 처리물동량 증가율을 보면 150만 TEU 이상(8개 항만)은 8.3%, 100~150만 TEU (7개 항만)는 8.0%, 50~100만 TEU (13개 항만)는 5.7%, 40~50만 TEU (9개 항만)는 4.2%로 물동량 규모의 집중화 현상이 나타나고 있다.

세계 100대 '컨(컨테이너)' 항만 중 10대 거점항만의 비중은 점차 증가하여 1999년에는 38.6% (7,173만 TEU / 18,563만 TEU)에서 2001년에는 40.4% (8,061만 TEU / 19,976만 TEU)로 2년만에 1.8% 증가세를 나타냈다.

특히 컨테이너 선박의 대형화, 국제정기선사의 거대화 및 글로벌 제휴 확대, 세계적 컨테이너 터미널 운영업체들의 글로벌 항만네트워크 구축 등과 맞물려 Hub & Spokes 체계가 더욱 확산될 전망이며 규모의 경제를 달성하기 위하여 컨테이너 선박의 대형화 추세가 지속될 것이다. 최대선형 추이를 보면 80년대에는 4,000TEU, 90년대에는 6,000TEU, 2000년대에는 10,000TEU로 대형화하고 있으며 MSC, Hapag-Lloyd 등 주요 대형선사들의 7천~10천TEU급 선박 취향이 임박해 있다. 유럽/아시아항로 표준선형

규모를 살펴보면 2000년대 초반에는 3,000TEU에서 2000년대 후반에는 5,500TEU ~ 6,500TEU 규모로 약 2배정도 증가하였으며 최근 주요 국제선사들의 신규건조선박('00~'03, 148척) 표준선형은 5,000TEU이다.

시장환경을 보면 P&OL, Maersk 등 주요 선사들이 총 28개 선사들을 인수합병함으로써 '97년 이후 선사들간 활발한 인수합병이 전개되고 있으며 세계 정기선 해운시장이 3개 글로벌 제휴 그룹과 Maersk-Sealand 및 Evergreen/LT의 2개 초거대 선사에 의한 글로벌 서비스체제로 다음과 같이 재편되었다.

- 그랜드얼라이언스그룹 : Hapag-Loyd/MISC/NYK/COOL/P&OL
- 뉴월드 얼라이언스 그룹 : 현대상선/APL/MOL
- 유나이티드 얼라이언스 그룹 : 한진해운/Senator/UASC

글로벌 제휴그룹 및 초거대 선사의 시장 지배력 현황을 보면 세계 20대 주요 '컨'선박 소유국가의 '컨'선박수/선복량 : 2,080척/3,929천TEU(2000년 기준)이며 글로벌 제휴그룹 및 초거대 선사의 '컨'선박수/선복량 : 1,164척/2,787천 TEU(2000년 기준)로 2000년 기준으로 '컨'선박의 56.0%, 선복량의 70.9%를 차지하고 있으며 2003년에는 '컨'선박의 59%, 선복량의 76%를 차지할 것으로 전망된다.

터미널 운영업체 및 선사의 글로벌 경영 추진으로 터미널 운영권확대 및 유치경쟁이 치열한 가운데 Sea-Land는 홍콩, 카오슝, 로테르담 등 13개항에 전용터미널을 확보하였고 P&O Ports는 21개항에 HPH는 17개항에 PSA는 11개항에 전용터미널을 확보하였다. 오늘날 HPH, PSA 등 8대 터미널 운영업체들이 전세계 물동량의 37.5%인 84백만 TEU를 처리하고 있다. ('01기준)

(2) 고부가가치형 물류산업이 대형항만에 집중하는 추세 확산

글로벌 기업들이 생산성 향상을 위한 전략의 일환으로 생산품의 조립·가공 및 배송 등 고부가가치를 창출하는 종합물류센터를 거점항만에 집단적으로 설치하는 추세로 글로벌 공급망관리(GSCM: Global Supply Chain Management) 체제의 확산과 제3자물류(3PL: Third Party Logistics)의 활성화와 맞물려 종합물류센터의 대형항만 집중화 현상이 더욱 가속화하고 있다. GSCM이란 원자재를 세계 각지에서 조달, 거점 생산공장에서 부품을 생산하고 지역거점물류센터에서 조립하여 전세계 판매망으로 접근하는 관리기법을 말하며 3PL은 다국적기업들이 생산성 제고를 위하여 제품생산, R&D 등 핵심사업에 역량을 집중하고, 운송부분은 별도의 물류전문회사에 외주화하는 물류체계로서 제3자물류회사는 물류센터를 지역거점별로 집중화하고 있다.

(3) 대형물류거점항만 선점을 위한 각국의 경쟁이 심화

세계 주요항만들은 물류거점항만을 선점하기 위하여 대대적인 시설 확충을 추진하고 있는 바 특히 아시아 주요 항만의 폭발적인 증가추세를 보이고 있는 중국 컨테이너 물동량 확보를 위한 선점경쟁이 가속화되어 현 규모(129선석)의 2배 이상으로 컨테이너 부두를 확충할 예정인 데 중국은 제9기 전국인민대표대회에서 상해 신항만(대소양산) 개발계획을 발표('02.3)하였으며 일본 국토교통성은 수퍼중추항만 육성계획을 발표('02.7)하였다.

위와 같이 막대한 부가가치를 창출하는 항만물류산업의 육성을 위한 각국의 경쟁이 치열하여 항만배후부지를 생산품의 조립·가공, 재포장, 검사 및 마케팅 등 고부가가치 물류(Value Added Logistics)를 수행하는 복합물류단지로 개발하고 있는 데 네덜란드의 경우 600여개 다국적 기업의 물류센터를 유치(GDP의 7.3%에 해당하는 245억불의 부가가치 창출)하였고 싱가포르의 경우 500여개 다국적 기업의 물류센터를 유치(GDP의 11.5%에 해당하는 164억불의 부가가치 창출)하였으며 요코하마, 오사카, 고베 등 일본의 주요항만도 종합물류거점기능으로서의 역할을 수행하고 있다.

<표 II-1> 세계 컨테이너 물동량 전망

(단위 : 백만 TEU)

구분	'01년	'06년	'11년	연평균 증가율
세계	224	322	430	6.7%
동북아	64	97	137	8.1%
중국	26	50	79	11.5%

자료 : 해양수산부

<표 II-2> 아시아 주요 항만의 선석 확충계획

구분	홍콩	싱가폴	부산	카오슝	상해	계
계	49	80	51	50	68	298
현재(2002)	26	37	21	27	18	129
개발계획	23	43	30	23	50	169

자료 : 해양수산부

2. 동북아 물류환경

(1) 경제 여건

세계경제는 시간이 갈수록 모든 면에서 글로벌화 (Globalization) 하고 세계자유무역 시스템인 WTO체제가 출범하였으며 지역간의 이기적인 경쟁은 심화되어 경제불력화 현상을 가속화 시켜왔다. 한편, 경쟁력 확보를 위한 생산요소의 우위요인으로 인하여 생산기지의 글로벌화 현상이 일어나고 있으며 역내외 교역량도 증가하고 있다.

동북아 경제의 부상은 두드러져 동북아 3국(인구 14억명)의 2000년 GDP는 6조 3천 억달러에 달했으며 1999년 동북아 3국 역내교역 비율은 한국 23.7%, 중국 25.3%, 일본 14.5% 로 각각 증가하였다.

(2) 정치 여건

사회주의 경제체제는 붕괴되고 있으며 남북간에는 활발한 민간교류에 힘입어 긴장 완화 분위기가 조성되어지고 남북철도연결공사와 남북경제협력 등이 점차 활발해지고 있으나 북한의 핵개발포기선언이 선결과제로 북핵문제가 아직도 한반도의 평화와 안전에 걸림돌이 되고 있다.

(3) 운송 시장

운송업체는 업체간의 동맹, 인수·합병으로 대형화하고 있으며 컨테이너선은 대형화 (8,000TEU급 선박 등장)하고 Hub & Spoke 체제와 복합운송이 강화되고 있는 변화를 겪고 있다.

(4) 항만 환경

항만간의 경쟁은 날로 심화하고 있으며 대형중심항만 (Mega Hub Port)이 등장하고 항만이 종합 물류기지화 하는 추세에 있고 항만운영이 글로벌 네트워크화로 효율성을 높이고 있다.

(5) 동북아 운송 체계

극동아시아지역의 육상운송망 구축 논의가 이루어지고 있으며 유라시아 대륙횡단 철도의 활성화 전망이 밝아지고 있다.

Ⅲ. 항만 성공요소와 특성

1. 항만의 중요성

항만은 우리 나라 수출입화물의 99.7%를 처리하는 핵심 물류인프라이며 국민경제에 크게 기여하는 유망서비스산업으로 선진항만의 경우 배후단지를 중심으로 다양한 부가가치 활동이 급증하는 추세에 있으며 싱가포르의 항만산업은 전체 GDP의 11.5% (164억 불), 로테르담은 7.3% (245%억불)를 차지하고 있다. 항만 및 관련산업은 지역경제 및 고용효과가 큰 산업으로 1995년 부산지역 부가가치생산액의 31%, 고용의 16.8%를 차지하였으며 환적컨테이너 1TEU 처리 시 \$220의 부가가치가 발생하는 고수익 산업이다.

2. 중심항만(Hub Port) 개념

중심항만이란 세계 정기선 해운의 간선항로에 위치하여 Hub & Spokes 운항전략에 의해 대형고속컨테이너 선박이 기항하는 항만으로 일정지역의 물류중심지 및 환적중심항(Load Center) 으로서의 역할을 하는 항만이며 배후지역의 물류산업 및 관련 서비스 산업이 발달하고 화주에게 Global Supply Chain상에 물류기지를 제공하는 상공업 중심지이다.

3. 항만 성공요소와 특성

(1) 성공요건

항만의 성공요건으로는 첫째, 지리적 우위(Main Trunk Link상에 위치)를 바탕으로 한 왕성한 지선 서비스가 제공되어야 하며 둘째, 대규모 터미널 및 대수심(15m~16m) 선석이 확보되어야 하며 셋째, Modal Shift의 거점(해상, 철도, 육로, 내륙수로의 시발점에 위치)이어야 하며 넷째, 넓은 환적 시설과 Distribution 및 관세자유지역 등을 위한 항만배후지가 확보되어 있어야 하며 다섯째, 최신 항만정보시스템 및 효율적인 터미널 운영시스템을 구비하고 있어야 한다.

(2) 제반 여건

1) 동북아 컨테이너물동량

동북아 컨테이너화물 처리비중은 세계 전체의 27%를 차지하고 있으며 세계5대 항만 중 4개, 20대 항만 중 12개가 아시아 지역 항만이다. 특히, 중국은 '99년도에 전년대비 38%가 증가한 1천 8백만 TEU를 처리하였으며, 2010년에는 예상 물동량이 6천만 TEU

로 연간 11.5%씩 증가가 예측된다.

<표 III-1> 급증추세를 보이고 있는 동북아 컨테이너물동량

(단위 : 백만 TEU)

구분	1998	1999	2000	2005	2011	'98년 이후 증가율
세계	185	201	210	304	430	연간 6.7%
동북아	50	54	59	91	137	연간 8.1%

자료 : Drewry Shipping Consultants Ltd('98) 및 Ocean Shipping Consultant('99)

2) 우리 나라 컨테이너 물동량 전망

다음의 표는 우리 나라 컨테이너 물동량 전망으로 2001년에는 1,100만 TEU, 2011년에는 예상 물동량 3,000만 TEU를 나타내고 있다.

<표 III-2> 우리 나라 컨테이너 물동량 전망

(단위 : 천 TEU)

구분	2000	2001	2006	2011	2020	연평균 증가율	
						01-11	11-20
총물동량	9,116	11,031	19,266	29,668	50,325	10.4	6.0
환적물동량	2,454	3,219	8,005	13,176	20,928	15.13	5.28
(비중)	26.9	29.2	41.5	44.4	41.6		

3) 부산항은 2000년에 이미 홍콩, 싱가포르에 이어 세계3위 항만으로 성장(754만 TEU처리) 하였으며

4) 광양항도 중심항만 발전 가능성이 잠재되어 있으며 이미 1997년 12월 4선석 개장에 이어 1999년에는 42만 TEU 2000년에는 68만 TEU를 처리하였으며 2011년까지 기존 부두포함 총 33선석 개발할 예정에 있다.

(3) 항만의 특성

강점으로는 첫째, 지리적 우위성으로 한반도 최남단에 위치하여 세계강대국 일본, 잠재 경제대국 중국과 최근거리이며 컨테이너 기간항로상에 위치하고 있다. 특히 기간항로인 카오슝, 북미의 로스엔젤레스항 대권항로상의 최단거리에 위치하고 있다는 것이다. 또한 북한철도 연결 시 북중국 수출화물의 최단 수송경로이다. 둘째, 충분한 물동량으로 우리 나라의 대외 지향적 무역중심 경제구조상 기본적인 수출입 물동량이 발생(2000년 수출입 컨테이너 503TEU)할 것이며 북중국 컨테이너 물동량 및 일본서해안 물동량의 증가에 따른 부산항 환적 물동량도 급신장할 것으로 예상된다. 셋째, 환적중심

김병윤

항으로서의 성장 잠재력인데 북중국과 일본서해안 화물의 환적선호도 1위 항만이며 TKR, TSR 활성화 시 중국동북 3성, 몽골, 중앙아시아, 러시아, 유럽을 배후 권역화하는 유라시아 관문항의 잠재력을 보유하게 된다. 넷째, 저렴한 항만 이용료인 데 부산항 요율을 100으로 볼 때 싱가포르 130, 고베 219, 홍콩 219, 카오슝 161로 항만 이용료의 경쟁우위가 확보되어 있다.

약점으로는 첫째, 컨테이너항만시설의 절대 부족을 들 수 있는 데 지속적인 시설 확장에도 불구하고 전국 컨테이너처리시설은 5,478천 TEU로 시설확보율은 60%에 불과하고 부산항은 전용부두시설 부족으로 일반부두 처리량이 지속적으로 증가하는 등 시설이 절대적으로 부족하다. 둘째, 배후 물류단지의 부재로 배후물류단지 부재가 부가가치 활동에 장애 요인이 되며 부산북항 배후 물류단지의 ODCY와 양산 ICD에 의존하는 상황이다. 셋째, 항만투자재원의 부족으로 전체 SOC 중 항만투자비중이 지속적으로 감소('81년 13.5%→2000년 6.9%→2001년 7.1%)하여 최근 5년간 계획대비 시설확보율은 32%에 불과한 수준으로 이는 경쟁국과 비교하여 GDP대비 항만투자비 수준이 최하위이다. 동북아 3개국 1962년부터 1999년까지 38년간의 GDP대비 투자 평균치를 보면 한국은 0.22%, 일본 0.39%, 대만 0.42%로 우리 나라의 항만투자비는 최저 수준이다. 향후에 현 수준 투자 유지 시 2011년까지 투자소요 규모의 2배 이상 경제적 손실 발생이 예상된다.

IV. 항만개발 정책방향

1. 동북아 물류중심지화를 위한 종합적인 추진체제 구축

항만·공항 및 물류인프라의 하드웨어 개발, 수출입 및 국내 물류·유통시스템 개선과 법제 개선, e-Biz화 등의 소프트웨어 개발이 각각 다른 정부부처에 의하여 추진이 되고 있어 통합적이고 계획적인 추진체제가 구축되어야 하며 전체적인 목표는 나와 있으나 각 분야의 구체적인 추진방안이 없으므로 이에 대한 종합적인 연구가 필요하고 이를 위하여 추진계획을 수립하고 각 정부부처의 역할을 조정하는 새로운 기구가 필요하다.

2. 조속한 인프라의 구축

우리 나라의 지정학적 입지의 장점을 최대한 활용한 항만, 공항 및 배후 물류단지의 조속한 개발과 함께 경제항만의 투자에 대응하는 부산항, 광양항 2대 국제물류 거점항만으로서의 중심항만체제를 조기 구축해야 한다. 2011까지 부산·광양항을 동북아의 초대형 허브항만(Mega Hub Port)으로 개발하는 한편 상해 신항만(대소양산) 개발 및 일본의 수퍼중추항만 육성 계획에 대응하여 양항의 적기 개발에 범정부적 역량을 투입해야 한다.

특히 상해 신항만 1-1단계 개장('06. 1, 5선석)에 대응하여 2006. 1월에 부산신항 3선석 조기 개장을 추진해야 한다. (사회경제적 편익 : 9,700억원)

늘어나는 컨테이너화물 처리에 급급한 수요추종형 항만개발에서 벗어나 적정 규모의 컨테이너 부두를 적기에 공급하여 환적화물 유치를 촉진한다.

<표 IV-1> 사업 개요

구 분	부산신항('95~2011)	광양항('87~2011)
선 석	30선석	33선석
처리능력	804만 TEU	933만 TEU
투 자 비	9조 1,542억원	6조 6,323억원
투자방식	민자·권공단·정부	권공단·정부

*부산·광양항에 총 84선석의 컨테이너부두 확보
자료 : 해양수산부

한편, 인천항·평택(아산)항은 수도권외항의 관문항 및 환황해권의 허브항만으로 개발하고 인천북항 18선석, 인천남항 7선석, 인천남외항 34선석, 평택(아산)항 84선석으로 고유의 특성을 유지하도록 한다.

<표 IV-2> 경제항만의 시설 확충계획

(단위 : 선석)

	싱가폴	홍콩	상해	카오슝	고베	부산	광양
현재	41	22	18	27	37	19	8
계획	39	23	56	23	10	30	25
합계	80	45	74	50	47	49	33

※ 계획은 2011년까지 개발계획임.
자료 : 해양수산부

인천국제공항의 입지적 우수성을 최대한 활용하여 동북아 관문기능을 수행하는 중심공항으로 개발하는 한편 남부철도 및 TSR·TCR 등 대륙연계 수송기반을 구축하고 단

김병윤

절된 남북도로를 연결하고 장기적으로 중국·러시아의 연결도로 및 아시아 고속도로망과의 연결을 추진해야한다.

3. 배후부지 조성

항만 및 공항의 배후는 종합물류단지, 관세자유지역, 기타 비즈니스를 위한 시설이 들어 설 수 있도록 종합적으로 개발이 이루어져야 하며 배후부지 조성관련 세제 및 관련법령정비로 토지관련 비용이 절감되어야 한다. 배후부지 개발촉진을 위한 정부지원 방안 마련 및 저렴한 부지 제공이 되어야 한다는 것이다. 배후단지 내 기반시설에 대한 정부지원 및 개발주체에 대한 조세감면 등의 인센티브가 부여되어야 하고 임대체제로 전환, 임대료 감면 등 외국기업 유치를 위한 다양한 정책 추진이 가능토록 배후단지를 정부 또는 공단주도로 개발하여 국유재산화하는 방안을 추진하는 것이 바람직하다.

배후물류단지 조기확보를 위해 부산신항과 광양항 배후부지 조기개발 방안이 마련되었는데 그 내용은 다음과 같으며 부산신항 개발 이전에 외국기업체 입주가 가능하도록 배후부지를 확보한다는 것이다.

<표 IV-3> 부산신항, 광양항 배후부지 개발내용

항만별	규모	사업기간	비용	개발방식	비고
계	148만평		5,626억원		
부산신항	93만평	2001~2013	3,504억원	민자유치	부산신항만(주)
광양항	55만평	2001~2011	2,122억원	제3섹타	광양시/“컨”공단

*부산신항 배후부지 일부 22만평 2007년에 운영 예정

자료 : 해양수산부

4. 법·제도의 정비 및 지원체제 구축

정부부처간 상이한 법·제도를 현재의 기업환경에 맞는 체제로 개편해야 하며 투자 희망 외국기업에 대한 원스톱 서비스를 제공하는 지원조직이 필요하다.

외국기업 투자여건 개선 및 유치 촉진을 위하여 첫째, 관세자유지역을 지정하기로 한바 그 내용으로는 부산항 39만평 및 광양항 42만평 지정 및 운영('02. 1. 1부터)하며 인천항은 금년중 지정 예정되어 있고 개발중인 부산신항 및 광양항 배후부지도 관세자유지역으로 지정하여 다국적 기업의 물류거점으로 육성한다는 것이다. 둘째, 다국적기

업의 지역본부 및 거점 물류센터 유치를 위한 국제물류지원센터를 설립하기로 하였는데 그 활동내용으로는 국제물류체계 변화조사 및 다국적 기업체에 대한 수요조사, 항만 및 공항, 배후물류단지 홍보활동 및 투자유치 전개, 물류단지 입주업체에 대한 One Stop Service제공, 국제물류 전문인력 양성 프로그램 개발 및 운영 등이 있다. 셋째, “국제물류촉진법” 제정을 추진함으로써 국제물류기지 개발촉진과 저렴한 물류단지 공급, 물류단지 개발·운영의 국가적 차원에서의 조정기능을 법제화하고 외국기업 유치 및 일괄서비스 제공, 복합물류수송업체 육성, 외국기업의 투자 인센티브, 국가 및 지방 임해산업단지의 글로벌 물류기지화, 국제물류 전문가 양성, 국제물류지원센터 설립 등에 관한 내용을 포함하며 정부정책의 투명성과 일관성 확보가 가능하도록 국제물류관련 국내법령을 통합하여 운영할 필요가 있다는 것이다.

5. 동북아 국가간 국제협력체제 구축

동북아 국가간 물류관계 협력체제를 구축하여 규격의 표준화, 법·제도의 정비 등을 통하여 각국의 물류비용을 감소시키며 외국 투자를 적극적으로 유인하고 특히 육상으로 연결된 도로, 철도의 경우 협력체제의 구축이 절대적으로 필요하다.

국제 항만네트워크 구축 및 환적화물 유치를 위하여 다음의 여섯 가지 실행안이 있을 수 있는데 첫째, 부산·광양항 중심으로 동북아 주요항만과의 피더망을 구축해야 한다. 그 방안으로는 컨테이너 전용항로 개척 및 동북아 역내 물류활성화를 위해 로로선(Ro-Ro) 도입을 검토하고 카페리선 취항 확대로 화물 및 여객수송을 활성화하며 동북아 역내 피더망 확충을 위해 초고속 컨테이너선 개발을 지속적으로 추진한다. 둘째, 동북아 다자간 해운·항만협력 구축 방안으로 동북아 국가간의 해운시장 진입 장애요소 제거 및 항만간 협력 구축으로 역내 물류시장 점유를 확대해 나간다. 셋째, 대형 외국 해운항만업체의 국내항만사업 참여를 유도하는 방안으로 세계적 항만 네트워크와 선진 항만운영기법을 가진 글로벌기업 유치로 환적화물 등 국제화물량을 안정적으로 확보하며 국내항만사업에 투자유치 및 참여를 촉진 한다. (2006년까지 20억불 유치) 넷째, 국내 항만운영업체 육성 및 아시아 각국의 항만사업에 적극적으로 진출하는 방안으로 세계지원 등을 통해 영세한 국내물류업체를 국제적인 기업으로 육성 추진하며 (3PL, 4PL 등 전문물류기업으로 육성), 장기적으로는 국제화물 네트워크 확보를 위해 국내업체의 아시아 항만사업 진출을 추진하고, 중국 동북3성·러시아 등의 대륙진출의 교두보 확보를 위해 북한 나진(청진)항을 부산·광양항의 피더항으로 개발하도록 한다. 다섯째, 환적화물 유치를 위한 인센티브제를 도입하여 항만여건에 따라 컨테이너부두 임대료 체제 개편 및 항만시설 사용료 감면 추진으로 환적화물 유치실적에 따른 혜택을 차등

김병운

적으로 부여하는 방안이다. 마지막으로, 지식기반 첨단 물류정보망을 도입하는 방안으로 물류기업체의 국제경쟁력 향상을 위해 e-logistics 시대에 맞는 물류정보망을 구축하는 것으로 B2B(Business to Business), B2G(Business to Government), B2C(Business to Consumers) 정보망 등이 있다.

6. 고객지향적 항만관리 · 운영체제 도입

부산 · 인천항에 항만공사(Port Authority)제도 도입을 추진하고 부두운영회사(Terminal Operation Company)제도를 주요항만으로 확대하여 항만운영에 민간의 창의력 도입 및 국내 민간기업체의 항만운영기법 향상을 도모하고 항만운영 및 하역시스템의 자동화로 항만운영의 효율성 향상을 꾀하기 위하여 첨단 자동차 터미널 관련기술 개발 및 건설이 뒷받침되어야 하며 컨테이너선박의 초대형화에 대응하는 새로운 하역시스템 개발도 함께 이루어져야 한다.

7. 투자재원조달의 다양화

항만분야의 투자소요액은 2011년까지 37조원이 소요될 것으로 예상되며 우선적으로 전체예산대비 SOC 투자에 대한 정부재정의 확대가 절대적으로 필요하나 정부 재정만으로는 전체 수요를 충족시키기에는 무리하여 민자유치 및 외국인 투자를 적극적으로 유치해야 하고 나아가 시중부동자금의 SOC관련 투자를 위한 인센티브 검토가 필요하다.

항만투자비의 확보를 위해서는 1단계기간의 항만투자사업계획을 조정하여 투자규모를 조정하고 이를 2단계사업기간에 투자되는 것으로 조정하는 것이 보다 합리적인 것으로 판단되고 있다. 즉, 신항만개발사업의 경우 부산신항, 광양항, 평택항, 인천북항, 울산신항, 포항영일만신항, 목포신외항은 완공위주로 지속적으로 투자하며, 새만금신항의 1단계투자소요는 2단계기간에 투자하도록 한다. 일반항과 연안항 건설사업은 2005년부터의 신규투자를 2단계에 투자한다. 친수공간사업은 소규모 사업 및 시민 친수시설 중심으로 재정투자를 한다. 유지보수투자는 시설의 운영효율성 제고를 위해 지속적으로 투자하여야 한다.

이러한 사업계획 조정 후에도 1단계기간에 3.5~4.4조원의 투자재원이 부족하게 되므로 현행 예산에 매년 7~9천억원을 추가로 확보해야 한다. 그러나 당장 7천억원 이상의

예산을 추가로 확보하는 것은 불가능한 것으로 판단되어 이를 1단계 기간 중에 연차별 확보방안을 강구하여야 한다.

결국 항만투자 평균증가율을 90년대 중반의 수준인 연평균 30%로 회복하는 수준으로 투자비를 증가시켜야 한다. 이에 따라 1단계 기간중 매년도별 투자가능액은 1.3조원(2002년), 1.7조원(2003년), 2.2조원(2004년), 2.8조원(2005년), 3.6조원(2006년)으로 조정되는 것이 바람직하다. 한편으로는 중장기적으로는 추가 재원확충 방안을 검토해야 하며, 동시에 계획중인 민간투자사업을 가능한 한 앞당겨 시행하는 것이 필요하다.

<표 IV-4> 1단계기간 연도별 적정 항만투자예산 규모 추정
(단위 : 억원)

연 도	2002	2003	2004	2005	2006	합계
적정 항만투자예산	13,200	17,200	22,400	28,300	35,700	116,800
(조정후)투자소요규모	24,524	25,538	26,267	20,697	19,678	116,704

주 : 조정 후 연도별 투자소요규모가 단기간에 집중되어 있는 것은 재정소요인 방파제 등 기본시설공사가 민간투자대상시설에 선행하여 투자되어야 하기 때문임

자료 : 해양수산개발원

우리 나라 항만투자비의 GNP비중은 일본, 대만에 비하여 극히 저조한 실정이다. 특히 일본은 차치하더라도 대만에 비해서 절대액 기준으로 80%에 불과한 실정이다. 이러한 항만투자비의 절대적 부족이 오늘날 항만의 대량 체선·체화 현상을 유발시키고 있는 것이다. 우리 나라에서도 항만개발재원조달의 목표를 적어도 GNP 0.3% 정도로 목표를 설정하여 추진해 나가야 할 것이다.

현재 항만개발에 대한 재원은 국가재정과 민간자본으로 대별될 수 있다. 우선 항만개발 정부재원은 대부분이 교통특별회계에서 나온다. 이 교통특별회계에서 항만에 배분되는 비율은 10%내외이다. 항만의 국가경제기여도에 비하여 매우 적은 비율이라는 것은 누구나 공감하고 있다. 따라서 단기적으로 교통세의 부문간 투자배분율을 조정하거나 폐지하여 교통시설 부문간 효율적 투자를 유도하여야 한다. 즉 교통특별회계에 대하여 교통SOC 시설별 사회경제적 파급효과에 따른 배분이 강조되어야 한다. 즉 교통부문 SOC시설 투자의 합리화를 위하여 시설별 한계수익율을 따져 우선 순위에 따른 투자가 이루어질 수 있도록 합리화하여야 한다.

다음으로 새로운 재원의 발굴이다. 중앙정부예산은 여러 부처간의 이해관계 속성상 항상 부족할 수밖에 없는 실정으므로 외국에서 활용되고 있는 항만개발세, 항만개발기금의 신설, 국공채발행, 차관의 도입 등에 대한 일체적인 검토를 통하여 새로운 재원을 발굴해 나가야 한다. 특히 항만개발세의 경우 신설 초기에는 심한 조세저항에 부딪치겠지만 부산시에서 징수하고 있는 컨테이너세와 같이 수출입화물에 대하여 톤당 1,000원

김병윤

씩 또는 CIF가격의 극소비율만 부과하여도 연간 수천억원의 재원조달이 가능할 것이다.

먼저, 항만투자재원의 안정적 확보를 위하여 단기적으로는 일반회계 예산 확보에 집중하여야 한다. 특히 교특회계의 배분비를 폐지하고 단기적인 항만투자예산 확보에 집중하는 것이 바람직하다. 2002~2004년까지 전년대비 30%이상의 예산확보가 필요하다. 둘째로 민간투자 사업추진 시 이에 대한 충분한 조사설계 분석을 하여야 할 필요가 있다. 민자사업의 경우 예비타당성의 조사 → 기본조사 및 설계 → 실시설계 등의 과정에서 가능한 한 충분한 기간과 설계비를 확보하여 소요예산은 물론 사업추진방안에 대한 다각적인 분석을 하지 않으면 과도한 협상기간이 소요될 뿐 아니라 사업에 대한 불확실성으로 추진에 막대한 지장을 초래하게 된다. 셋째, 국내 항만사용료를 국제 시장 상황에 부합되도록 상향조정하는 방안에 신중하게 검토할 필요가 있다. 이는 항만사업의 수익성 제고 및 투자재원 확보에 기여하게 될뿐더러 향후 민자사업 투자여건을 개선하게 됨으로써 재정지원 규모를 감소시키게 될 것이다. 넷째, 소기의 목적을 달성한 교통세가 폐지될 경우 장기적으로 항만투자 예산을 안정적으로 확충하기 위해서는 항만개발세나 항만개발기금에 대한 검토가 필요하다. 항만 및 철도는 미래대비 투자로서 투자가 확대될 전망이므로, 철도부문과 연계하여 이를 검토할 필요가 있다.

V. 결 론

오늘날 선진 항만환경은 항만이 글로벌 물류체제의 핵심기지로써의 역할을 수행해 줄 것을 요구함에 따라 세계적인 항만들은 충분한 항만시설을 확보함은 물론 전자정보통신기술의 확보, 전문인력확보 등을 통하여 고객들에게 최고의 서비스를 제공하는 Brain Port를 지향하고 있다.

향후 우리 나라가 동북아 물류 중심국가가 되기 위해서는 그 동안의 항만개발정책에 새로운 전기가 마련되어야 할 것이다. 이를 위한 진취적 정책으로서는 한반도의 동북아 물류센터화를 위한 기반조성, 항만별 기능특화를 통한 중심항만의 개발, 국제적 종합항만의 개발, 연안 및 내륙화물체제가 구비된 종합물류기능을 갖춘 항만의 개발이 추진되어야 할 것이다. 한편 항만투자정책에 대해서도 기존의 항만투자성과에 대한 효율성과 유효성 양 측면에서 원인을 진단하여 새로운 시스템이 마련되어야 하며 이러한 항만개발정책의 새로운 시스템 하에서 향후 항만투자의 방향은 충분한 시설의 확보, 항만관련 재원조달 및 민자유치제도로의 전향적인 추진이 이루어져야 하겠다.

이와 같은 동북아물류 중심국가를 지향하기 위한 국가 차원의 발전정책을 추진함에

있어 항만당국은 확고한 정책적 의지와 굳은 신념을 가지고 관련기관에 대한 적극적인 설득작업을 통하여 중단없이 이를 실천해 나가야 할 것이다.

참 고 문 헌

- 강중희 외, “21세기 글로벌 해운·물류”, 한국해양수산개발원, 2000. 11.
교통개발연구원, “21세기 국가물류정책의 비전과 전략”, 교통개발연구원, 2000. 3.
국제해양문제연구소, 『동북아물류중심으로서의 부산항 발전전략』, 2001.
김학소, 김의준, 성숙경, “항만투자의 경제적 효과에 관한 연구”, 한국해양수산개발원, 2000. 12.
김학소, “21세기 동북아 통합운송체제 구축방안”, 한중일 항만국장 컨퍼런스, 2001. 4.
박창호, “인천항 중심의 한·중 컨테이너선 정기항로 개설방안연구”, 2001.
박태원, 최중희, “항만배후공간 이용에 관한 연구”, 한국해양수산개발원, 2001. 12.
백종실, 우종균, “관세자유지역의 글로벌 물류기업유치 강화방안 연구”, 한국해양수산개발원, 2001. 12.
심기섭, “동북아지역의 물류인프라 현황 및 효율적 연계수송망의 구축방안”, 월간해양수산, 2000.10.
이성우, “유럽물류중심 로테르담의 성장배경에 관한 연구”, 「월간해양수산연구」, 한국해양수산개발원, 2001. 2.
임진수, “동북아 물류중심지화 정책방향-항만을 중심으로”, 한국해양수산개발원, 2001. 8.
전일수, “국가발전전략의 새로운 Paradigm : 동북아 물류중심지 건설”, KOTI/NEAEF Conference, Sep. 2001.
해양수산개발원, 『우리나라를 동북아물류거점으로 육성하기 위한 관세자유지역 도입방안에 관한 연구』, 1998.12.
해양수산부, 『수정 항만개발계획-동북아 물류중심기지 구축을 위한-』, 2001.1.
해양수산부, 『21세기 해양수산의 비전』, 1997. 8.
해운산업연구원, 『해운항만산업 정책방향』, 1996.