

광양항 활성화를 위한 포트얼라이언스 전략

이성우* · 최용석**

*한국해양수산개발원 항만연구본부 책임연구원, **순천대학교 물류학전공 교수

Port Alliance Strategy for Promotion of Gwangyang Port

Sung-Woo. Lee · Yong-Seok Choi***

**Port Research Department, Korea Maritime Institute, Seoul 137-851, Korea*

***Major of Logistics, Suncheon National University, Suncheon, 540-742, Korea*

요 약 : 글로벌 생산네트워크의 변화로 인해 광양항은 새로운 전략의 수립이 요구된다. 특히, 무역의 패턴이 중국, 일본, 한국을 포함한 아시아의 경제적 성장에 따라 동북아시아 지역 집중됨에 따라 가격과 서비스 경쟁력을 가진 광양항은 동북아 포트얼라이언스의 요구에 대처해야 하며, 변화하는 무역환경에서 다른 국가들과 경쟁해야 한다. 그러므로 본 연구의 목적은 광양항의 성장을 촉진하기 위한 포트얼라이언스 전략을 제안하는 것이다. 광양항의 물류비즈니스 모델에 대한 목적에 맞도록 동북아 포트얼라이언스의 진행방향과 중국과 일본의 대상 항만을 제공하였다.

핵심용어 : 광양항, 포트얼라이언스, 동북아, 물류비즈니스 모델, 글로벌 생산네트워크

ABSTRACT : *With the change of global production network, the establishment of new strategy in gwangyang port is required. Especially, the trade pattern has been concentrated to Northeast Asia region according to economic growth of the Asia including China, Japan, and Korea. Hence, Gwangyang port that have price and service competition have to meet of the need of Northeast port alliance and to compete against other countries in variable trade environment. Therefore, the objective of this study is to propose the port alliance strategy in order to promote the growth of Gwangyang port. For the purpose of the Logistics business model in Gwangyang port, we provided the direction of the Northeast port alliance and candidate ports in China and Japan.*

KEY WORDS : *Global product network, Gwangyang port, Port alliance, Northeast Asia, Logistics business Model*

1. 서 론

광양항은 부산항과 더불어 양항체제를 구축하여 동북아 허브항만을 추구하고, 경부축에 집중된 물류망의 분산을 통해 물류 효율성 증진과 국가균형발전이라는 중요한 국가정책을 수행하고 있다. 1999년 개장이후 광양항 활성화를 위해 중앙정부, 지방정부 그리고 민간기업에 이르기까지 다양한 활성화 정책을 수립하여 추진하고 있다. 그러나 그 수고와 노력에 비해 아직 광양항의 현실은 만족할 만한 것이 아니다. 낮은 항만요율, 화물 마일리지 제도, 낮은 토지 및 시설 임대료, 배후단지 개발, 터미널 자동화 등 다양한 항만 활성화 정책을 수립하였으나 목표한 성과를 거두지 못했다. 이는 여러 가지 문제에서 기인하지만 무엇보다 국제적 관점에서 광양항을 특성화 하지 못한데 그 원인을 찾

을 수 있을 것이다.

광양항 활성화를 위해서는 우선 동북아 중심의 글로벌 생산네트워크 변화에 대한 거시적인 동향 파악이 선행되어야 한다. 또한, 국제적 환경변화에 맞는 광양항의 특성화된 정책 수립이 병행되어야 하는 것이다.(이, 2006) 그러나 국내관점의 미시적 동향 파악과 획일적인 인센티브 정책으로 인하여 조기에 광양항을 특성화하는데 실패하였고 점차 많은 사람들이 광양항의 가능성에 우려를 표명하고 있다.

최근 광양항은 정부의 노력과 저가정책에 힘입어 그 성장률이 상승하고 있다. 이는 아직 광양항의 가능성이 충분히 있다는 직접적인 증거이자 이 가능성을 되살리기 위한 거시적, 국제적 관점의 정책수립이 요구되는 시점이다.

본 연구는 성장과 정책의 전환점에서 있는 광양항의 활성화를

* 대표저자(비회원), waterfront@kmi.re.kr, 02)2105-2830

** 중신회원, drasto@sunchon.ac.kr, 061)750-5115

위해 동북아 글로벌 생산네트워크 변화 관점에서 광양항이 추진해야 하는 블루오션(Blue ocean) 전략인 동북아 포트얼라이언스를 제안하고자 한다.

2. 글로벌 생산네트워크 변화

우리나라의 산업여건은 동북아내에서 '비용과 시장의 중국'과 '자본과 효율의 일본' 사이에 끼여 어렵게 경쟁력을 유지하고 있다. 여러 산업분야에서 치열한 국제경쟁을 경험하고 있는 우리나라 수출기업들은 중국의 저가 경쟁력과 기술력 증진, 일본의 기술우위 경쟁력과 엔화절하에 의한 가격 경쟁력 강화 등으로 열악한 국제 환경에 노출되어 있다. 또한, 높은 인건비, 불안한 노사관계, 일관성 없는 정책 등의 국내환경 악화에도 직면해 있다.(KDI, 2006) 이에 따라 많은 국내 제조기업들이 원가절감, 시장확대, 안정적 기업활동, 기술력 증진 등을 위해 '탈'한국을 추진하고 있다. 이러한 여파는 국가경제 전반에 부정적인 영향을 미치게 되었으며, 특히 최근 국내기업의 해외이전으로 인한 수출입 물동량의 창출 기반이 약화되어 광양항을 포함한 우리나라 항만물동량 증가세가 현저히 정체되고 있다.

반면, 중국을 중심으로 한 저비용 클러스터(low-cost cluster)의 성장은 제조업체의 집중을 낳았고 해당 클러스터에서 생산된 대량의 물량들은 중국내 항만으로 집중되고 있다.(Ernst, 2002) 이는 상하이, 쑤저우, 칭다오, 톈진, 닝보, 광저우 등 중국 항만들의 수출입 물량 창출기반을 강화하여 해당 항만들의 국제 경쟁력 제고를 통한 직기항 항로들의 증가로 이어졌다. 직기항 항로의 증가는 북중국 항만들의 한국 항만에 대한 의존도를 감소시켜 최근 5년간 해당지역으로부터의 환적화물들이 계속 정체 혹은 감소상태에 처하게 된 것이다. 특히, 광양항은 북중국 화물의 환적중심 기능을 수행하기 위해서 개발되었으나 이러한 환경변화가 광양항 성장을 지연시킨 주요 원인이 된 것이다. 항만당국은 환경변화에 대응하고자 세계관련 인센티브 제공, 항만요율 인하, 화물 마일리지 제도 적용, 지속적인 마케팅 등 많은 노력을 기울이고 있으나 가시적인 성과를 거두고 있지 못한 상황이다.

세계화로 인해 글로벌 생산네트워크가 크게 변화하였고 이는 결국 중국을 중심으로 한 동북아 지역의 산업구조와 물류시장에 큰 변화를 주게 된 것이다. 이러한 변화 속에서 광양항의 지속적인 성장을 위해서는 변화하는 기업들의 글로벌화 현상에 대한 전략적 검토와 대안제시가 필요한 시점이다.

3. 포트얼라이언스 개념

3.1 글로벌 얼라이언스 동향

세계화에서 시작한 글로벌 생산네트워크 확장으로 경영환경이 급변하고 있으며, 이는 기업간 무한경쟁을 촉발하고 있다.

국경 없는 기업간 글로벌 경쟁은 해당 시장 내에서 적대적 경쟁으로만 기업생존을 보장할 수 없게 되었다. 기업의 생존과 지속적인 성장을 위해 관련기업과의 적극적인 수평적 제휴와 협력을 통해 시장규모를 키우고 다른 경쟁자를 견제하고자 하는 현상이 글로벌 기업을 중심으로 다양한 분야에서 등장하고 있다. 컴퓨터·전자 업종의 세계적인 기업인 Intel과 Microsoft는 제휴를 통해 Intel은 마이크로프로세서 사업부문과 인터넷부문에 투자영역을 확보하고, Microsoft는 전자상거래 콘텐츠와 무선인터넷 구축부문에서 공동연대를 통한 사업범위 확대와 기술력을 강화한 것이 수평적 제휴의 대표적인 사례이다.(Seri, 2003)

해운항만물류 부문에서도 글로벌 생산네트워크화에 따른 저비용 클러스터들(중국, 동남아 등 신흥공업국)의 부상으로 인한 항로 재편과 항만의 다극화로 동일 업종 간 글로벌 수평적 제휴(alliance)를 강화하고 있다. 해운시장에서는 다양한 형태의 글로벌 수평적 제휴(alliance)가 이미 만들어졌고 선사들은 규모의 경제를 활용해 항만에 대한 우위적 지위를 유지하고자 노력하고 있다. 글로벌 선사 제휴는 1995년 OOCL, MISC, Nedlloyd 등의 글로벌 네트워크 공동사용(slot, 하역장비 공유 등)으로 시작하여 New world Alliance, Grand Alliance, CKYH Group 등으로 확대되었다.(해양수산부, 2005) 특히, 2005년 세계 1위 선사인 머스크 시랜드(Maesk Sealand)의 피앤오 네들로이드(P&O Nedlloyd) 합병으로 위기감을 느낀 해당업체들은 기존 글로벌 선사 제휴들이 더욱 확대·강화되고 있다.

상대적으로 선사에 비해 부동성이란 약점을 가지고 있는 항만을 운영하는 글로벌 터미널 운영사(global terminal operator)는 이에 대항하기 위해 터미널의 인수합병 등 다양한 형태의 시장점유율 확대전략을 추구하고 있다. 높은 시장 점유율은 터미널 운영사들이 수익증진과 함께 선사의 수평적, 수직적 제휴의 우월적 지위에 대응할 수 있는 중요한 수단이 되었다. 글로벌 터미널 10대 운영사(Hutchison, PSA, DP World 등)는 전 세계 이머징마켓(emerging market)에 대한 지속적인 인수·합병(M&A), 합작투자(Joint Venture), 개발 및 지분참여(P&A) 등을 통해 시장지배력을 강화하고 있다. Table 1에 따르면 글로벌 10대 운영사는 세계 전체 터미널의 2004년 53.4%, 2005년 55.1%를 점유하고 있고, 2004년 기준 물동량의 41.3%(1억 4,800만TEU)를 처리하였다. 일부 예측에 의하면 10대 운영사가 2010년까지 세계 전체 터미널의 58.9%를 점유할 것으로 전망하고 있다. 또한, 항만당국들도 선사의 우위적 지위에 대응하고자 인접 항만들과 새로운 협력체제를 형성함으로써 대형 선사들의 전략적 제휴 체계에 대응하고자 노력하고 있다. 국가간 항만제휴는 덴마크 코펜하겐항과 스웨덴 말뫼항간의 단일항만 공사 설립, 일본 기타규슈항과 톈진항 간의 항로개설과 물류관련기업 유치지원 협정 등이 그 예로 볼 수 있다.(김, 2006)

Table 1 Berth occupancy rates of global 10 terminal operators

순위	2005	2004	운영업체	2005		2004	
				TEU(백만)	점유율(%)	TEU(백만)	점유율(%)
1	1		Hutchison	51.8	13.0	47.8	13.3
2	3		APM	40.4	10.1	31.9	8.9
3	2		PSA	40.3	10.1	33.1	9.2
4	4		P&O Ports	23.8	6.0	21.9	6.1
5	5		Cosco	14.7	3.7	13.3	3.7
6	7		DPW	12.9	3.2	11.4	3.2
7	6		Eurogate	12.1	3.0	11.5	3.2
8	8		Evergreen	8.7	2.2	8.1	2.3
9	10		MSC	7.8	2.0	5.7	1.6
10	9		SSA Marine	7.3	1.8	6.7	1.9

자료: Journal of Commerce, 2006년 7월 31일자

글로벌 물류기업들도 글로벌 생산네트워크화에 따른 세계 물류수요의 변화에 대응하기 위해 대형화, 글로벌 네트워크화, 경쟁업체 혹은 이종업체와의 제휴(alliance) 체계를 구축하고 있다. 유럽의 대표적인 물류업체 5개사(Akzar-스페인, Bartolini-이탈리아, Bibby Distribution-영국, MGF Logistique-프랑스, Rhenus Group-독일)가 동종기업 및 국가간 협력으로 전략적 제휴(alliance) 체계를 구축하여 LWA(Logistics World Alliance)를 탄생시켰다(Bibby Distribution, 2006). 또한 독일의 DPWN은 기존 세계 1위의 3PL물류업체인 영국의 Excel사를 2005년 12월에 인수하여 세계 1위로 급부상하였다(Cargo News, 2006).

한편, 글로벌 선사, 항만, 물류기업들은 경쟁력 확보, 시장확대와 수익증대를 위해 공급사슬고리를 따라 연결 가능한 모든 기업집단에 대해 수직적 통합 혹은 제휴를 시도하고 있다. 글로벌 물류관련기업들은 얼라이언스를 통해 지역, 규모와 분야를 초월한 무한경쟁 시대로 들어가고 있는 것이다.

3.2 포트얼라이언스 정의

기업간, 조직간 상호 공존전략은 동북아의 급변하는 환경과 치열한 경쟁 속에 위축되고 있는 광양항의 항만경쟁력을 제고할 수 있는 방향을 제시해 주고 있다. 기업 간 제휴전략에 착안하여 광양항을 중심으로 생존과 경쟁력 제고를 위한 항만간 제휴를 지역특성에 맞추어 리모델링한 것이 광양항의 동북아 포트얼라이언스(Northeast port alliance) 전략이다.

동북아 포트얼라이언스 전략은 기존 제휴 개념을 근거로 광양항의 동북아 물류중심화 전략에 맞추어 특성화 시킨 업그레이드(up-grade) 전략이다. 일반적인 동북아 포트얼라이언스는 기 언급된 다른 업종에서와 같이 동일 업종 내에서 코퍼티션(co-opetition), 즉 협력(cooperation)과 경쟁(competition)의 장점을 결합시키는 전략이므로 경쟁상황 하에서 공통의 관심과 이익을 위해 협력함으로써 시장규모를 확대시킬 수 있는 포지티브

브섬(positive-sum) 게임이다(김, 2006). 반면, 광양항의 동북아 포트얼라이언스는 치열한 경쟁지역 내에, 협력주체와 경쟁주체 간의 삼각구도를 최대한 활용하여 협력주체의 상호 약점보완과 강점을 극대화하고 경쟁주체 간에 지속적인 견제를 통해 시장규모 확대, 경쟁력 제고, 경제적 이익 공유와 안정적 시장 활동 유지라는 창조적 포지티브브섬(creative positive-sum) 게임이다(이, 2006).

3.3 동북아 항만얼라이언스 가능성

3.3.1 중국항만 환경변화

중국은 국가전역에 화물량이 급증하고 있음에도 불구하고 일부 항만에 물동량이 독점되고 있어 중소형 항만당국은 자기성(省)에서 생산된 화물들을 다른 성에 있는 항만으로 보내야 하는 실정에 놓여 있다. Table 2에서 보는 것처럼 2002년 중국 5대항만의 화물점유율은 65.4%였으나 2004년 78.3%로 급속히 증가했다. 반면, 5대 항만의 화물점유율 증가는 상대적으로 지방항만들의 성장을 위축시키고 있는 것이다. 따라서, 지방정부는 화물 유출로 지역에서 흡수 가능한 막대한 세수의 감소, 자체 항만인프라 방치와 지역 물류산업의 침체 등으로 인한 경제적 손실로 그 불만이 가중되고 있는 실정이다.

한편, 중국의 제11차 국가개발 5개년 계획(2006-2011)에 근거한 국가균형발전 전략은 연해에서 내륙, 대도시에서 소도시, 개발 집중 지역에서 소외지역으로 빠르게 변화하고 있다. 새로운 국가개발계획의 외국인투자정책은 산업구조 고도화, 낙후지역개발 등 전략적·선별적 투자유치 정책으로 전환하여 과잉투자분야의 외국인투자 제한, 낙후지역에 대한 투자유입 인센티브 강화 등이 주류를 이루고 있다. 낙후지역으로 여겨지는 서부, 중부지역의 경우 투자 외자기업에 대해 2010년까지 법인세 10~15%를 적용하고, 탄광·채광권 사용비를 면제해주며, 동부지역의 경우 기계설비, 석유화학 등 8개 산업에 대해 법인세 우대 및 신규설비 구입시 증치세를 면제할 계획이다. 2007년부터 외자기업의 법인세율을 내자기업과 같은 25%로 상향, 수출품에 대한 증치세 평균 환급률을 15%에서 12%로 인하할 예정이며, 이전가격(Transfer Price)에 대한 조사를 강화할 예정이다(중국인민공화국, 2006). 이런 대폭적인 정책변화에 따라 산업업지 역시 빠르게 변화할 것으로 예상되며, 항만이용 물동량도 상당부분 국가전역에 분산될 것으로 예상되고 있다.

Table 2 Trend of container throughput rates of Major 5 ports in China

항만	2002		2003		2004	
	물동량	점유율	물동량	점유율	물동량	점유율
상하이	8,610	23.5	11,283	27.2	14,557	27.7
선젠	7,614	20.8	10,615	25.6	13,650	26.0
칭다오	3,410	9.3	4,239	10.2	5,140	9.8
닝보	1,860	5.1	2,772	6.7	4,006	7.6
천진	2,410	6.6	3,015	7.3	3,814	7.3
5대항만	23,904	65.4	31,924	77.0	41,167	78.3
전체항만	36,573	100.0	41,449	100.0	52,556	100.0

자료: CI yearbook, 각년도

3.3.2 일본항만 환경변화

일본은 65개의 항만이 컨테이너 기항이 가능하나 그 중 모선 기항이 가능한 항만은 단 14개 항만(연간 10만 TEU 이상 처리)에 불과하여 항만을 통한 지역경제 활성화를 위해서는 대형 항만과 제휴가 불가피한 상황이다.

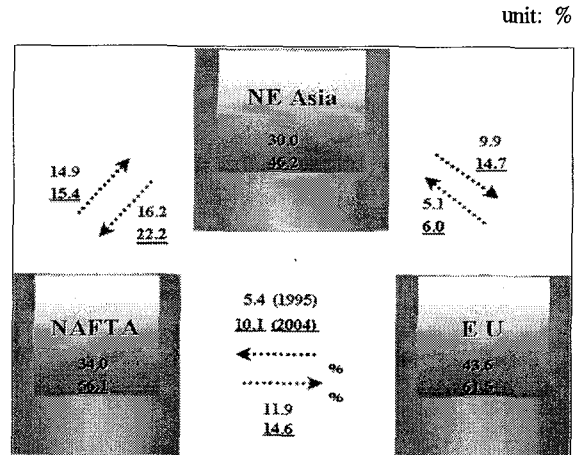
최근 일본 수퍼중추항만 지정에 탈락한 일본 서안과 홋카이도 지역의 항만은 지역경제의 활성화와 항만의 생존을 위해 한국의 항만들과 과거와 다른 형태의 적극적인 협력체계 구축을 강력히 요구하고 있다. 한 예로 니가타현은 요코하마로 반출되던 화물이 니가타항과 부산항을 거쳐 나갈 수 있도록 내륙물류터미널(ICD) 건설 및 내륙 통관제 시행 준비 중에 있다. 외항에 인공섬과 컨테이너 부두를 개발 중인 시모노세키시는 항만 활성화를 위해 우리나라 항만당국에 적극적인 협력을 요청하고 있는 상황이다(해양수산부, 2006).

4. 광양항 동북아 포트얼라이언스 전략

4.1 동북아 포트얼라이언스 방향

글로벌 생산네트워크의 아시아지역 집중화로 Fig. 1에서처럼 한일, 중일간 교역물량이 급속도로 증가하고 있어 삼국간 물류의 연계 필요성이 높아지고 있다. 그러나 교역량 급증은 과거 역내 항만간 협력체계 구축보다는 항만간 경쟁을 더욱 심화시키고 있다. 이는 동일시장에 대한 동일한 전략을 통해 항만간 경쟁이 이루어지고 있기 때문이다. 따라서, 동북아 내에 경쟁력 확보를 위해서는 동일시장 일지라도 차별화된 전략이 필요한 것이다.

Fig. 1 Trend of trade volumes between world major economic blocks



자료: WTO, International Trade Statistics, 각년도; IMF, Direction of Trade Statistics Yearbook, 각년도

광양항이 동북아 내에 항만의 경쟁력 확보를 위해서는 상호 보완관계가 성립되는 상대 항만의 항로와 인프라 등을 공동으로 활용하고 홍보와 마케팅 등을 공동으로 추진할 필요가 있다. 광양항은 유리한 지리적 입지와 저렴한 물류관련 비용을 활용해 중일 중소형 항만들의 물류 중심으로 그 기능을 확보할 수 있을 것이다.

광양항과 실질적인 동북아 포트얼라이언스를 추진할 대상은 중국과 일본의 대형항만과 연결성이 부족한 항만, 인접 중심항에 물동량 유출이 심한 항만, 물류의 사각지대에 위치한 항만, 배후지역의 급속한 산업화가 일어나는 항만, 내륙 물류네트워크의 기중점에 입지한 항만 등이다. 광양항이 가지고 있는 저렴한 물류비, 기간항로 연계성, 운송시간 단축, 안전한 화물관리, 신속한 통관 등의 장점들을 해당 항만에 제공하고 반대로 광양항은 다양한 지역으로부터 항만물동량을 흡수할 수 있게 되어 항만의 경쟁력을 확보하기 위한 충분한 규모의 물동량을 확보할 수 있게 되는 것이다.

Table 3은 광양항의 포트얼라이언스 추진 가능한 항만들이다. 중국지역의 포트얼라이언스 대상은 배후지역의 산업화로 현재 로컬화물 확보가 가능한 장강권, 강소성 항만과 제11차 국가개발계획에 의거 배후지 개발이 확대될 서부내륙, 환발해권 항만들이다. 일본지역은 피더항로가 부족한 홋카이도 지역항만과 한국항만의 의존도가 높으나 물류연계성이 낮은 큐슈, 서남혼슈지역 항만이 그 대상이다.

Table 3 Candidate ports of Northeast port alliance

구분	중국	일본
권역	<ul style="list-style-type: none"> 지역항만 활성화에 의지가 있고 배후지에 충분한 로컬물동량 확보가 가능한 장강권, 강소성 중소항만 제11차국가개발계획에 의거 배후지 개발이 확대될 서부내륙, 환발해권 중소항만 	<ul style="list-style-type: none"> 피더항로 부족으로 지역활성화가 지연되는 홋카이도 지역 중소항만 한국항만에 의존도가 높고 물류시스템 및 시설연계성이 부족한 규슈, 서남혼슈지역 중소항만
항만	<ul style="list-style-type: none"> 요녕성 영구항, 금주항, 광하항, 단둥항 허북성 진화도항, 경탄항(조비전항) 강소성 대푹항, 연운강항 산둥성 일조항, 연태항, 위해항 장강권 태창항, 강음항 	<ul style="list-style-type: none"> 홋카이도 하코다테, 도마코마이, 오타루 서혼슈 카나자와, 니가타, 쓰루오카, 하카다, 사가타, 아오모리 규슈 기타규슈, 후쿠오카, 나가사키

4.2 광양항 동북아 포트얼라이언스 추진방안

광양항 동북아 포트얼라이언스의 추진은 얼라이언스 주체간의 공동이익을 기본으로 상호 공생원칙 하에 종합적인 로드맵 구축과 함께 단계적 추진이 필요하다.

광양항 동북아 포트얼라이언스의 종합 로드맵 수립은 글로벌 네트워크 관점에서 광양항을 중심으로 관계 항만당국 간 역할구분, 얼라이언스 대상설정, 얼라이언스 투자방법 등을 담아야 한다.

준비단계는 추진이 수월한 항로연결 등이 우선 검토되어야 한다. 충분한 물동량을 보유한 지역 간 얼라이언스는 사전조사와 함께 항로개설과 증설이 추진되어야 한다. 또한, 현재 물동량이 부족한 지역은 장래 투자측면에서 항로 보조금 등을 활용한 항로개설이 우선 추진되어 광양항 중심의 강력한 피더네트워크 구축이 이루어져야 한다.

초기단계는 기업 간 상호투자자와 협력연구가 추진되어야 한다. 항로개설 이후 얼라이언스를 확대하기 위해 상호투자 방법, 대상, 규모 등에 대한 연구와 함께 선행이 가능한 물류기업 간 상호진출이 필요하다. 중일에 진출이 필요한 한국기업과 한국에 진출이 필요한 중일기업에 대한 상호투자를 양국 지방정부 지원아래 추진하는 것이다. 항만과 배후단지(물류센터)에 대한 상호 혹은 공동투자를 통한 물류시설 확충과 효율적인 배후교통망 개선으로 배후지 화물 유치와 기업의 항만배후단지 집적화를 유도해야 한다.

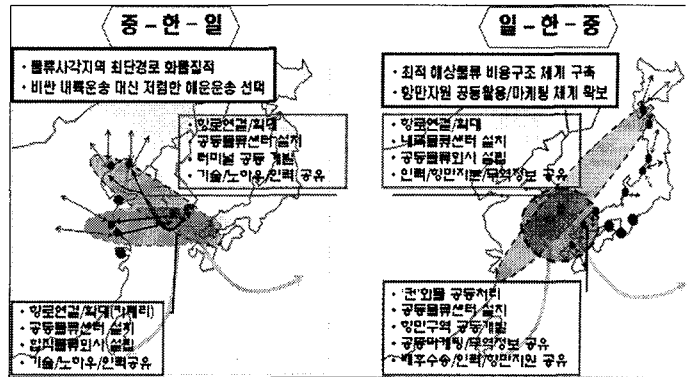
중간단계는 실질적인 물류시설과 단지의 시설에 대한 공동이용 단계이다. 양 항간 상호기업 유치를 통한 지역산업 연계활성화와 지속적인 교역량 증대로 항만 고정화물 확대와 고부가가치 물류 증진이 가능할 것이다. 해당시설에 대한 자유로운 공동, 상호이용을 위해 양자간 인적, 물리적, 제도적 개선과 통합 단계로 발전하는 시점이다.

마지막 단계는 상호지역간 항만자유무역지역의 공동활용 혹은 통합되는 단계이다. 두 지역간 물류관련 제도와 시스템의 완전한 통합이 되는 시점이다. 또한, 항만과 항만간의 연계가

아닌 배후단지와 배후도시까지의 연계를 통한 지역 제조업과 물류업의 통합단계까지 발전할 수 있다. 이는 한중일 자유무역지역(free trade zone)제도 통합과 연결될 수도 있을 것이다.

Fig. 3의 동북아 포트얼라이언스의 추진 개념도는 광양항을 중심으로 한중, 한일 간 개별 지역에서 추진될 사업들을 설명하고 있다. 한중 간은 물동량 증대를 위한 항로개설과 인프라 시설에 대한 공동투자에 중점을 두고 있고 한일 간은 인력, 기술과 마케팅 공유 등 시스템 연계에 중점을 두어야 할 것이다.

Fig. 3 Concept model of Northeast port alliance



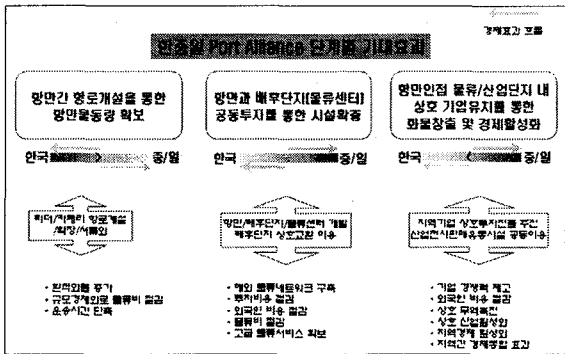
4.3 한중일 포트얼라이언스 기대효과

Fig. 4에서 보는 것처럼 동북아 포트얼라이언스를 통하여 광양항은 지속적인 물동량 확보, 부가가치 물류산업 활성화, 국제 항만클러스트 구축과 해운항만물류산업 활성화 등이 가능할 것이다. 물동량 유치와 함께 공동물류센터에 대한 상호투자 등의 부가가치 물류활동은 광양항 자유무역지역과 경제자유구역에 기업유치를 통한 고용창출과 경제과급효과 증진 등이 가능하다. 또한, 한국 물류기업의 중국시장 진출을 상대적으로 용이하게 해 줄 것이다.

현재 국내 제조업 공동화로 인한 국내화물의 감소가 두드러지고 있어 다양한 항만물동량 유인루트의 확보와 고정화물 창출이 절실한 시점에 포트얼라이언스는 물동량 유치를 위한 큰 활로를 제공해 줄 수 있을 것이다. 또한, 광양항의 동북아 물류중심 실현을 위해서 경쟁항만인 상하이항, 칭다오항, 텐진항의 성장을 견제할 수 있는 전략적 포지셔닝(positioning)이 가능할 것이다.

궁극적으로 포트얼라이언스의 지속적인 추진은 항만 물동량 증가와 항만산업의 고부가가치화 실현이 가능하고 향후 한중 그리고 한중일 간의 자유무역협정(FTA)과 경제통합 추진에 기본적인 토대를 구성해 줄 수 있을 것이다.

Fig. 4 Expected effectiveness of Northeast port alliance in Gwangyang port



5. 결론과 시사점

광양항의 동북아 포트얼라이언스의 조속한 추진은 동북아 지역내 광양항의 허브화 전략을 현실화시키는 것이다. 중국의 경기과열에 따른 시장위축, 외국인 투자유치 정책변화에 따른 기업환경 악화 등으로 동남아, 인도 등 넥스트 차이나(Next China) 지역으로 진출하고자 하는 우리나라 해운항만물류산업의 미래전략이 기초가 될 수 있을 것이다. 현재 동북아 포트얼라이언스 관점에서 추진되는 중국의 장강하구 지역에서는 이미 실질적인 항만 물동량 창출이 예상되고 있다.

물동량 창출과 함께 상호 항만물류시설 투자와 기업유치를 통해 국제분업화가 촉진되고 이는 물류산업의 부가가치 증진을 가능하게 한다. 또한, 상호 항만물류시설 투자를 통한 지역 간 교역량 증진과 지역중심 산업 간의 분화현상을 촉진하여 다양한 형태의 부가가치 물류를 위한 비즈니스 모델의 창출에 기여한다. 뿐만 아니라, 산업특성에 맞는 입지 이동으로 해당 지역내 기업들의 경쟁력 제고가 가능하고 양 지역간 해운항만물류 산업의 활성화와 연계를 통한 국제 항만클러스터 구축으로 새로운 지역화에 의한 경제적 파급효과가 높을 것으로 보인다.

조속한 동북아 포트얼라이언스의 추진을 위해서는 중앙과 지방정부차원에서 정책추진을 위한 로드맵(road map)이 갖추어져야 한다. 광양항 중심의 글로벌 네트워크 관점에서 체계적 발굴, 투자, 연계, 협력, 제휴, 실행 등을 위한 체계적인 로드맵이 필요한 것이다. 그 다음은 중국과 일본 내 군소항만에 대한 현황조사 및 분석이 필요하고, 국내외 선사를 통한 전략적 차원의 다양한 피더항로 개설을 지원해야 한다. 이를 보다 활성화시키기 위해 지역간 물류협력 비즈니스 모델 발굴도 병행되어야 할 것이다. 동북아 항만들과 항만배후단지에 대한 투자지원 마련이 필요하고 동북아 삼국의 항만당국과 지자체간의 다자간 공동투자 및 상호협력을 위한 협정체결에 적극적인 지원도 필요한 것이다. 이는 다시 광양항의 글로벌화를 고려한 더 넓은 범위의 제휴 대상으로 확대되어야 할 것이다.

소극적인 항만지원 정책에서 벗어나 적극적인 항만지원 정책

을 글로벌 관점에서 추진하여 광양항 중심의 동북아와 글로벌 물류네트워크를 조기에 구축해야 할 것이다. 광양항 중심의 역내의 물류네트워크 구축은 광양항 뿐만 아니라 우리나라 해운항만산업 전체의 지속적인 성장에 크게 기여할 것이다.

참고 문헌

- [1] 김운수(2006), "우리나라 항만경쟁력 제고는 항만간 코퍼티션(Co-opetition) 실천으로", 한국해양수산개발원, 해양수산동향 1213호
- [2] Seri(2003), 협력과 경쟁의 매트릭스 '코퍼티션', CEO report
- [3] 이성우(2006), "한중 포트얼라이언스 전략이 제고되어야", 한국해양수산개발원, 해양수산동향 1229호
- [4] KDI(2006), 중국의 경제성장과 교역증대가 우리 경제에 갖는 의미
- [5] 해양수산부(2005), 동북아역내피더네트워크 강화방안
- [6] 중국인민공화국(2006), 외상투자기업과 외국기업 소득세법
- [7] Bibby distribution (2006), www.bibbydist.co.uk/news/
- [8] Cargo News (2006), www.cargonews.co.kr/news/
- [9] Containerisation International Yearbook (각년도), Emap Business Communicaitons, Ltd., London.
- [10] Ernst, D. (2002), "Global Production Networks and the Changing Geography of Innovation Systems: Implications for Developing Countries." Economics of Innovation and New Technology, pp. 497-523.
- [11] IMF (각년도), Direction of Trade Statistics Yearbook
- [12] Journal of Commerce (2006), Journal of Commerce, Won Stock.
- [13] WTO (각년도), International Trade Statistics