

우리나라 항만개발 정책 고찰

김혜원* · 강병균** · 남기찬†

*한국해양대학교 대학원, **부산일보 부장, † 한국해양대학교 물류시스템공학과 교수,

A Study on the Korean Policy of Container Port Development

Hye-Won Kim* · Byeong-Gyun Kang**, Ki-Chan Nam†

*Graduate School of Korea Maritime University, Pusan 606-791, Korea

**Busansanilbo, Pusan 601-738, Korea

† Division of Civil and Environment, National Korea Maritime University, Pusan 606-791, Korea

요 약 : 1992년 '제1차 전국무역항 항만기본계획'이 수립된 이후 2001년 제2차 계획이 수립되었고 2010년 3차 계획 수립을 앞두고 있다. 또한 10년 단위의 기본계획과 함께 항만 환경 변화에 능동적으로 대응하기 위한 보완적인 계획으로서 5년 단위의 수정계획이 1999년 및 2006년에 수립되었다. 이러한 계획들은 우리나라 무역항 개발의 근거가 되기 때문에 국내의 환경 변화를 적시하고 미래를 예견하여 현실적인 내용을 담아야 한다. 그러나 그 동안 수립되었던 계획들을 물동량 예측과 항만개발 방향 설정에 있어서 현실과 큰 차이를 보여 왔다. 따라서 본 논문은 제 1차 및 2차 전국무역항 항만기본계획 및 수정계획들을 검토하여 항만정책의 실효성을 평가하는 것을 주목적으로 한다.

핵심용어 : 컨테이너 항만, 항만개발 정책, 전국무역항 항만기본계획, 정책 실효성

1. 서 론

1979년 자생대 컨테이너터미널 개장을 시작으로 신선대 컨테이너터미널, 감만 컨테이너터미널 등 북항 전용 컨테이너터미널들이 개발되었다. 또한, 부산항 신항이 총 30개 선석 규모로 단계별로 개발되고 있어서 만성적인 항만시설 능력 부족 문제가 해결되는 단계에 이르면서 적정 규모의 항만 개발에 대한 관심이 높아지고 있다. 국가적으로는 양항 정책 하에서 개발이 추진된 광양항의 경우 가동률이 목표치에 크게 못 미치면서 시설 공급과잉에 대한 비판이 일고 있다. 인천항, 평택항 등 지역항만의 추가 개발 계획은 이러한 항만시설 공급 과잉 우려를 더욱 높이고 있다. 따라서 본 논문은 1992년 및 2001년에 수립된 제1차 및 제2차 전국무역항 항만기본계획과 1999년 및 2006년에 수정된 수정계획을 바탕으로 우리나라 항만정책을 검토하여 문제점을 도출하고 향후 바람직한 방향을 모색하는 것을 목표로 한다.

2. 컨테이너 항만 개발 정책 분석

*kim.haylie@gmail.com 051)410-4912

**kbg@busanilbo.com 051)461-4131

† 교신저자 (중심회원), namchan@hhu.ac.kr 051)410-4336

2.1 항만개발정책 검토

2006년 전국무역항 항만기본계획 수정계획(해양수산부, 2006)에서는 Fig. 1과 같이 항만개발 추진전략 및 향후 방향을 수정하고 있다. 동북아 물류중심 구현을 위하여 항만의 역할을 시대별로 정리하고 향후 요구되는 역할을 고부가가치 편직화로 처리로 재정립하고 있다.

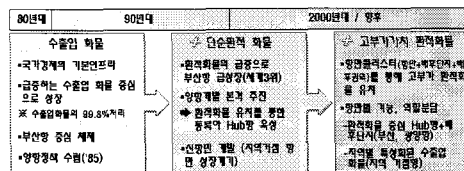


Fig. 1 Changing concept of port function and development

이 외에도 배후단지 활성화 및 클러스터화 추진, 대내외 여건 변화에 탄력적으로 항만을 개발할 수 있는 시스템 구축, 항만을

다양한 목적으로 활용하는 방안을 항만정책 방향으로 설정하고 있다.

2.2 항만개발정책 실효성 분석

그 동안 수립된 항만정책이 얼마나 현실적인가를 평가하는 기준은 여러 가지가 있을 수 있다. 물동량 예측은 항만개발 규모를 산정하는 기본이 되기 때문에 주요 기준으로 선정할 수 있을 것이다. Table 1과 같이 물동량 예측치는 예측 연도 및 수행 기관에 따라 그 편차가 상당한 수준으로 나타나고 있다. 2011년 기준 총물동량 예측치의 경우 최고치와 최저치가 각각 29,668천TEU, 20,158천TEU로서 편차가 9,510천TEU에 달한다. 2020년의 경우에도 최고치와 최저치가 각각 50,325천TEU, 34,959TEU로서 편차가 15,366천TEU에 달한다. 이것은 최저치를 기준으로 할 때 각각 47%, 44%에 해당하는 규모이다.

Table 1 Comparison of container traffic projection

예측 연도	구분	2006년	2011년	2015년	2020년
1999 ¹⁾	수출입	8,702	12,648	16,140	21,596
	연안	1,828	2,796	4,599	5,592
	환적	2,894	4,714	7,180	12,146
	소계	13,424	20,158	27,919	39,334
2001 ²⁾	수출입	10,574	14,864	-	25,431
	연안	687	1,628	-	3,966
	환적	8,005	13,176	-	20,928
	소계	19,266	29,668	-	50,325
2006 ³⁾	수출입	-	14,933	19,232	24,161
	환적	-	11,214	15,090	21,344
	연안	-	952	1,342	1,906
	소계	-	27,099	35,664	47,411
2007 ⁴⁾	수출입	-	13,333	16,081	20,045
	환적	-	8,506	10,976	14,676
	연안	-	238	238	238
	소계	-	22,077	27,295	34,959

¹⁾ 해양수산부(1999), 항만기본계획 재정비

²⁾ 해양수산부(2001), 전국무역항 항만기본계획

³⁾ GLORI(2005), 전국 항만물동량 예측 점검 연구보고서

⁴⁾ KDI(2007), 인천남의항 외 4개사업 항만물동량 재조사

부산항, 광양항 등 주요 항만의 물동량 예측치 역시 예측 연도와 예측을 수행한 기관에 따라 그 편차가 큰 것으로 나타나고 있다. 이러한 결과는 항만정책 수립의 기본이 되는 물동량 예측이 객관성을 결여하고 있으며 예측 방법에 대한 근본적인 검토가 필요함을 의미한다.

3. 컨테이너 항만 개발 정책 방향

3.1 물동량 예측 방법 수정

2장에서 제시한 바와 같이 물동량 예측치는 예측 기관별 편차를 볼 뿐 아니라 실적치와도 큰 차이를 보이고 있다. 따라서 물동량 예측 기법 전반에 대한 검토가 우선 필요하다. 과거 예

측치의 편차를 초래한 원인을 분석하고 이를 반영하는 것이 우선되어야 한다. 예측은 그 자체가 불확실성을 내포하는 특성이 있기 때문에 어느 정도의 오차는 허용될 수밖에 없으나 과거 예측은 허용 범위를 크게 벗어났고 있다.

3.2 시설 공급정책 수정

항만시설 공급 규모, 즉 선석 수는 물동량 예측치를 선석당 하역능력으로 나누어서 구한다. 선석당 하역 능력은 2001년 30만 TEU에서 2006년 40만 TEU로 높아졌으며 2010년 수정계획 수립을 앞두고 상황 조정할 것으로 예상된다. 따라서 적정 하역 능력에 대한 세부적인 검토가 선행되어야 한다.

또한 항만시설 공급 시기를 조절하는 Trigger Rule의 적용 방법에 대한 재검토가 필요하다. 2006년 기본계획에서는 항만별로 차별 적용하는 방안이 제시되어 있으나 실제 정책으로 실행되지 않고 있다. 따라서 북중국 항만과 허브항 경쟁이 치열한 부산항의 경우 인천항, 평택항 등 지역 항과는 차별화된 적용방안이 필요하다.

3.3 선택과 집중을 통한 항만경쟁력 제고

선택과 집중을 통한 항만경쟁력 제고를 위하여, 집중육성 대상항만을 재검토하고 신항 개발도 범위를 조정하여 전략적으로 육성할 필요가 있음을 2006년 기본계획에서 제시하고 있다. 따라서 부산항과 광양항의 현재 여건을 감안하여 차별화된 개발전략이 추진되어야 한다. 광양항의 경우 시설 공급 과잉으로 인한 유휴시설 활용이 가장 시급한 과제이며 부산항의 경우 북중국 환적 화물을 지속적으로 유치할 수 있는 여건 마련이 당면 과제이다. 이 외에도 지역항만들을 항만 배후지 특성에 부합하는 방향으로 수요 대응형 항만으로 개발할 필요가 있다.

4. 결 론

우리나라는 현재 제4차 항만개발기본계획을 수립하는 단계에 있다. 항만개발 단계를 지나 항만 성숙기로 접어들고 있음을 의미하기도 한다. 그러나 관련 계획은 여전히 현실과 동떨어진 측면이 많이 있다. 따라서 항만개발정책 전반을 재검토하고 시장과 괴리되지 않는 항만개발이 이루어질 수 있도록 정책 수정이 필요하다. 수요예측 단계에서부터 항만기능 정립에 이르기까지 항만개발 정책 전반이 포함되어야 한다.

참 고 문 헌

- [1] 해양수산부(1999), 항만기본계획 재정비
- [2] 해양수산부(2001), 전국무역항 항만기본계획
- [3] GLORI(2005), 전국 항만물동량 예측 점검 연구보고서
- [4] KDI(2007), 인천남의항 외 4개사업 항만물동량 재조사